

Ενεργειακή διασύνδεση Κρήτης - Ηπειρωτικής Ελλάδας : χωροταξικά και περιβαλλοντικά νομικά ζητήματα (Γνωμοδότηση)

Συγγραφέας: Μ. ΧΑΪΝΤΑΡΛΗΣ

A. Εισαγωγικά

Με την υπ' αριθμ. 560/2013 (Β' /3297/2013[1]) απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) και τη συμπληρωματική αυτής υπ' αριθμ. 77Α/2014 (Β' /556/2014)[2] εγκρίθηκε το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2014-2023 του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, στο οποίο καταγράφονται τα απαραίτητα έργα για την εκπλήρωση των εθνικών ενεργειακών στόχων για το έτος 2020.

Με την υπ' αριθμ. ΔΝΕΜ - 60013 Πρόσκλησή του ο Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΑΔΜΗΕ) προσκάλεσε τους ενδιαφερόμενους σε μειοδοτικό διαγωνισμό με Ανοικτή Διαδικασία για την ανάδειξη Αναδόχου στην Παροχή Υπηρεσιών Σύνταξης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Διασύνδεση του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας της νήσου Κρήτης με το Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας μέσω εναλλασσόμενου ρεύματος (Ε.Ρ.)». Σύμφωνα με την ως άνω Πρόσκληση η μελέτη θα καλύπτει τις επιπτώσεις του κάθε τμήματος του έργου στο περιβάλλον εγκατάστασής του, αλλά θα πρέπει να υπάρχει και συνολική εκτίμηση των επιπτώσεων του έργου στο περιβάλλον. Το έργο θα υλοποιηθεί με τη ζεύξη του Υ/Σ Μολάων (Λακωνία) μέσω υπογείου/εναερίου - υπογείου/υποβρυχίου/υπογείου καλωδιακού συστήματος εναλλασσόμενου ρεύματος (Ε.Ρ.) υψηλής τάσης 150 kV με τον Υ/Σ Χανιά Ι, ενώ ως εναλλακτικές θέσεις στη Λακωνία, που θα εξεταστούν στο πλαίσιο της Μ.Π.Ε., προτείνονται οι θέσεις «Βαρκό» και «Κόρακας».

Σε ό,τι αφορά την περιοχή του Δήμου Μονεμβασιάς, το ως άνω έργο θα υλοποιηθεί με την εγκατάσταση νέας εναέριας γραμμής μεταφοράς (Γ.Μ.) εναλλασσόμενου ρεύματος 150 kV από το Τερματικό Μετάβασης Συκέας στο Τερματικό Αντιστάθμισης Τσουμάλας, η οποία θα αποτελείται από πυλώνες σειράς 4, ενός κυκλώματος ή δύο κυκλωμάτων με αγωγούς GROSBEAK 636.000 cm και μήκους 40,5 km, ως το Τερματικό Αντιστάθμισης Τσουμάλας. Η εν λόγω γραμμή, πέραν του ότι θα είναι προφανώς ορατή διά γυμνού οφθαλμού, πρόκειται να διασχίζει περιοχές ενταγμένες στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000» βλάπτοντας αναμφίβολα την ακεραιότητα των τόπων αυτών και προκαλώντας γενικότερη περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Ενόψει των ανωτέρω, με την υπ' αριθμ. 93/2016 απόφασή του, μου ανατέθηκε από το Δήμο Μονεμβασιάς η σύνταξη της παρούσας Ειδικής Νομικής Γνωμοδότησης πάνω

στο μείζον ως άνω περιβαλλοντικό ζήτημα που έχει προκύψει με την προκηρυχθείσα από τον Ανεξάρτητο Διαχειριστή Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΑΔΜΗΕ) πρόσκληση για τη σύνταξη Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για το σχεδιαζόμενο έργο της ενεργειακής διασύνδεσης της νήσου Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

B. Η Δομή και ο Σκοπός της Γνωμοδότησης

Η Γνωμοδότηση που ακολουθεί διαρθρώνεται σε τρεις (3) ενότητες στις οποίες αναλύονται οι κρίσιμες νομικές διαστάσεις του θέματος με σκοπό τη συναγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, τα οποία θα διευκολύνουν το Δήμο στον καθορισμό της περιβαλλοντικά βέλτιστης πολιτικής του. Στην πρώτη Ενότητα (I) διευκρινίζεται η έννοια του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας και παρατίθεται το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. Στη δεύτερη Ενότητα (II) παρουσιάζεται με λεπτομέρειες ο χωρικός σχεδιασμός της ενεργειακής διασύνδεσης της νήσου Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα, όπως έχει διαμορφωθεί μέσα από τις οικείες μελέτες. Στην τρίτη Ενότητα (III) αναλύονται τα νομικά ζητήματα που εγείρονται από την υλοποίηση του έργου της διασύνδεσης, ειδικότερα δε το ζήτημα της προστασίας και διαχείρισης των περιοχών «NATURA 2000», από τις οποίες θα διέλθει η γραμμή μεταφοράς ρεύματος, η συμβατότητα του έργου με το χωροταξικό πλαίσιο της περιοχής, η φύση και η νομική δεσμευτικότητα της έγκρισης του ενεργειακού σχεδιασμού της χώρας σε δεκαετές πλάνο καθώς και οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις. Η γνωμοδότηση ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο της επισκόπησης - συμπερασμάτων.

I. Η ενεργειακή πολιτική, το Εθνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας και η νομική τους αποτύπωση

α. Η έννοια του εθνικού ενεργειακού σχεδιασμού

Η διαμόρφωση της εθνικής ενεργειακής πολιτικής αποτελεί στρατηγική επιλογή της εκάστοτε κυβέρνησης, στο μέτρο βέβαια που καταλείπεται σχετικό περιθώριο ευελιξίας από την ευρωπαϊκή νομοθεσία^[3]. Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο ο προβλεπόμενος μακροχρόνιος εθνικός ενεργειακός σχεδιασμός διαμορφώνεται **σε δεκαετή κυλιόμενη βάση**^[4]. Ο σκοπός του εν λόγω προγραμματισμού έγκειται κυρίως στην επίτευξη του συγκερασμού της ασφάλειας και της ανάπτυξης: επιχειρείται αφενός η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας και η προστασία του περιβάλλοντος, αφετέρου η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και η παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας^[5]. Ενόψει τούτων

εξαιρετικά κρίσιμη λογίζεται η διαμόρφωση και λειτουργία ενός βιώσιμου και αποδοτικού συστήματος μεταφοράς της ηλεκτρικής ενέργειας, το οποίο θα εκτείνεται σε ολόκληρη τη χώρα.

Σύμφωνα με το νομοθετικό του ορισμό[6], *Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ)* είναι οι γραμμές υψηλής τάσης, οι εγκατεστημένες στην ελληνική επικράτεια διασυνδέσεις, χερσαίες ή θαλάσσιες, και όλες οι συναφείς εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και οι εγκαταστάσεις ελέγχου που απαιτούνται για την ομαλή, ασφαλή και αδιάλειπτη διακίνηση ηλεκτρικής ενέργειας από έναν σταθμό παραγωγής σε έναν υποσταθμό, από έναν υποσταθμό σε άλλον υποσταθμό ή προς ή από οποιαδήποτε διασύνδεση. Τα έργα διασύνδεσης μη διασυνδεδεμένων νησιών με το ΕΣΜΗΕ εντάσσονται στο ΕΣΜΗΕ. Στο Σύστημα δεν περιλαμβάνονται οι εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, οι γραμμές και εγκαταστάσεις υψηλής τάσης που έχουν ενταχθεί στο Δίκτυο καθώς και το Δίκτυο των μη διασυνδεδεμένων νησιών.

