



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΕΔΡΟΥ Δ.Σ.**

Λευκάδα 7 Μαρτίου 2023

Αριθμ. Πρωτ: 3379

Δ/ση:
Ταχ. Κώδικας:
Τηλέφωνα:
e-mail:

Διοικητήριο Λευκάδας
311 00-Λευκάδα
2645360574
info@lefkada.gov.gr,
dimotiko-symvouliao@lefkada.gov.gr

**Προς: Τα μέλη του Δημοτικού
Συμβουλίου Λευκάδας**

ΘΕΜΑ: Γνωστοποίηση αίτησης για εξέταση εναλλακτικών λύσεων όδευσης σύνδεσης και ζεύξης Λευκάδας – Ακαρνανίας και πρόταση για νέα βελτιωμένη χάραξη σύνδεσης και ζεύξης.

Σε συνέχεια ερώτησης σχετικής με το θέμα, κατά την τακτική συνεδρίαση της 4ης Μαρτίου 2023 (από τον Δρακονταειδή Κων/νο, επικεφαλής Δ.Π. «ΟΛΟΙ για τη ΛΕΥΚΑΔΑ») σας αποστέλλουμε αντίγραφο της αίτησης, προς ενημέρωσής σας.

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΟΚΚΟΣ

**ΘΕΜΑ: ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΟΔΕΥΣΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΑΙ ΖΕΥΞΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
- ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΝΕΑ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΧΑΡΑΞΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΑΙ ΖΕΥΞΗΣ**

Λευκάδα, 20.02.2023

Προς: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, ΤΚ 156 69, Παπάγου

κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, info@kostaskaramanlis.gr

protokollo-ypourgou@yme.gov.gr

κ. Γιώργο Καραγιάννη, Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, yfyp.y@yme.gov.gr

protokollo-yfyp.y@yme.gov.gr

κ. Μαρία Έλλη Γεράρδη, Γενική Γραμματέα Υποδομών, ggv@yme.gov.gr

protokollo-ggv@yme.gov.gr

Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών,
Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης Δ16
Καρύστου 5, 11523, Αθήνα, Τηλ. 210-6992300
dpysp@ggde.gr

Κοινοποίηση:

1) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

Περιφερειακό Συμβούλιο
Αλυκές Ποταμού ΤΚ 49100
Κέρκυρα
pin@pin.gov.gr

2) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Περιφερειακό Συμβούλιο
Ν.Ε.Ο. Πατρών-Αθηνών 32
Πάτρα 26441

Th.Kontos@pde.gov.gr

3) ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Δημοτικό Συμβούλιο
Τζεβελέκη Αντωνίου & Υποσμηναγού Κατωπόδη, Διοικητήριο, Λευκάδα, 31100, ΛΕΥΚΑΔΑΣ
info@lefkada.gov.gr

4) ΔΗΜΟΣ ΑΚΤΙΟΥ-ΒΟΝΙΤΣΑΣ

Δημοτικό Συμβούλιο
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΔΕΛΗΓΙΩΡΓΗ 2, Τ.Κ.: 30002 Βόνιτσα
dhmos.aktiouvonitsas@1258.syzefxis.gov.gr

Κύριε Υπουργέ, κε Υφυπουργέ, κα Γ. Γραμματεύ,

Πριν δύο χρόνια περίπου επανενεργοποιήθηκε από τη σημερινή Κυβέρνηση η διαδικασία για την προώθηση της Ζεύξης Λευκάδας (Απόφαση ΔΙΠΑ, με αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/73192/4782/30-07-2021, για Προκαταρκτικό Προσδιορισμό Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων για τη ζεύξη Λευκάδας και Απόφαση Υπουργείου Υποδομών 2022 «Χαρακτηρισμός του έργου «Υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας», ως Έργου Εθνικού Επιπέδου»). Πρόσφατα ανακοινώθηκε η υπογραφή σύμβασης με Τεχνικό Σύμβουλο, καθώς και η υπογραφή της πρώτης σύμβασης τεχνικών μελετών του έργου για συγκεκριμένη λύση όδευσης και σημείου υποθαλάσσιας ζεύξης, καθώς και υλοποίηση του έργου με το νόμο Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Όμως η συγκεκριμένη λύση όδευσης αποτελεί υποδεέστερη λύση εκ της περιορισμένης και μη εξαντλητικής δέσμης λύσεων που εξετάσθηκαν και φέρει αρνητικές γνωμοδοτήσεις επίσημων φορέων.

Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η σύνδεση, ή η ζεύξη για την αποσυμφόρηση της πόλης της Λευκάδας με τη διοχέτευση της υπεραστικής κυκλοφορίας εκτός του ιστού της, είναι απολύτως αναγκαία. Είναι όμως επίσης γεγονός ότι εγείρονται κρίσιμα ερωτήματα σχετικά με το εάν η προωθούμενη λύση όδευσης και η επιλογή του σημείου ζεύξης (Εικ. 1) πράγματι και εν κατακλείδι, θα υπηρετήσουν αποτελεσματικά, εργονομικά και αειφορικά, την επίλυση του προβλήματος, ή θα δημιουργήσουν περαιτέρω προβλήματα.

- Επειδή κάθε δημόσιο έργο στη Λευκάδα και ενέργεια, πρέπει να γίνεται προς άμεσο και μακροπρόθεσμο όφελος του νησιού μας,
- επειδή το ήδη υποβαθμισμένο περιβάλλον του νησιού μας πρέπει επιτέλους να διαφυλαχθεί,
- επειδή η Λευκάδα πρέπει να μένει και να καταστεί πιά ανθρώπινη και όχι μονοδιάστατα ένα τουριστικό προϊόν,

υποβάλλουμε το παρόν υπόμνημα με τις απόψεις και προτάσεις μας για τη νέα σύνδεση και τη ζεύξη Λευκάδας - Ακαρνανίας, στηριζόμενοι στην γνώμη πολιτών, επαγγελματιών, επιστημόνων και ειδικών. Μετά από εξέταση των χαρακτηριστικών και μέσα από έντονο τεχνικό και επιστημονικό προβληματισμό, εκτιμούμε ότι η προωθούμενη λύση είναι χωροταξικά παρωχημένη, οικολογικά εσφαλμένη, τεχνολογικά ξεπερασμένη και οικονομικά/κοινωνικά/αναπτυξιακά υποδεέστερη άλλων λύσεων, για τους ακόλουθους λόγους, εν συνόψει.

Μειονεκτήματα της προωθούμενης σύνδεσης και ζεύξης Λευκάδας - Ακαρνανίας

Η όδευση της προωθούμενης λύσης, σύμφωνα με την οριζοντιογραφία της (Εικ. 1) πολλαπλασιάζει τα προβλήματα της πόλης, κυρίως κατά τη περίοδο αιχμής και τα μετατρέπει σε μόνιμα, άλυτα και εξόχως επιβαρυντικά. Κι αυτό για τρεις βασικούς λόγους:

- (α) Η προωθούμενη θέση της ζεύξης (προτάθηκε πριν είκοσι και πλέον χρόνια) έχει ξεπερασθεί από την ανάπτυξη της πόλης (βλ. αναλυτικά κατωτέρω).
- (β) Η όδευση προς το σημείο ζεύξης διακόπτει τη σύνδεση του Κάστρου της Αγ. Μαύρας με τη Λευκάδα και περιζώνει από την ανατολή και το βορρά τον άμεσο ορίζοντα της πόλης με νέα οδική αρτηρία πάνω σε επίχωμα, μπροστά στη παραλία της πόλης και παράλληλα με το δρόμο του Κάστρου, προκαλώντας εξαιρετικά υψηλή οπτική όχληση.
- (γ) Η προωθούμενη λύση όδευσης επιβαρύνει σημαντικούς οικοτόπους / οικοσυστήματα της Λευκάδας. Με το επίχωμα, αποκόπτει σημαντικό τμήμα της ανατολικής λιμνοθάλασσας (Αβλέμων) δίπλα στη παραλία της πόλης, συμβάλλοντας στην περαιτέρω υποβάθμιση και απονέκρωση του απειλούμενου, ήδη υψηλά βεβαρυμένου και εν μέρει απονεκρωμένου οικοσυστήματος των λιμνοθαλασσών (λ/θ) και στενών Λευκάδας- Ακαρνανίας και χωρίς να προβλέπει οποιαδήποτε ενίσχυση της ανανέωσης και προστασίας του. Επίσης, η προωθούμενη λύση υποθαλάσσιας ζεύξης, με το «κουτί» που θα τοποθετηθεί στο βυθό του διαύλου, παρεμποδίζει τη κυκλοφορία των νερών και την ανανέωση των υδάτων από την εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας προς το δίαυλο και τις λιμνοθάλασσες και θα συμβάλλει στη πρόσχωση του διαύλου και στη περαιτέρω νέκρωση και οικολογική καταστροφή του.