Η διαχείριση του ανωτέρω Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας έχει ανατεθεί στον ΑΔΜΗΕ, ο οποίος χαράσσει την πολιτική ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, ασκεί τις αρμοδιότητες και εκτελεί τα καθήκοντα του Κυρίου και Διαχειριστή του Συστήματος[7]. Για τη βέλτιστη ανάπτυξη και την αποδοτικότερη λειτουργία του προβλέπεται η εκπόνηση Μελετών για την Ανάπτυξη του Συστήματος Μεταφοράς (Μ.Α.Σ.Μ.) και η σύνταξη Δεκαετών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (Δ.Π.Α.)[8]. Οι εν λόγω Μελέτες και Προγράμματα αποτελούν τα βασικά εργαλεία του μακροχρόνιου κυλιόμενου εθνικού ενεργειακού προγραμματισμού και προσδιορίζουν, μεταξύ άλλων, τις κυριότερες υπό κατασκευή υποδομές, τις υπό υλοποίηση επενδύσεις καθώς και τα έργα ανάπτυξης του Συστήματος που κρίνονται αναγκαία για την αντιμετώπιση των αναγκών σύνδεσης νέων χρηστών σε αυτό και των αναγκών διασύνδεσης με άλλα συστήματα και με το Δίκτυο[9]. Το νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο ρυθμίζει τον εθνικό ενεργειακό προγραμματισμό, εν γένει, και την ανάπτυξη του Συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, ειδικότερα, διαμορφώνεται αναλυτικά ως ακολούθως:

β. Το νομοθετικό πλαίσιο του εθνικού ενεργειακού προγραμματισμού.

1. Με το Κεφάλαιο ΣΤ΄ του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Α.Π.Ε.[10] εγκρίνεται πρόγραμμα δράσης για την προώθηση της ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε.. Στο ως άνω πρόγραμμα δράσης διατυπώνεται προτροπή για τη δημιουργία των αναγκαίων έργων υποδομής και επέκτασης του Συστήματος, με σκοπό τη λειτουργία και κάλυψη των αναγκών των εγκαταστάσεων Α.Π.Ε.. Ειδικότερα, ως προτεραιότητα στον τομέα της ενέργειας τίθεται η επέκταση του Συστήματος για την εξυπηρέτηση ιδίως των Περιοχών Αιολικής Προτεραιότητας (Π.Α.Π.) καθώς και η διασύνδεση του Συστήματος με τα δίκτυα των μη διασυνδεδεμένων

νησιών εντός δεκαετίας. Περαιτέρω προβλέπεται η διερεύνηση βέλτιστων τεχνικών λύσεων και η εξέταση και αξιολόγηση εναλλακτικών τεχνικών λύσεων για τη διέλευση του Συστήματος από περιοχές που υπάγονται σε ειδικό καθεστώς προστασίας και διαχείρισης.

2. Με την Οδηγία 2009/72/ΕΚ θεσπίστηκαν κοινοί κανόνες για την εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη μεταφορά και τη διανομή της ηλεκτρικής ενέργειας.

Με το άρθρο 108 του ν. 4001/2011 (Α΄/179/2011) ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο το άρθρο 22 της προαναφερόμενης ευρωπαϊκής Οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη του ΕΣΜΗΕ και τα οικεία επενδυτικά σχέδια. Δυνάμει τούτου ο ΑΔΜΗΕ καταθέτει ετησίως Δεκαετή Προγράμματα Ανάπτυξης τα οποία αφορούν την περίοδο με έναρξη την 1η Ιανουαρίου του αμέσως επόμενου έτους και βασίζονται στην υφιστάμενη και την προβλεπόμενη προσφορά και ζήτηση. Με τα Δεκαετή Προγράμματα Ανάπτυξης προσδιορίζονται οι κυριότερες υποδομές μεταφοράς που πρέπει να κατασκευαστούν ή να αναβαθμιστούν κατά τα επόμενα δέκα (10) έτη καθώς και οι νέες επενδύσεις των οποίων η έναρξη υλοποίησης προβλέπεται μέσα στην επόμενη τριετία. Επιπλέον παρέχεται τεχνοοικονομική ανάλυση σκοπιμότητας για τα σημαντικά έργα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, εκτιμώμενων χρηματικών ροών για τις ανάγκες χρηματοδότησης των επενδυτικών σχεδίων των υπόψη έργων. Αυτολεξεί:

«1. Η ΑΔΜΗΕ ΑΕ καταθέτει έως την 31η Μαρτίου εκάστου έτους στη ΡΑΕ, κατόπιν προηγούμενης διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερομένους, δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ, το οποίο αφορά την περίοδο με έναρξη την 1η Ιανουαρίου του αμέσως επόμενου έτους και βασίζεται στην υφιστάμενη και την προβλεπόμενη προσφορά και ζήτηση. Το Πρόγραμμα περιέχει αποτελεσματικά μέτρα με στόχο να διασφαλίζεται η επάρκεια του Συστήματος και η ασφάλεια του εφοδιασμού.

2. Συγκεκριμένα, το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ: (α) προσδιορίζει τις κυριότερες υποδομές μεταφοράς που πρέπει να κατασκευαστούν ή να αναβαθμιστούν κατά τα επόμενα δέκα (10) έτη συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων υποδομών για τη διείσδυση των Α.Π.Ε., (β) περιέχει όλες τις επενδύσεις που ήδη έχουν περιληφθεί σε προηγούμενα προγράμματα ανάπτυξης και προσδιορίζει τις νέες επενδύσεις των οποίων η έναρξη υλοποίησης προβλέπεται μέσα στην επόμενη τριετία, (γ) παρέχει τεχνοοικονομική ανάλυση σκοπιμότητας για τα σημαντικά έργα μεταφοράς του εδαφίου β' ανωτέρω, ιδίως αυτά που αφορούν διεθνείς διασυνδέσεις και διασυνδέσεις νήσων με το Σύστημα Μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, εκτιμώμενων χρηματικών ροών αναγκών χρηματοδότησης των επενδυτικών σχεδίων των υπόψη έργων.

3. Κατά τη διαμόρφωση του δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ, η ΑΔΜΗΕ ΑΕ προβαίνει σε εύλογες παραδοχές όσον αφορά τη διαθεσιμότητα του παραγωγικού δυναμικού, την εξέλιξη της ζήτησης και του διασυνοριακού εμπορίου, λαμβάνοντας υπόψη τα επενδυτικά σχέδια για τα περιφερειακά δίκτυα και τα δίκτυα κοινοτικής εμβέλειας.
4. Η ΡΑΕ θέτει σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο του δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ κατά τρόπο ανοικτό και διαφανή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του παρόντος νόμου. Η ΡΑΕ αξιολογεί και δημοσιεύει το αποτέλεσμα της διαδικασίας διαβουλεύσεων στην ιστοσελίδα της.
5. Η ΡΑΕ εξετάζει εάν το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ καλύπτει όλες τις επενδυτικές ανάγκες που προσδιορίστηκαν κατά τη διαδικασία των διαβουλεύσεων και εάν είναι σύμφωνο προς το μη δεσμευτικό κοινοτικό δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων (διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων) που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο β' του Κανονισμού (ΕΚ) 714/2009. Εάν προκύψει οποιαδήποτε αμφιβολία όσον αφορά τη συμφωνία προς το διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων, η ΡΑΕ συμβουλευέται τον Οργανισμό Συνεργασίας Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας. Η ΡΑΕ δύναται να ζητήσει από την ΑΔΜΗΕ ΑΕ να τροποποιήσει το δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ.
6. Η ΡΑΕ παρακολουθεί και αξιολογεί την εφαρμογή του δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ, εκπονεί και δημοσιοποιεί σχετική έκθεση.
7. Σε περίπτωση που η ΡΑΕ, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της κατά την παράγραφο 6, διαπιστώνει ότι η ΑΔΜΗΕ ΑΕ δεν διασφαλίζει την υλοποίηση των επενδύσεων που σύμφωνα με το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος προγραμματίζεται να εκτελεσθούν εντός τριών ετών, εκτός εάν η καθυστέρηση αυτή οφείλεται σε αιτίες που εκφεύγουν της δυνατότητας ελέγχου της, λαμβάνει τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα μέτρα: (α) Επιβάλλει στην ΑΔΜΗΕ ΑΕ να εκτελέσει τις εν λόγω επενδύσεις. (β) Οργανώνει ανοικτό διαγωνισμό για τις εν λόγω επενδύσεις. (γ) Υποχρεώνει την ΑΔΜΗΕ ΑΕ να προβεί σε αύξηση κεφαλαίου προκειμένου να χρηματοδοτηθούν οι απαραίτητες επενδύσεις, επιτρέποντας σε ανεξάρτητους επενδυτές να συμμετάσχουν στο εταιρικό κεφάλαιο.
8. Σε περίπτωση που η ΡΑΕ κάνει χρήση των εξουσιών της δυνάμει του στοιχείου β' της προηγούμενης παραγράφου, μπορεί να υποχρεώσει την ΑΔΜΗΕ ΑΕ να δεχθεί ένα ή περισσότερα από τα εξής: (α) χρηματοδότηση της επένδυσης από οποιονδήποτε τρίτο, (β) χρηματοδότηση και κατασκευή της επένδυσης από οποιονδήποτε τρίτο, (γ) να αναλάβει την εργολαβία για την κατασκευή των πάγιων στοιχείων της επένδυσης ή (δ) να αναλάβει τη λειτουργία και διαχείριση των πάγιων στοιχείων της επένδυσης.
9. Η ΑΔΜΗΕ ΑΕ παρέχει στους επενδυτές όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για να πραγματοποιήσουν την επένδυση, συνδέει τα νέα πάγια στοιχεία με το