Ειδικότερα:

1. Το παρωχημένο χωροταξικά σημείο ζεύξης είναι ήδη εντός του σχεδίου πόλης: έχει ξεπερασθεί προ πολλού από την αλματώδη ανάπτυξη της πόλης στη συγκεκριμένη περιοχή, και θα μεταφέρει τα προβλήματα συνωστισμού και κυκλοφοριακής ασφυξίας στο νότιο τμήμα της πόλης. Ήδη, πέραν της Μαρίνας, στην άμεση περιοχή του προωθούμενου σημείου ζεύξης και κυρίως επί της κυρίαρχης συλλεκτηρίου αυτού (δηλ. της οδού Φιλοσόφων) έχουν εγκατασταθεί πολλαπλές δραστηριότητες που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό ατόμων και οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων λεωφορείων και φορτηγών (ΚΤΕΛ Λευκάδας, δύο μεγάλα SUPER MARKETS, Δημοτικό Κτηνιατρείο, Μουσικό Γυμνάσιο και Λύκειο, δραστηριότητες επεξεργασίας μαρμάρων, συνεργείων αυτοκινήτων, οδικής βοήθειας, στάθμευσης σκαφών, μονάδες μεταποίησης τροφίμων, σταθμοί βαρέων οχημάτων κατασκευαστικών επιχειρήσεων κ.α.)



Εικ. 1. Προωθούμενη λύση, όπως εμφανίζεται στα μέσα πληροφόρησης.



 Οδευση σύνδεσης και υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας. Το υποθαλάσσιο τμήμα αντιστοιχεί σε περίπου 400 μ.

ο αριθμός και το μέγεθος των οποίων αυξάνουν γοργά. Ακριβώς στο σημείο συμβολής της υποθαλάσσιας ζεύξης με την οδό Φιλοσόφων ανακοινώθηκε πρόσφατα από την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ότι δημιουργείται σημαντικό Αθλητικό Κέντρο.

2. Η προωθούμενη όδευση έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την κοινωνική, πολιτισμική και χωροταξική απομόνωση των εγγύς οικισμών της Ακαρνανίας και, επιπλέον, εισάγει και κοινωνικές διακρίσεις (καταβολή διοδίων από οχήματα, ενώ τα σκάφη εξαιρούνται).

3. Περιλαμβάνει εκτεταμένο επίχωμα λιμνοθάλασσας, προστατευόμενης περιοχής δικτύου NATURA (Εικ.2) από διεθνείς συνθήκες και συνοδεύεται από αρνητικές γνωμοδοτήσεις επισήμων φορέων.

4. Προκαλεί περαιτέρω υποβάθμιση του οικοσυστήματος των λ/θ και στενών Λευκάδας: Υπέρμετρος αριθμός σκαφών σε κλειστή, στενή και ρηχή θαλάσσια λίμνη, η οποία έχει ήδη ξεπεράσει τη φέρουσα ικανότητά της και που δεν προβλέπεται να ανανεώνεται επαρκώς με την προωθούμενη λύση από το Ιόνιο. Επιπλέον, παρεμποδίζει με φράγμα ύψους τουλάχιστον 5 μ από το πυθμένα την ανανέωση του ρηχού διαύλου από το Νότο και την εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας, δημιουργώντας μια οσμηρή λίμνη που το καλοκαίρι, κυρίως, θα «ζέχνει». Το κόστος ανάταξης του οικοσυστήματος υπερβαίνει το κόστος της προωθούμενης ζεύξης.

5. Προκαλεί μόνιμη, υψηλότατη οπτική όχληση και θόρυβο στη παραλία της πόλης που παραδοσιακά αποτελεί περιοχή αναψυχής. Τα Θεοφάνεια, εκεί στο λιμάνι που ρίχνουμε το Σταυρό στη θάλασσα, θα περνάνε ακριβώς μπροστά μας λεωφορεία, τζιπ και φορτηγά.

6. Προκαλεί μόνιμη, υψηλότατη οπτική όχληση και θόρυβο στο δρόμο του Κάστρου, που αποτελεί την κύρια περιπατητική διαδρομή στην ευρύτερη περιοχή της πόλης.