ΕΣΜΗΕ και καταβάλλει εν γένει κάθε προσπάθεια προκειμένου να διευκολύνει την εφαρμογή του επενδυτικού σχεδίου. Οι σχετικοί χρηματοοικονομικοί διακανονισμοί υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση της ΡΑΕ.

10. Όταν η ΡΑΕ κάνει χρήση των εξουσιών της δυνάμει της παραγράφου 7, το κόστος των εν λόγω επενδύσεων καλύπτεται από τις σχετικές ρυθμίσεις για τα τιμολόγια, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 140».

Περαιτέρω, στις διατάξεις του άρθρου 14 του ίδιου ως άνω ν. 4001/2011 θεσπίζεται η παρακολούθηση και αξιολόγηση των προαναφερόμενων Δεκαετών Προγραμμάτων Ανάπτυξης από τη Ρ.Α.Ε. ως εξής:

«1. Η ΡΑΕ, μετά από δημόσια διαβούλευση με τους υφιστάμενους και δυνητικούς χρήστες, αποφασίζει σχετικά με τροποποιήσεις των Προγραμμάτων Ανάπτυξης που καταρτίστηκαν από τους αρμόδιους Διαχειριστές Μεταφοράς. Η ΡΑΕ δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης και εξετάζει: (α) εάν το Πρόγραμμα Ανάπτυξης καλύπτει όλες τις ανάγκες που προσδιορίστηκαν κατά τη διαδικασία της ως άνω διαβούλευσης, ιδιαίτερα δε τις επενδυτικές ανάγκες, (β) εάν το Πρόγραμμα Ανάπτυξης είναι σύμφωνο προς το αντίστοιχο διακοινοτικό, μη δεσμευτικό, δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης των συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και Φυσικού Αερίου που καταρτίζεται σύμφωνα με τους Κανονισμούς (ΕΚ) 714/2009^[11] και 715/2009^[12] (L 211) και στη συνέχεια δύναται να ζητήσει από τον αρμόδιο Διαχειριστή Μεταφοράς να τροποποιήσει ανάλογα το Πρόγραμμά του. Εάν προκύψει αμφιβολία όσον αφορά τη συμφωνία ή μη του Προγράμματος Ανάπτυξης με το αντίστοιχο διακοινοτικό, η ΡΑΕ συμβουλεύεται τον Οργανισμό Συνεργασίας Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας που συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 713/2009.

2. Σε περίπτωση που έργα τα οποία εντάσσονται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης δεν υλοποιούνται για λόγους οφειλόμενους σε πταίσμα του αρμόδιου Ανεξάρτητου Διαχειριστή Μεταφοράς, η ΡΑΕ ενεργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 63Θ, εφόσον πρόκειται για το ΕΣΦΑ, ή το άρθρο 108, εφόσον πρόκειται για το Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας.
3. Η ΡΑΕ παρακολουθεί και αξιολογεί την εφαρμογή των Προγραμμάτων Ανάπτυξης. Επίσης, η ΡΑΕ παρακολουθεί το χρόνο που χρειάζονται οι Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς και των Δικτύων Διανομής για την πραγματοποίηση των συνδέσεων χρηστών, την υλοποίηση επισκευών και την παροχή υπηρεσιών στους χρήστες των Συστημάτων και των Δικτύων τους. Η ΡΑΕ δύναται να καθορίζει προθεσμίες σχετικά με τα ανωτέρω καθώς και ποινικές ρήτρες που καταπίπτουν υπέρ των χρηστών σε περίπτωση μη τήρησης των προθεσμιών».
4. Συναφώς με τα ανωτέρω, με τις διατάξεις του άρθρου 229 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΜΗΕ, ο οποίος εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 57/2012 (Β' /103/2012) υπουργική απόφαση, και του άρθρου 15 του ν. 2773/1999

(Α΄/286/1999), εισάγονται όμοιες ρυθμίσεις σχετικές με τις Μελέτες Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς, ενώ ταυτόχρονα διευκρινίζεται ότι η εγκρινόμενη Μ.Α.Σ.Μ. αποτελεί το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς. Ειδικότερα:

«...ο Διαχειριστής του Συστήματος ... ζ. Προγραμματίζει την ανάπτυξη του Συστήματος και μεριμνά για τη διατήρηση ενός τεχνικά άρτιου, οικονομικά αποδοτικού και ολοκληρωμένου Συστήματος, εφαρμόζοντας κατά την παροχή των υπηρεσιών του διαφανή, αντικειμενικά και αμερόληπτα κριτήρια, ώστε να αποφεύγονται οι διακρίσεις μεταξύ των χρηστών και των κατηγοριών των χρηστών του Συστήματος. Για το σκοπό αυτό ο Διαχειριστής του Συστήματος εκπονεί και δημοσιοποιεί, κάθε έτος, σχέδιο Μελέτης για την Ανάπτυξη του Συστήματος Μεταφοράς (Μ.Α.Σ.Μ.), σύμφωνα με τον Κώδικα Διαχείρισης του Συστήματος. Στη Μ.Α.Σ.Μ. εντάσσονται τα έργα ανάπτυξης του Συστήματος τα οποία ο Διαχειριστής κρίνει αναγκαία για τη διακίνηση ισχύος μέσω του Συστήματος, την αντιμετώπιση των αναγκών σύνδεσης νέων χρηστών σε αυτό και των αναγκών διασύνδεσης με άλλα συστήματα και με το Δίκτυο, για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Η Μ.Α.Σ.Μ. περιλαμβάνει τον αναλυτικό χρονικό προγραμματισμό και τον προϋπολογισμό των έργων ανάπτυξης του Συστήματος, τα οποία εκτελούνται στο ανωτέρω χρονικό διάστημα ή των οποίων η εκτέλεση πρόκειται να αρχίσει εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος. Κατά την εκπόνηση του σχεδίου Μ.Α.Σ.Μ. ο Διαχειριστής του Συστήματος λαμβάνει υπόψη μελέτες, μεταξύ των οποίων και μελέτες τεχνοοικονομικής σκοπιμότητας, προβλέψεις και εκτιμήσεις σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας, τη δυνατότητα του Συστήματος να αντιμετωπίσει τις προβλεπόμενες ανάγκες μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, τη σύνδεση νέων μονάδων παραγωγής στο Σύστημα και τις ανάγκες ενίσχυσης της διασύνδεσης με άλλα συστήματα και με το Δίκτυο και συνεκτιμά δεδομένα που παρέχονται από τους χρήστες του Συστήματος. Επίσης, κατά την εκπόνηση της Μ.Α.Σ.Μ. και ειδικότερα για το χρονικό προγραμματισμό των έργων ενίσχυσης του Συστήματος, ο Διαχειριστής του Συστήματος λαμβάνει υπόψη τους χρόνους που είναι αναγκαίοι σύμφωνα με το ευρύτερο κανονιστικό πλαίσιο. Οι ανωτέρω μελέτες, οι προβλέψεις και οι εκτιμήσεις εκπονούνται και δημοσιοποιούνται από τον Διαχειριστή του Συστήματος κάθε έτος και αναφέρονται στην επόμενη τουλάχιστον πενταετία. Η Μ.Α.Σ.Μ., όπως και κάθε τροποποίησή της, εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της Ρ.Α.Ε., η οποία λαμβάνει υπόψη τις απόψεις του Κυρίου του Συστήματος. Η εγκρινόμενη Μ.Α.Σ.Μ. αποτελεί το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς. Οι λεπτομέρειες σχετικά με το περιεχόμενο, τη διαδικασία έγκρισης και τη δημοσιοποίηση της Μ.Α.Σ.Μ. καθορίζονται με τον Κώδικα Διαχείρισης του Συστήματος. Τα έργα ενίσχυσης του Συστήματος που εντάσσονται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς εκτελούνται από τον Κύριο του Συστήματος ή από τρίτο, όταν ο Κύριος του Συστήματος επικαλείται, με τεκμηριωμένο τρόπο, λόγους αδυναμίας για την τήρηση του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης του έργου,

σύμφωνα με τη Μ.Α.Σ.Μ., ή χρηματοδότησης του, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης του Συστήματος. Τα έργα επέκτασης λόγω σύνδεσης με το Σύστημα εκτελούνται ακόμη και αν δεν έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς.»

Τέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του ν. 3468/2006[13], για την ενεργειακή διασύνδεση των νησιωτικών συμπλεγμάτων προβλέπεται ειδικός στρατηγικός σχεδιασμός, ο οποίος δύναται να εξειδικεύεται περαιτέρω για κάθε συγκεκριμένο έργο. Ο εν λόγω στρατηγικός σχεδιασμός αποτελεί μέρος της ανωτέρω Μ.Α.Σ.Μ. και κατ' επέκταση του Προγράμματος Ανάπτυξης του Συστήματος. Επί λέξει:

«6. α. Εντός εξαμήνου από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, εκπονείται από τον Διαχειριστή του Συστήματος ο Στρατηγικός Σχεδιασμός Διασυνδέσεων Νησιών, ο οποίος εντάσσεται στη Μελέτη Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας (Μ.Α.Σ.Μ.) και εγκρίνεται με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις της περίπτωσης ζ' της παρ. 2 του άρθρου 15 του ν. 2773/1999. Ο σχεδιασμός αυτός μπορεί να εξειδικεύεται για συγκεκριμένα έργα και να τροποποιείται με την ίδια διαδικασία. β. Η διαδικασία της περίπτωσης α' δεν αναστέλλει την αδειοδότηση έργων για ανάπτυξη σταθμών από Α.Π.Ε. σε νησιά και βραχονησίδες τα οποία διασυνδέονται στο Σύστημα και στα οποία περιλαμβάνονται τα έργα σύζευξης αυτών».

Από την παρουσίαση των προαναφερόμενων κρίσιμων νομικών διατάξεων προκύπτει ότι η ενεργειακή πολιτική της Χώρας και τα έργα πεδίου, όπως είναι μεταξύ άλλων και τα έργα διασύνδεσης που την υλοποιούν στην πράξη, οφείλουν να εναρμονίζονται και να είναι συμβατά με το προαναφερόμενο νομικό-ρυθμιστικό πλαίσιο του ενεργειακού προγραμματισμού / σχεδιασμού, δεδομένου ότι ο τελευταίος αποτελεί εν τέλει την επίσημη νομοθετημένη έκφανση της εθνικής ενεργειακής πολιτικής. Βασικά στοιχεία του εθνικού ενεργειακού προγραμματισμού / σχεδιασμού είναι βεβαίως η Μ.Α.Σ.Μ., κυρίως όμως το Δ.Π.Α.

II. Η σύνδεση της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα - Η σχετική νομοθεσία.

Σύμφωνα με το γράμμα του εγκριθέντος Δ.Π.Α. 2014-2023, το έργο της διασύνδεσης της Κρήτης περιλαμβάνεται μεταξύ των έργων της πρώτης τριετίας, με απώτερο στόχο να έχει υλοποιηθεί προ του έτους 2020. Το εν λόγω έργο έχει γίνει, εξάλλου, αντικείμενο μελέτης ήδη από το 2011, στο πλαίσιο της εκπόνησης της «Μελέτης ανάπτυξης του Ηλεκτρικού Συστήματος της Κρήτης - Διασύνδεση με το Ηπειρωτικό Σύστημα» από τον ΑΔΜΗΕ, τη ΔΕΗ και τη ΡΑΕ[14]. Με το εν λόγω Πρόγραμμα Ανάπτυξης διερευνήθηκαν περαιτέρω τα ακριβή σημεία της διασύνδεσης και

διαμορφώθηκε ένας «Οδικός Χάρτης» για την ταχεία υλοποίησή του.

α. Η προκριθείσα λύση της Διασύνδεσης της Κρήτης με το Ηπειρωτικό Σύστημα σύμφωνα με τη Μελέτη Ανάπτυξης του Ηλεκτρικού Συστήματος της Κρήτης.

Σύμφωνα με την από Μαρτίου 2011 Μελέτη Ανάπτυξης του Ηλεκτρικού Συστήματος της Κρήτης, κατά τις τελευταίες δεκαετίες το ενεργειακό σύστημα της Κρήτης παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα, οφειλόμενα κατά κύριο λόγο στην οριακή κάλυψη των αναγκών σε ηλεκτρική ενέργεια του νησιού κατά τους θερινούς μήνες καθώς και στο ιδιαίτερα υψηλό κόστος παραγωγής των μονάδων του νησιού, οι οποίες χρησιμοποιούν ως καύσιμο μαζούτ και Diesel· ταυτόχρονα οι περισσότερες από αυτές είναι παλαιές, με χαμηλό βαθμό απόδοσης, μειωμένη διαθεσιμότητα και σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα. Επιπλέον, η έως σήμερα διείσδυση των Α.Π.Ε. στο μίγμα ηλεκτροπαραγωγής του νησιού εμφανίζεται μάλλον περιορισμένη, παρά το πλούσιο αιολικό και ηλιακό δυναμικό του, ένεκα ιδίως των σημαντικών προβλημάτων ευστάθειας που μπορεί να δημιουργήσει η υψηλή διείσδυση Α.Π.Ε. σε ένα απομονωμένο ηλεκτρικό σύστημα, όπως αυτό της Κρήτης.

Δοθέντων των ανωτέρω, η ηλεκτρική διασύνδεση της Κρήτης με το Διασυνδεδεμένο Σύστημα εξετάστηκε ως ενδεχόμενη λύση, προκειμένου να επιτευχθεί σημαντική μείωση του κόστους παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, να αντιμετωπιστούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα με την παύση λειτουργίας και την αποξήλωση των παλαιών πετρελαϊκών μονάδων και να καλυφθούν οι ενεργειακές ανάγκες του νησιού. Ένα μέρος αυτών σχεδιάζεται να καλυφθούν από Α.Π.Ε., οι οποίες λόγω της διασύνδεσης θα μπορέσουν να αναπτυχθούν σε μέγιστο βαθμό, και κατά το υπόλοιπο μέρος από μονάδες του Διασυνδεδεμένου Συστήματος μέσω της διασύνδεσης (κυρίως μονάδες Φυσικού Αερίου Συνδυασμένου Κύκλου, με χαμηλότερο κόστος και χαμηλότερη περιβαλλοντική επιβάρυνση από τις πετρελαϊκές μονάδες). Περαιτέρω, με το εν λόγω έργο επιδιώκεται η διοχέτευση μέρους της παραγωγής από Α.Π.Ε., που δεν θα ήταν δυνατόν να απορροφηθεί από το Σύστημα της Κρήτης κατά τις ώρες χαμηλού φορτίου, μέσω του καλωδίου για την κάλυψη των αναγκών του Διασυνδεδεμένου Συστήματος (σελ. 1 της μελέτης).