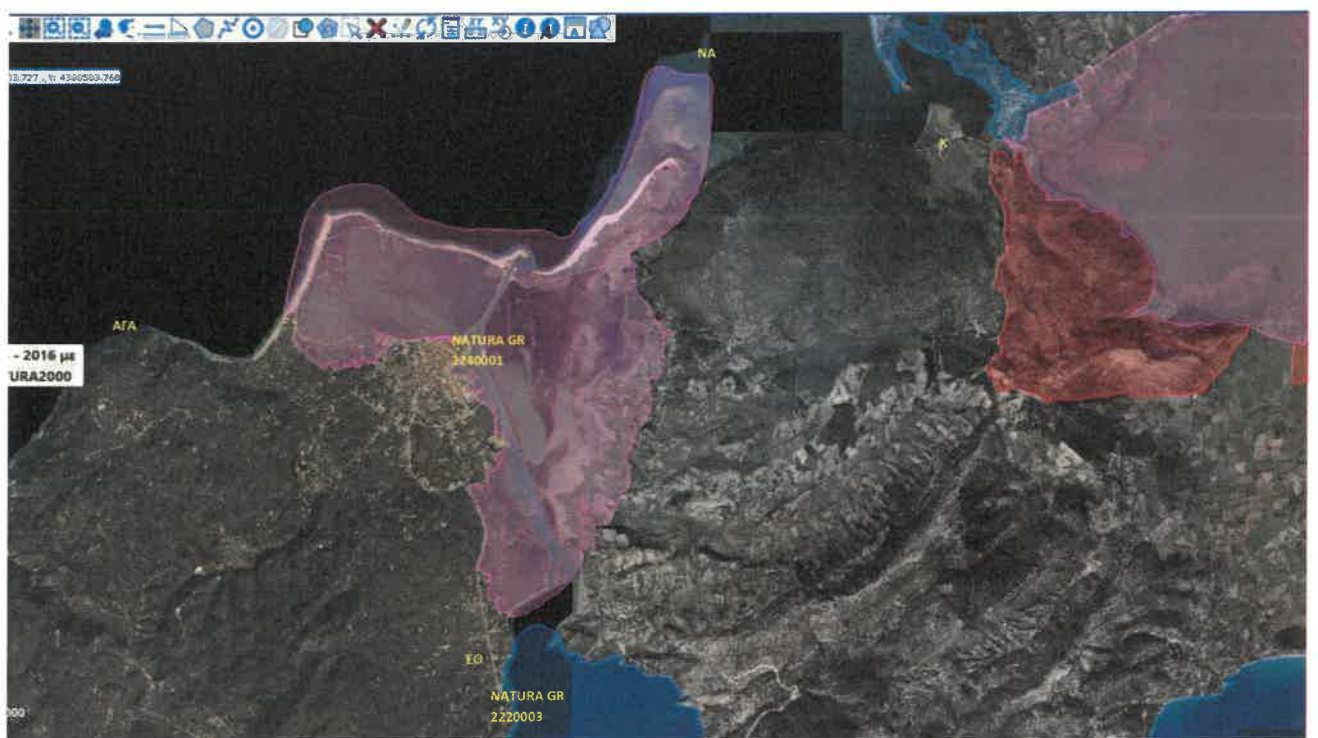
7. Αποτελεί μη επαρκώς τεκμηριωμένη προεπιλογή ξεπερασμένης λύσης, χωρίς να έχουν προηγηθεί μετρήσεις των ουσιαστικών παραμέτρων, όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος οχημάτων και σκαφών και χωρίς ενδελεχή εξέταση του συνόλου των εφικτών εναλλακτικών λύσεων ακολουθούμενη από συγκριτική αξιολόγηση.

8. Περιλαμβάνει μόνιμη απαγόρευση διέλευσης πεζών και ποδηλάτων και κατάργηση της υποχρεωτικής από το νόμο δεύτερης σύνδεσης.

9. Αποστερεί τη δυνατότητα δημιουργίας επίπεδου και παραλιακού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων περίξ των λ/θ και του διαύλου Λευκάδας.

10. Αποκόπτει ες αεί την επικοινωνία της πόλης με τον εγγενή και υψίστης σημασίας αρχαιολογικό της χώρο (Κάστρο Αγ. Μαύρας) διαχρονικό σύμβολο της Λευκάδας και της ιστορίας της.

11. Η διοχέτευση της κυκλοφορίας οχημάτων προς το εσωτερικό του νησιού της Λευκάδας γίνεται σε ένα κόμβο, με δύο μόνο συλλεκτήριους οδούς και δεν περιλαμβάνει δημιουργία νέων



Εικ. 2. Προστατευόμενες περιοχές στενών Λευκάδας – Ακαρνανίας.