Εξάλλου, μεταξύ των λύσεων της ανάπτυξης με πετρέλαιο, με φυσικό αέριο ή μέσω της περί ης ο λόγος διασύνδεσης, η τελευταία εμφανίζεται ως η βέλτιστη οικονομικά και περιβαλλοντικά. Τούτο διότι, αφενός το συνολικό κόστος ηλεκτροπαραγωγής είναι χαμηλότερο, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπεται μεγαλύτερη διείσδυση Α.Π.Ε., αφετέρου δε, απεξαρτάται η νήσος από την αναγκαιότητα ενός συγκεκριμένου καυσίμου και, συνακόλουθα, προφυλάσσεται από τον κίνδυνο διακύμανσης των διεθνών τιμών των καυσίμων (σελ. 17 της μελέτης).

Σε ό,τι αφορά, ειδικότερα, τα σημεία διασύνδεσης με το Ηπειρωτικό Σύστημα εξετάστηκαν δύο περιπτώσεις: αφενός, η σύνδεση στο νότιο άκρο της Πελοποννήσου (Μονεμβασιά) και η όδευση με εναέρια Γ.Μ. DC έως το ΚΥΤ που πρόκειται να κατασκευαστεί στην περιοχή της Μεγαλόπολης· αφετέρου, η σύνδεση σε ΚΥΤ της Αττικής (πιθανώς το ΚΥΤ Αχαρνών), το οποίο θα προσδιοριζόταν επακριβώς σε δεύτερη φάση, αφού διερευνούνταν οι δυνατότητες χώρου και πρόσβασης σε αυτόν.

Το πρώτο σενάριο (Σενάριο Α), το οποίο προκρίθηκε βάσει της ως άνω μελέτης ως η βέλτιστη οικονομοτεχνική λύση μέχρι το 2040, διότι περιλαμβάνει ελάχιστο κόστος επένδυσης, ελάχιστο συνολικό κόστος και υψηλό συντελεστή εκμετάλλευσης καλωδίου (34%), προβλέπει τη διασύνδεση της Κρήτης με την Πελοπόννησο με έναν υβριδικό σύνδεσμο DC ικανότητας $2 \times 350 \text{ MW} = 700 \text{ MW}$ μήκους 370km, ο οποίος θα εκκινεί από τη θέση Κορακιά, θα φτάνει με υποβρύχιο καλώδιο μήκους 250km έως τη Μονεμβασιά και θα συνεχίζει με εναέρια Γ.Μ. μήκους 120km μέχρι το μελλοντικό ΚΥΤ Μεγαλόπολης. Κύριο μειονέκτημα της λύσης αυτής είναι ότι εξαρτάται έντονα από την επέκταση του Συστήματος 400 kV προς την Πελοπόννησο (το νέο ΚΥΤ Μεγαλόπολης είναι το μοναδικό σημείο σύνδεσης της Κρήτης στο Σύστημα) και ότι δεν μεγιστοποιείται η ανάπτυξη Α.Π.Ε. στην Κρήτη. Ωστόσο, σε περίπτωση μελλοντικής ραγδαίας ανάπτυξης Α.Π.Ε. (ως και 2500 - 3000MW), είναι δυνατή η ενίσχυση της διασύνδεσης του Συστήματος με την Κρήτη (σελ. 17-18 της μελέτης).

β. Η επιδιωκόμενη σύνδεση της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα βάσει του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης 2014-2023.

Κατ' εφαρμογή του προεκτεθέντος νομοθετικού πλαισίου, ο ΑΔΜΗΕ δημοσίευσε το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2014-2023, το οποίο εγκρίθηκε και συμπληρώθηκε με όλους τους προβλεπόμενους τύπους (δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως) με τις αναφερθείσες στην αρχή της παρούσας Γνωμοδότησης αποφάσεις της ΡΑΕ. Με το πρόγραμμα αυτό οριοθετούνται τα απαραίτητα έργα για την εκπλήρωση των εθνικών στόχων για το έτος 2020, ήτοι την επίτευξη της συμμετοχής των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (Α.Π.Ε.) στον τομέα του ηλεκτρισμού σε ποσοστό 40%.

Όπως προελέχθη, η διασύνδεση της Κρήτης, και μάλιστα «πριν από το τέλος της δεκαετίας», τίθεται σύμφωνα με το ανωτέρω Πρόγραμμα ως πρωτεύων στόχος. Το εν λόγω έργο παρίσταται εξαιρετικά σημαντικό, τόσο λόγω των υψηλών φορτίων (ενέργεια και ισχύς) της νήσου όσο και λόγω του πλούσιου δυναμικού Α.Π.Ε. που διαθέτει. Ενόψει δε της τεχνολογικής συνθετότητάς του, καθώς και της ιδιαίτερα υψηλής επενδυτικής δαπάνης που απαιτεί, ο σχεδιασμός του φέρεται να καταρτίζεται εξαιρετικά επιμελώς και με τρόπο ώστε να αποδώσει τα προσδοκώμενα οφέλη.

Ειδικότερα, το ως άνω Πρόγραμμα παραθέτει αρχικά και αξιολογεί τις τέσσερις (4)

εναλλακτικές λύσεις για τη διασύνδεση της Κρήτης με το Ηπειρωτικό Σύστημα (Σενάριο Α, Β1, Β2, Γ, σελ. 131-139 του ΔΠΑ), οι οποίες έχουν ήδη εξεταστεί στο πλαίσιο της προαναφερόμενης από Μαρτίου 2011 μελέτης του ΑΔΜΗΕ, της ΔΕΗ και της ΡΑΕ. Τα εν λόγω σενάρια προβλέπουν συνδυαστικά ή μεμονωμένα δύο σημεία εκκίνησης της διασύνδεσης στην Κρήτη (Κεντρική και Δυτική Κρήτη) και ομοίως στην Ηπειρωτική Ελλάδα (Πελοπόννησος μέσω Μονεμβασιάς και Αττικής).

Προβαίνοντας σε περαιτέρω διερευνήσεις σχετικά με τα ακριβή σημεία της διασύνδεσης, ο Διαχειριστής του Συστήματος διαμόρφωσε έναν «Οδικό Χάρτη», προκειμένου να εξακριβωθεί σε ποιο βαθμό οι εξεταζόμενες λύσεις επιτρέπουν την ολοκλήρωση του έργου εντός της τρέχουσας δεκαετίας. Στο πλαίσιο αυτό οριστικοποιήθηκε το σημείο άφιξης των καλωδιακών συνδέσεων και εγκατάστασης των σταθμών μετατροπής στο Ηπειρωτικό Σύστημα. Σε ό,τι αφορά τη θέση Μονεμβασιά (Πελοπόννησος), το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης προβαίνει στις εξής παραδοχές:

«... Η θέση παρουσιάζει το πλεονέκτημα της ελαχιστοποίησης της υποβρύχιας διαδρομής και κατ' επέκταση του συνολικού κόστους της διασύνδεσης ... ωστόσο θα απαιτήσει επιπλέον την κατασκευή εναέριων Γ.Μ. μεγάλου μήκους Υ.Τ. ή Υ.Υ.Τ. συνεχούς ρεύματος στην Πελοπόννησο από το σημείο προσαιγιάλωσης μέχρι το ΚΥΤ Μεγαλόπολης, όπου θα εγκατασταθεί Σταθμός Μετατροπής AC/DC κατάλληλης ισχύος. Έχει εντοπιστεί κατάλληλος χώρος στη Μεγαλόπολη για την ανάπτυξη του Σταθμού Μετατροπής. Ωστόσο βασική προϋπόθεση για τη δυνατότητα διασύνδεσης της Κρήτης με την Πελοπόννησο αποτελεί η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης του Συστήματος 400 kV στην Πελοπόννησο με την κατασκευή νέου ΚΥΤ στη Μεγαλόπολη και σύνδεσή του με τα ΚΥΤ Διστόμου, Αχελώου και ΚΥΤ Κουμουνδούρου. Για καμία από τις δύο οδεύσεις δεν έχει ληφθεί ΕΠΟ, παρόλο που οι σχετικές ΜΠΕ έχουν κατατεθεί, για τη μεν πρώτη από αυτές τον Ιούλιο του 2010, ενώ για τη δεύτερη το Μάιο του 2012. Περαιτέρω θα απαιτηθεί περιβαλλοντική αδειοδότηση για τη χερσαία όδευση της Γ.Μ. επί της Πελοποννήσου και πρόσκτησης των χώρων για την κατασκευή εναέριας Γ.Μ. Η επιλογή πάντως της σύνδεσης της Κρήτης προς Μονεμβασιά - Μεγαλόπολη είναι πολύ πιθανό να οδηγήσει σε μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου, αν ληφθούν υπόψη οι πολύ μεγάλες καθυστερήσεις που σημειώνονται στην αδειοδότηση όλων των έργων Γ.Μ. που προγραμματίζονται στην Πελοπόννησο. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επιπλέον αιολική παραγωγή από την Κρήτη αναμένεται να περιορίσει σημαντικά τη δυνατότητα απορρόφησης της αιολικής ισχύος της Πελοποννήσου (η οποία έχει ήδη χαρακτηριστεί από τη ΡΑΕ ως κορεσμένη περιοχή), σε περιόδους που η Κρήτη καθίσταται εξαγωγική λόγω Α.Π.Ε....»[\[15\]](#).

Σύμφωνα με την προαναφερόμενη υπ' αριθμ. 560/2013 απόφαση της ΡΑΕ, όπως συμπληρώθηκε με την υπ' αριθμ. 77Α/2014 απόφαση, από την εξέταση του

αναθεωρημένου Δ.Π.Α. 2014-2023 προκύπτει ότι προκρίνεται η εγκατάσταση των μετατροπέων στις θέσεις ΚΥΤ Κουμουνδούρου στην πλευρά της Αττικής και Λινοπεράματα ή μια νέα θέση 15 km ανατολικά του Ρεθύμνου στην πλευρά της Κρήτης. Σημειώνεται, πάντως, ότι η διερεύνηση νέων θέσεων δεν θα πρέπει να διατηρεί σε εκκρεμότητα για μεγάλο χρονικό διάστημα την οριστικοποίηση των θέσεων εγκατάστασης του εξοπλισμού της διασύνδεσης, εφόσον μάλιστα έχουν ήδη εντοπισθεί κατάλληλες θέσεις.

Κατόπιν του συνόλου των ανωτέρω, με την έγκριση του Προγράμματος Ανάπτυξης αποφασίζεται βέλτιστη λύση η Αττική (σενάριο B1), σε ό,τι αφορά τα σημεία άφιξης στην Ηπειρωτική Ελλάδα (σελ. 144 του ΔΠΑ), σε αντίθεση με την προαναφερόμενη ΜΑΣΜ, με την οποία είχε προταθεί ως βέλτιστη λύση η διασύνδεση με την Πελοπόννησο.

γ. Οι αναφορές στο Δ.Π.Α. και στις εγκριτικές του αποφάσεις ως προς την επέκταση του Συστήματος προς την Πελοπόννησο.

Πέραν των ανωτέρω, σύμφωνα με το Δ.Π.Α. η περιοχή της Πελοποννήσου είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους εξαγωγική, παρίσταται δε ιδιαίτερα κρίσιμη για την ευστάθεια τάσεων του Νοτίου Συστήματος, εφόσον υπάρξει απώλεια παραγωγής στην περιοχή. Ο νέος ΘΗΣ της Μεγαλόπολης είναι ήδη υπό κατασκευή, ενώ ταυτόχρονα αναμένεται να αναπτυχθεί σημαντική ισχύς από νέους σταθμούς παραγωγής Α.Π.Ε.. Τούτων δοθέντων, με την επέκταση του Συστήματος 400 kV προς την Πελοπόννησο αναμένεται να επιτευχθεί δραστική αντιμετώπιση τόσο των ενδεχόμενων προβλημάτων τάσεων (με ευεργετικά αποτελέσματα σε ολόκληρο το Νότιο Σύστημα) όσο και, ιδίως, του ζητήματος της απορρόφησης της παραγόμενης ισχύος από τους σταθμούς παραγωγής που αναμένεται να αναπτυχθούν στην περιοχή (σελ. 54 επ. του ΔΠΑ).

Με την υφιστάμενη κατάσταση του Συστήματος στην Πελοπόννησο, δεν υπάρχει περαιτέρω δυνατότητα απορρόφησης αιολικής ισχύος από αιολικά πάρκα, ενώ εκκρεμεί σημαντικός αριθμός αιτημάτων για έκδοση προσφορών σύνδεσης σε αιολικά πάρκα και φωτοβολταϊκούς σταθμούς. Η εγκατάσταση μονάδων Α.Π.Ε. στην Πελοπόννησο καθιστά την περιοχή εντόνως εξαγωγική και αναμένεται η ροή μεγάλων ποσοτήτων ισχύος, κυρίως προς την Αττική και δευτερευόντως προς τη Δυτική Στερεά Ελλάδα. Μετά την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων μεταφοράς 400 kV τα οποία είναι ενταγμένα στην υπό υλοποίηση προηγούμενη ΜΑΣΜ, αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά η ικανότητα μεταφοράς από και προς την Πελοπόννησο (σελ. 110 του ΔΠΑ).

Προς την κατεύθυνση αυτή έχει προγραμματιστεί η κατασκευή τριών (3) νέων ΚΥΤ στις περιοχές Κορίνθου, Πατρών και Μεγαλόπολης. Ειδικότερα, η επέκταση του

Συστήματος 400 kV προς τη Μεγαλόπολη αυξάνει δραστικά την ικανότητα μεταφοράς προς και από την Πελοπόννησο, δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης Α.Π.Ε. και θερμικών σταθμών, βελτιώνει σημαντικά το περιθώριο ευστάθειας τάσεων για το Νότιο Σύστημα και εξασφαλίζει την Πελοπόννησο σε οποιονδήποτε συνδυασμό συνθηκών παραγωγής και φορτίου. Επιπρόσθετα, συνδέει ισχυρά το κέντρο παραγωγής Μεγαλόπολης με τις περιοχές υψηλού φορτίου (Αττική και περιοχή Πάτρας) και συντελεί στην επίτευξη ισοβαρούς ανάπτυξης των Συστημάτων Παραγωγής και Μεταφοράς στο Νότιο Σύστημα. Τέλος, τονίζεται από το ως άνω Πρόγραμμα ότι η ανάπτυξη του Συστήματος 400 kV προς την Πελοπόννησο συμβάλλει σημαντικά στον περιορισμό των συνολικών απωλειών του ΕΣΜΗΕ (σελ. 54 του ΔΠΑ).

Θα πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί από νομική άποψη ότι το εγκριθέν ΔΠΑ δεν προκρίνει τη διασύνδεση της Κρήτης με την Πελοπόννησο. Απλώς στο κείμενο του αναφέρεται περιγραφικά και στη δυνατότητα αυτή, η οποία εμφανίζεται να μην αποφασίζεται για λόγους που συνδέονται με την επίλυση του νομικού προβλήματος του χαρακτηρισμού του έργου ως «γενικότερης σημασίας για την εθνική οικονομία» (βλ. αναλυτικότερα πιο κάτω).

Παρατηρείται, συνεπώς, ευθεία αντίθεση ως προς το θέμα αυτό (σύνδεση της Κρήτης με Πελοπόννησο ή Αττική) μεταξύ των θέσεων της ΜΑΣΜ και των επιλογών του ΔΠΑ, η νομική βαρύτητα, ωστόσο, του οποίου και συνακόλουθα και των επιλογών του, κατισχύει των απόψεων - θέσεων που καταγράφονται στη ΜΑΣΜ.

III. Το προκηρυσσόμενο έργο - Περιβαλλοντικά και Χωροταξικά νομικά ζητήματα.

Με την υπ' αριθμ. ΔΝΕΜ - 60013 Πρόσκλησή του ο ΑΔΜΗΕ προσκάλεσε τους ενδιαφερόμενους σε μειοδοτικό διαγωνισμό με Ανοικτή Διαδικασία για την ανάδειξη Αναδόχου στην Παροχή Υπηρεσιών Σύνταξης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Διασύνδεση του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας της νήσου Κρήτης με το Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας μέσω Εναλλασσόμενου ρεύματος (Ε.Ρ.)», για την ενεργειακή διασύνδεση της Κρήτης με την Πελοπόννησο.

Παρατηρείται ότι με την παρούσα Πρόσκληση ο ΑΔΜΗΕ εκκινεί τη διαδικασία του περιβαλλοντικού ελέγχου της διασύνδεσης της Κρήτης με την Πελοπόννησο, ενώ το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης, που υπέβαλε και εγκρίθηκε ως άνω με απόφαση της ΡΑΕ, είχε προκρίνει ως λύση - βέλτιστη μάλιστα - τη θέση της Αττικής.

Σύμφωνα με την ως άνω Πρόσκληση η μελέτη θα καλύπτει τις επιπτώσεις του κάθε

τμήματος του έργου στο περιβάλλον εγκατάστασής του, αλλά θα πρέπει να υπάρχει και συνολική εκτίμηση των επιπτώσεων του έργου στο περιβάλλον. Περαιτέρω, το έργο θα υλοποιηθεί με τη ζεύξη του Υ/Σ Μολάων (Λακωνία) μέσω υπογείου/εναερίου – υπογείου/υποβρυχίου καλωδιακού συστήματος εναλλασσόμενου ρεύματος (E.P.) υψηλής τάσης 150 kV με τον Υ/Σ Χανιά Ι, ενώ φερόμενες ως «εναλλακτικές θέσεις» στη Λακωνία, που θα εξεταστούν στο πλαίσιο της Μ.Π.Ε., προτείνονται οι θέσεις «Βαρκό» και «Κόρακας» Λακωνίας.

Σε συνέχεια των ανωτέρω, εκτίθενται οι νομικές πτυχές της σχεδιαζόμενης ενεργειακής διασύνδεσης της νήσου Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα ως προς τα περιβαλλοντικά ζητήματα τα οποία εγείρονται και αφορούν σε:

1. Το ζήτημα της προστασίας / διαχείρισης των περιοχών του Δικτύου «NATURA 2000» - Η εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας.

Σύμφωνα με την προαναφερόμενη Πρόσκληση του ΑΔΜΗΕ, η επιχειρούμενη διασύνδεση της νήσου Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα θα πραγματοποιηθεί, σε ό,τι αφορά το εντός της Δημοτικής Ενότητας Μονεμβασιάς τμήμα του έργου, με εναέρια γραμμή μεταφοράς (Γ.Μ.) από τον Τερματικό Πυλώνα Μετάβασης Συκέας έως τον Τερματικό Αντιστάθμισης Τσουμάλας (στο Νότιο άκρο του Ακρωτηρίου Μαλέα). Η προτεινόμενη χάραξη διασχίζει, δηλαδή, απόσταση μήκους 40,5 km^[16], στην οποία εμπίπτουν περιοχές ενταγμένες στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000».

Ειδικότερα, το σχεδιαζόμενο έργο διασχίζει εγκάρσια την περιοχή των Ορεινών Όγκων «Λαχανιά», «Σουμάνι» και «Χαλκού», η οποία έχει ενταχθεί στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000» ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με τον κωδικό GR2540007, ενόψει του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζει για την πανίδα και ιδιαίτερα για την ορνιθοπανίδα της. Εν συνεχεία η Γραμμή Μεταφοράς ρεύματος διασχίζει το ανατολικό μέρος του Ορεινού Όγκου «Κούνος», η ευρύτερη περιοχή του οποίου έχει συμπεριληφθεί στον Επιστημονικό Κατάλογο των περιοχών προς ένταξη στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο «NATURA 2000». Σε μικρή χιλιομετρική απόσταση βρίσκεται η περιοχή του ορεινού όγκου «Ζάρακα» (αρ. 3.3.1.1 του ΣΧΟΟΑΠ), ένα μεγάλο μέρος της οποίας ανήκει στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000» και πιο συγκεκριμένα στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με τον κωδικό GR2540007 και στην Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) με τον κωδικό GR2540001.

Οι ανωτέρω περιοχές απολαμβάνουν ενισχυμένης περιβαλλοντικής προστασίας, αφενός βάσει της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ «για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας»^[17], αφετέρου βάσει του εθνικού νομοθετικού πλαισίου με το οποίο ενσωματώθηκαν οι επιταγές της εν λόγω ευρωπαϊκής Οδηγίας^[18]. Η προστασία αυτή συνοψίζεται στην, προ της υλοποίησης του έργου, ανάγκη διαμόρφωσης πλήρους και αναμφίλεκτης πεποιθήσεως ότι το έργο

δεν θα έχει επιβλαβείς συνέπειες για την ακεραιότητα του τόπου. Συνεπώς, δεν αποκλείεται κατ' αρχήν η υλοποίηση σχεδίου, μη συνδεδεμένου άμεσα ή αναγκαίου για τη διαχείριση προστατευόμενης περιοχής, ή η ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων, εφόσον όμως δεν καταλείπεται ουδεμία αμφιβολία από επιστημονικής απόψεως ως προς την παντελή απουσία δυσμενών επιπτώσεων^[19]. Σε περίπτωση δε, κατά την οποία η υλοποίηση του σχεδιαζόμενου έργου ενδέχεται να επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στην ακεραιότητα του προστατευόμενου οικοτόπου, επιβάλλεται όμως από επιτακτικούς λόγους σημαντικού δημοσίου συμφέροντος και ελλείψει εναλλακτικών λύσεων, το κράτος -μέλος οφείλει αφενός να λάβει κάθε αναγκαίο αντισταθμιστικό μέτρο, ώστε να εξασφαλισθεί η προστασία της συνολικής συνοχής του δικτύου «NATURA 2000», αφετέρου να ενημερώσει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κατά συνέπεια, με την τοποθέτηση της προαναφερόμενης εναέριας γραμμής μεταφοράς άνωθεν της Δημοτικής Κοινότητας Μονεμβασιάς εγείρεται ζήτημα περί της αποτελεσματικής ή μη προστασίας των οικοτόπων, οι οποίοι έχουν ενταχθεί στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000», λαμβανομένου ιδίως υπόψη ότι οι εναλλακτικές λύσεις που προτείνεται να εξεταστούν δεν έχουν διαμορφωθεί βάσει περιβαλλοντικών κριτηρίων, όπως κατωτέρω θα αναλυθεί. Για τη σύννομη υλοποίηση του έργου, οφείλει, κατ' αρχήν, να διαμορφωθεί η καθαρή και αναμφίλεκτη πεποίθηση ότι διασφαλίζεται και δεν παραβλάπτεται η ακεραιότητά τους (των οικοτόπων). Σε περίπτωση δε που το σχεδιαζόμενο έργο, μολονότι επιδρά και θίγει την ακεραιότητά τους, χαρακτηριστεί ως έργο γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας, θα πρέπει να ενημερωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ζητηθεί η γνώμη της.

2. Η προσέγγιση του έργου από τη σκοπιά της χωροταξικής νομοθεσίας.