υποδομών μερισμού της ροής εισόδου στη Λευκάδα, όπως άλλες λύσεις όδευσης και σημείου ζεύξης που έχουν προταθεί (βλ. κατωτέρω).

12. Αποτελεί απαρχαιωμένη και παρωχημένη τεχνολογικά λύση, που συνίσταται σχεδόν αποκλειστικά σε χωματουργικά έργα και μπετό και η οποία δεν εκμεταλλεύεται τη νέα τεχνολογία διαδικτύου, επικοινωνιών, τεχνητής νοημοσύνης και ψηφιακού ελέγχου σε πραγματικό χρόνο, για υψηλά λειτουργική σύνδεση της Ακαρνανίας με τη Λευκάδα και παράλληλα, ταχύ διάπλου του διαύλου από τα σκάφη.

Με βάση τα ανωτέρω, η προωθούμενη σύνδεση και το σημείο ζεύξης θα έχουν σημαντικά αρνητικές συνέπειες στην πολύτιμη αισθητική του τμήματος του νησιού που αποτελεί την είσοδο – καθρέφτη του, αλλά και στη λειτουργικότητα / βιωσιμότητα της παλιάς ιστορικής πόλης της Λευκάδας. Με την προτεινόμενη όδευση καταδικάζεται ισόβια η μεν θάλασσα έκταση μπροστά στη πόλη σε κατάτμηση, περαιτέρω υποβάθμιση, απώλεια βιοποικιλότητας, απονέκρωση και οικολογικό μαρασμό, η δε πόλη να ‘κοιτάζει’ τα οχήματα να περνούν μέσα από το ευαίσθητο και πολύτιμο θαλάσσιο περιβάλλον, μέσα από τη λ/θ που μέχρι σήμερα καθρεφτίζει τον ουρανό, τα σύννεφα και τα βουνά. Η θάλασσα και το τοπίο ιδιαίτερου κάλλους θα χάνονται από τα μάτια των κατοίκων και των επισκεπτών μέσα στις ουρές από νταλίκες, λεωφορεία, φορτηγά, επιβατηγά, οχήματα 4x4, μέσα στο δάσος από κατάρτια, αλλά και στα επιχώματα και έργα υποδομής που θα τα υποστηρίζουν. Η νέα όδευση προς το σημείο ζεύξης θα οδηγήσει στην υπέρβαση των ορίων αντοχής της πόλης, μετατρέποντάς την σε «απέραντο πεδίο υποστήριξης οχημάτων και σκαφών» αβίωτο για τον κάτοικο, αλλά και για τον επισκέπτη της πόλης. Η επιλογή της λύσης αυτής έγινε κεντρικά από εξαιρετικά περιορισμένη δέσμη λύσεων, χωρίς διερεύνηση όλων των εναλλακτικών λύσεων, όπως επιβάλλει η νομοθεσία, χωρίς τεκμηρίωση με βάση τα σημερινά δεδομένα, τις τρέχουσες συνθήκες και προοπτικές. Εγινε ερήμην των πολιτών της Λευκάδας, επαγγελματιών, τεχνικών, επιστημόνων και συλλογικών φορέων, η γνώμη των οποίων πρέπει υποχρεωτικά να λαμβάνεται υπ’ όψη στα προκαταρκτικά στάδια σχεδιασμού για τα κοινωφελή έργα ενός τόπου, και όχι όταν πιά θα έχουν ήδη δαπανηθεί εκατομμύρια ευρώ για την μελέτη και ωρίμανση των έργων.

Εν συντομία η πρότασή μας: νέα χάραξη σύνδεσης και ζεύξης Λευκάδας – Ακαρνανίας.

Το «σωστό σημείο ζεύξης» είναι αυτό που διασφαλίζει:

- i. Την ουσιαστική και μακροπρόθεσμη αποσυμφόρηση της πόλης της Λευκάδας από σταθμεύοντα οχήματα και κινούμενα εντός του αστικού ιστού και του ιστορικού κέντρου, με αποτελεσματικό μερισμό / διάχυση φόρτου και υπερτοπικής κυκλοφορίας με κατεύθυνση τη νότια, δυτική και ορεινή Λευκάδα, προς το ευρύτερο οδικό δίκτυο του νησιού.
- ii. Εργονομική σύνδεση / ενοποίηση του ζωτικού χώρου Λευκάδας και Αιτωλοακαρνανίας χωρίς διάκριση και απομόνωση περιοχών, γύρω από τον υδάτινο χώρο που γεωμορφολογικά και πολιτισμικά τις ενώνει. Για χιλιάδες χρόνια.....
- iii. Διαφύλαξη και επιβίωση της λ/θ Αβλέμωνα σαν λιμνοθαλάσσιο οικοσύστημα (όπως αυτό προβλέπεται και προστατεύεται από διεθνείς συνθήκες).
- iv. Ανάδειξη του φυσικού και ιδιαίτερου κάλλους της προστατευόμενης περιοχής των στενών, των λ/θ και του διαύλου Λευκάδας και ειδικά της λ/θ Αβλέμωνα, αντί για παρεμπόδιση θέασης και απόκρυψη.
- v. Τις εν γένει ευνοϊκές και περιβαλλοντικά φιλικές συνθήκες «βίωσης» των περιβαλλοντικών, οικολογικών και πολιτισμικών αξιών της εν λόγω ζώνης όδευσης και ζεύξης. Δηλαδή να μη ευτελίζει τις παραδόσεις μας και να ευνοεί την επισκεψιμότητα και ανάδειξη πολιτισμικών, ιστορικών (Εικ. 3) και περιβαλλοντικών αξιών της όλης περιοχής στενών Λευκάδας - Ακαρνανίας και την προσβασιμότητα στις αξίες αυτές με ήπια μέσα (ποδήλατο, πεζοπορία, ηλεκτρικά δίκτροχα, πριάρια, ελαφρά σκάφη χωρίς καρίνα κ.λπ.).
- vi. Την οικονομικότερη διέλευση και την αποθάρρυνση της κερδοσκοπίας, ιδιαίτερα της μονοπωλιακής, εις βάρος των κατοίκων, των εργαζομένων ετεροδημοτών και των επισκεπτών της περιοχής. Επισημαίνεται ότι μεγάλος αριθμός κατοίκων των οικισμών Αγ. Βαρβάρας, Περατιάς και Πλαγιάς έρχονται καθημερινά στη Λευκάδα. Οι οικισμοί αυτοί κυρίως, αλλά και άλλοι οικισμοί του Ξηρομέρου (Αγ. Νικόλαος, Βόνιτσα, Πάλαιρος, Κανδήλα, Μύτικας, κ.α.) βρίσκονται ανέκαθεν σε στενή οικονομική, επαγγελματική και πολιτιστική σχέση, καθώς και σχέση παροχής υπηρεσιών υγείας και εκπαίδευσης με τη πόλη της Λευκάδας, πέραν του ότι μοιράζονται το ίδιο φυσικό περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των στενών, της λ/θ Αβλέμωνα και της εσωτερικής θάλασσας της Λευκάδας. Διαχρονικά επίσης, πολλοί Λευκαδίτες επισκέπτονται καθημερινά το Ξηρόμερο για εργασία, κατοικία, ή αναψυχή. Η καταβολή διοδίων από τους κατοίκους της Λευκάδας και του Ξηρομέρου, ενώ θα διέρχονται ελεύθερα και ατελώς τα σκάφη αναψυχής, αποτελεί κοινωνική διάκριση.

Ακόμη, η λύση που θα επιλεγεί θα πρέπει να εμπεριέχει την υιοθέτηση χρήσης και εφαρμογή της νέας ψηφιακής τεχνολογίας που γεφυρώνει τον φυσικό και τον ψηφιακό κόσμο, οδηγώντας σε προηγμένα τεχνολογικά έργα, με λιγότερες εκσκαφές, επιχώσεις, προσχώσεις, μπαζώματα και καταστροφή των λιμνοθαλασσών και του άμεσου χωρικού περιβάλλοντος, πετυχαίνοντας υψηλό λειτουργικό αποτέλεσμα οδικής και θαλάσσιας σύνδεσης, χαμηλό οικονομικό κόστος και χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Ως τέτοιο «σωστό» σημείο ζεύξης, το οποίο πληροί τα ανωτέρω, προτείνεται σημείο παραπλεύρως και στο βορειοανατολικό άκρο του Βιολογικού καθαρισμού (ΕΕΛ) της πόλης της Λευκάδας (Εικ. 4). Η ζεύξη μπορεί να είναι πλωτή, η οποία θα εκμεταλλεύεται τη νέα τεχνολογία διαδικτύου και επικοινωνιών και δεν θα αποτελεί φράγμα στην ανανέωση του διαύλου, ή ακόμη και υποθαλάσσια υπό προϋποθέσεις. Η όδευση προς το σημείο αυτό είναι, είτε επί της ακτής της Ακαρνανίας (από το Κάστρο Γρίβα προς Αγ. Βαρβάρα, Περατιά και προς Πλαγιά) παραλιακά της λ/θ Αβλέμονα είτε, ως επί το πλείστον, σε επίχωμα παραπλεύρως της ακτής, ώστε να ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στη λιμνοθάλασσα. Στο τελευταίο τμήμα της και για περιορισμένο μήκος, η όδευση προς το σημείο ζεύξης Z2 (Ακαρνανία) έναντι του έτερου σημείου ζεύξης, Z1, (Λευκάδα, παραπλεύρως της ΕΕΛ) μπορεί να είναι με χαμηλή τοξωτή γέφυρα με καμάρες, εδραζόμενη επί χαλικοπασσάλων, θεμελιωμένων εντός της λ/θ.

Η υψηλής αισθητικής χαμηλή τοξωτή γέφυρα με πολλαπλές καμάρες, μπορεί να είναι λιθοεπένδυτη, προς το σημείο ζεύξης Z2 για μήκος περίπου 600 μ. (με υποθαλάσσια ζεύξη) ή 900 μ (με πλωτή ζεύξη). Θα αποτελέσει, το δεύτερο κύριο ορόσημο εισόδου στη Λευκάδα, μετά το Κάστρο της Αγ. Μαύρας, συμβολίζοντας τη χωροτακτική ενοποίηση του ενιαίου ζωτικού χώρου Λευκάδας – και στεριάς της Ακαρνανίας (Terra Ferma) και ιδιαίτερα της χωρικής ενότητας, Νικιάνα – Λυγιά – Καρυώτες - Καλλιγώνι-Λευκάδα – Περατιά – Πλαγιά – Πογωνιά – Πάλαιρος - Αγ.Νικόλαος, όντας παράλληλα παράδειγμα έργου που προστατεύει το περιβάλλον (στη περίπτωση μας ευνοώντας την κυκλοφορία και ανανέωση των υδάτων της λ/θ Αβλέμονα). Θα σχεδιασθεί ώστε να δίνει εποπτική εικόνα της Λευκάδας και των πέριξ αρχαιολογικών στοιχείων (Κάστρα, πύργοι, οχυρά, ναοί, αλυκές κ.λπ.) για τους εισερχόμενους στο νησί και να περιλαμβάνει τεχνικά στοιχεία στην είσοδο που θα καταδεικνύουν τη γοητεία του ιστορικού κέντρου και των μνημείων της πόλης, της παραλίας της πόλης (Κάστρου – Γύρας – Μύλων - Αη Γιάννη) της περιοχής NATURA λ/θ και στενών Λευκάδας-Ακαρνανίας και ολόκληρου του νησιού της Λευκάδας. Το κόστος κατασκευής της προτεινόμενης λύσης είναι χαμηλότερο από αυτό της προωθούμενης, ιδιαίτερα αν η ζεύξη είναι πλωτή με εκμετάλλευση της νέας τεχνολογίας διαδικτύου και τηλεπικοινωνιών.



Εικ. 4. Προτεινόμενη Λύση: Οδευση στην ανατολική ακτή, ή, εν μέρει, σε επίχυμα εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα, παραπλεύρως της ακτής. Πλωτή ανοιγόμενη γέφυρα στα σημεία Z1-Z2 (ή υποθαλάσσια ζεύξη, υπό προϋποθέσεις) που διέρχεται από τα σημεία Z1-Z2 ή εγγύς αυτών. Τελικό τμήμα Z2-Z3 χαμηλή γέφυρα μήκους 600-900 μ εντός Αβλέμονα με καλαίσθητα ρωμαϊκά τόξα (καμάρες, όπως το οθωμανικό υδραγωγείο της Αγ. Μαύρας) σε χαλικοπασσάλους. 6 κόμβοι για τη κατανομή, μερισμό και διάχυση της κυκλοφορίας εντός της νήσου Λευκάδας, K1-K6. K2: Κόμβος με οδό Φιλοσόφων. Εξοδος προς Περατιά, Εξοδος προς Πλαγιά – Πογωνιά – Πάλαρο (Κόμβος K).

Παρακαλούμε όπως τα ανωτέρω ληφθούν υπ' όψη, ώστε το έργο να σχεδιασθεί ορθά. Ακόμη και αν η τελική επιλογή της πολιτείας είναι η υποθαλάσσια ζεύξη, η χάραξη της όδευσης πρέπει να είναι ορθή. Όπως γνωρίζετε, ο ορθός σχεδιασμός υπερσκελίζει πολλαπλά σε οφέλη τη για οποιοδήποτε λόγο σπουδή και βιασύνη στην υλοποίηση ενός μόνιμου και μακροπρόθεσμα κοινωφελούς έργου. Μαζί με αυτά, πρέπει να γίνει γνωστό και το οικονομικό καθεστώς του έργου με τη μέθοδο ΣΔΙΤ που προαναγγέλθηκε, συμπεριλαμβανομένων των διοδίων.

Παρακαλούμε να ληφθεί υπ' όψη και η γνώμη των πολιτών της Λευκάδας, οι οποίοι ζούν και εργάζονται στην πόλη και βιώνουν συνεχώς την υποβάθμιση της ποιότητας της ζωής τους.

Ακολουθούν αλφαβητικά, τα ονόματα Λευκαδιτών, καθώς και Ελλήνων και ξένων πολιτών, τεχνικών, επιστημόνων, μηχανικών, καθηγητών Πανεπιστημίου που υπογράφουν τη παρούσα Αίτηση. Την Αίτηση υπογράφει και ο Σύλλογος Λευκαδίων Πατρών.

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. Αραβανής Γεράσιμος | Φαρμακοποιός |
| 2. Βλάχος Ευστάθιος | Καθηγητής ΜΕ, Μαθηματικός |
| 3. Γιαννουλάτος Πέτρος | Ναυτικός |
| 4. Καββαδάς Γιώργος | Αρχιτέκτων |
| 5. Καραμπάλης Δημήτρης | Καθηγητής Παν. Πατρών, Πολιτικός Μηχανικός |
| 6. Κατσικογιάννης Σπύρος | Ιατρός |
| 7. Κόντης Διονύσης | πρώην Αεροσταθμάρχης Ακτίου |
| 8. Λαμπρινοῦ Μαρία | Άρχιτέκτων |
| 9. Μαύρου Βασιλική | Διευθύντρια Φαρμακοβιομηχανίας |
| 10. Μεσσήνης Θεόδωρος | Φαρμακοποιός |
| 11. Μεσσήνης Σπύρος | Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ, Μ.Eng., MBA |
| 12. Μουσοῦρης Χαράλαμπος | Γεωπόνος |
| 13. Παλληκαρώνα Παναγιώτα | Φυσικός, Μ.Sc. |
| 14. Παπαδάτου Χαρά | Αρχιτέκτων, Χωροτάκτης- Πολεοδόμος |
| 15. Πετρόπουλος Χρήστος | Πολιτικός Μηχανικός |
| 16. Πνευματικάτος Ηλίας | Δρ., Ερευνητής ΕΛΚΕΘΕ |
| 17. Πολίτης Σπύρος | Καθηγητής ΜΕ, πρ. εντετ. υπεύθυνος πολιτικής προστασίας Δήμου Λευκάδας |
| 18. Ράμης Μαρία | Αρχιτέκτων |
| 19. Ρόκκα Αντωνέλλα | Επιχειρηματίας |
| 20. Ροντογιάννης Αθανάσιος | Καθηγητής ΕΜΠ |
| 21. Ροντογιάννης Παναγιώτης | Καθηγητής ΕΚΠΑ |
| 22. Σκορδάς Ευθύμιος | Καθηγητής ΕΚΠΑ |
| 23. Στραγαλινός Θωμάς | Μηχανολόγος Μηχανικός |
| 24. Γιουβάνογλου Παναγιώτα | Κοινωνιολόγος |
| 25. Τσεκούρα Βασιλική | Ψυχολόγος |
| 26. Τσεκούρα Ζωή | Τραπεζικός |
| 27. Τσιλιγιάννης Χρήστος | Δρ. Χημ. Μηχ. ΕΜΠ, Μελέτες Έργων Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Βιομηχανίας |
| 28. Φίλιππα-Αποστόλου Μάρω | Αρχιτέκτων, Καθηγήτρια ΕΜΠ |
| 29. Φίλιππας Δημήτρης | Γεωλόγος, ΠΙΝ |
| 30. Φίλιππας Νικήτας | Διευθυντής Βιομηχανιών Τροφίμων, Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ |
| 31. Φίλιππας Στάθης | Καθηγητής Παν. Κρήτης |
| 32. Χαλκιοπούλου Κατερίνα | Αρχιτέκτων |
| 33. Χαλκιοπούλου Φωτεινή | Μεταλλειολόγος Μηχανικός ΕΜΠ. |