Με την υπ' αριθμ. 6371/428/2013 (ΑΑΠ' /231/2013) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου εγκρίθηκε το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) της Δημοτικής Ενότητας (πρώην Δήμου) Μονεμβασιάς της Περιφερειακής Ενότητας Λακωνίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ως άνω χωρικού Σχεδίου, οι περιοχές ορεινού όγκου «Ζάρακα», ορεινοί όγκοι «Λαχανιά», «Σουμάνι» και «Χαλκού» και ορεινός όγκος «Κούνος» χαρακτηρίζονται ως Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π. Φυσικού Περιβάλλοντος), με κριτήριο την ιδιαίτερη περιβαλλοντική τους αξία. Εξάλλου, όπως προελέχθη, η περιοχή των ορεινών όγκων «Λαχανιά», «Σουμάνι» και «Χαλκού» έχει ενταχθεί στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000» ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με τον κωδικό GR2540007, ενώ η ευρύτερη περιοχή του ορεινού όγκου «Κούνος» έχει συμπεριληφθεί στον Επιστημονικό Κατάλογο των περιοχών προς ένταξη στο

Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο «NATURA 2000». Περαιτέρω, ένα μεγάλο μέρος της περιοχής του ορεινού όγκου «Ζάρακα» ανήκει στο οικολογικό δίκτυο «NATURA 2000» και ειδικότερα στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με τον κωδικό GR2540007 και στην Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) με τον κωδικό GR2540001.

Βάσει του ίδιου ως άνω άρθρου 3 του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Μονεμβασιάς, στις ως άνω περιοχές Π.Ε.Π. Φυσικού Περιβάλλοντος απαγορεύεται εν γένει οποιαδήποτε ενέργεια αλλοίωσης του χαρακτήρα του τοπίου και των φυσικών χαρακτηριστικών του χώρου (εξόρυξη, αμμοληψία, μπαζώματα, απόρριψη σκουπιδιών, κοπή αυτοφυούς βλάστησης κ.ά.). Αντίθετα, κάθε δραστηριότητα θα πρέπει να έχει ως μοναδική προτεραιότητα την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και όχι την οικονομική εκμετάλλευση. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι η εν λόγω αυξημένη περιβαλλοντική προστασία θα εξακολουθήσει να ισχύει, ακόμα και εάν θεσπιστεί νέο, ειδικότερο, αλλά πιο χαλαρό νομικό πλαίσιο.

Ομοίως, δυνάμει του άρθρου 6 του προαναφερόμενου Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., επιτρέπονται στις Π.Ε.Π. Φυσικού Περιβάλλοντος οι εγκαταστάσεις Α.Π.Ε. και τα συνοδευτικά αυτών έργα (λ.χ. οι γραμμές μεταφοράς υψηλής τάσεως και οι υποσταθμοί ηλεκτρικής ενέργειας) μόνον υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, *τις παρακάτω* :

«Η σύνταξη των αντίστοιχων περιβαλλοντικών - διαχειριστικών μελετών (Ειδικής Περιβαλλοντικής Μελέτης ή Ειδικής Έκθεσης, οι οποίες θα καθορίσουν χρήσεις, όρους και περιορισμούς δόμησης για την προστασία των περιοχών Natura 2000 (ΖΕΠ και ΕΖΔ), βάσει των διατάξεων του Ν. 3937/2011 «Διατήρηση της Βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις»

«Η σύνταξη Ειδικής Ορνιθολογικής Μελέτης και εκπόνηση Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης στο πλαίσιο έκδοσης ΑΕΠΟ σε έργα που προτείνονται εντός ΖΕΠ ή εκτός ΖΕΠ με σημαντικές επιπτώσεις στην ακεραιότητα των ΖΕΠ του Δικτύου Natura (παρ. 3, άρθ. 6 Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας»

Υπό το φως των προαναφερθέντων ιδιαίτερων και με σαφή νομικό αποτύπωμα προϋποθέσεων, υπό τις οποίες εξαρτά το Σ.Χ.Ο.Ο.Α. Π. τη χωροθέτηση και αδειοδότηση γραμμών μεταφοράς υψηλής τάσεων, - κάτι βεβαίως που ισχύει προεχόντως για το σχεδιαζόμενο σύστημα / δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας από την Κρήτη στον ηπειρωτικό χώρο - η επιλεχθείσα χάραξη - διέλευση κρίνεται από νομική άποψη ως ελεγχόμενη.

Τούτο ισχύει ακόμη περισσότερο αν ληφθεί υπόψη ότι, αφενός, οι προβλέψεις του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τις ΑΠΕ δεν σχετίζονται με το ΕΣΜΗΕ και, αφετέρου, το Περιφερειακό Πλαίσιο Πελοποννήσου[20], εξαιτίας του στρατηγικού του

χαρακτήρα, δεν περιέχει συγκεκριμένες και άμεσα εφαρμόσιμες ρυθμίσεις (λ.χ. χάραξη όδευσης έργου) για το εν λόγω θέμα. Οι γενικές αναφορές που περιέχονται στο δεύτερο, όπως η μετατροπή της Μεγαλόπολης σε «ενεργειακό κέντρο» ή «η ολοκλήρωση των γραμμών μεταφοράς υψηλής τάσης μεταξύ Άστρους και Μολάων», λόγω είτε του καθαρά προγραμματικού τους χαρακτήρα είτε της μη άμεσης χωρικής συσχέτισής τους με τις θεσμοθετημένες ΠΕΠ Φυσικού Περιβάλλοντος, δεν αναιρούν την εφαρμογή των προαναφερθέντων ρυθμίσεων του ΣΧΟΟΑΠ.

3. Ενεργειακός σχεδιασμός και Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση.

3.1. Σύμφωνα με την ισχύουσα και εφαρμοζόμενη Κοινή Υπουργική Απόφαση[21], με την οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η ευρωπαϊκή Οδηγία 2001/42/ΕΚ, σε Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση υποβάλλονται, μεταξύ άλλων, όλα τα σχέδια και προγράμματα τα οποία πρώτον εκπονούνται για τον τομέα της ενέργειας και καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων και δεύτερον εφαρμόζονται στο σύνολο τους ή εν μέρει σε περιοχές του εθνικού σκέλους του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου «Natura 2000» (Τόποι Κοινοτικής Σημασίας - Τ.Κ.Σ.) και σε Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) τις οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά.

Για τους σκοπούς της ως άνω απόφασης ως «σχέδια και προγράμματα» νοούνται τα σχέδια και προγράμματα τα οποία :

- εκπονούνται ή/και εγκρίνονται από δημόσια αρχή σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο ή που εκπονούνται από μια δημόσια αρχή προκειμένου να εγκριθούν, μέσω νομοθετικής διαδικασίας, από το Κοινοβούλιο ή την Κυβέρνηση, και
- που απαιτούνται βάσει νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων και ειδικότερα Νόμων, Π.Υ.Σ., Π.Δ., Υ.Α. και αποφάσεων των Γενικών Γραμματέων Περιφερειών καθώς και Πράξεων που εκδίδουν τα αρμόδια προς τούτο όργανα ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ, συμπεριλαμβανομένων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης[22].

Εν προκειμένω, το εγκεκριμένο Δ.Π.Α. 2014-2023 καθορίζει το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων στον τομέα της ενέργειας, μια εκ των οποίων είναι, ασφαλώς, σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο έργο της ενεργειακής διασύνδεσης Κρήτης - Ηπειρωτικής Ελλάδας, η απαιτούμενη απόφαση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων του έργου. Η τελευταία πρόκειται να εγκρίνει τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, για τη σύνταξη της οποίας δημοσιεύτηκε η προαναφερόμενη Πρόσκληση σε διαγωνισμό του ΑΔΜΗΕ. Πέραν τούτου, προελέχθη ότι, σύμφωνα με το αυτό Πρόγραμμα, βασική προϋπόθεση για τη δυνατότητα διασύνδεσης της Κρήτης με την Πελοπόννησο αποτελεί η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης του Συστήματος 400 kV στην Πελοπόννησο, για την όδευση της οποίας

απαιτείται σχετική αδειοδότηση, όπως εξάλλου και για τη χερσαία όδευση της Γραμμής Μεταφοράς επί της Πελοποννήσου.

Περαιτέρω, το Δ.Π.Α. 2014-2023 εγκρίνει την προώθηση του έργου της ενεργειακής διασύνδεσης Κρήτης – Ηπειρωτικής Ελλάδας, το οποίο εμπίπτει, εν μέρει, σε περιοχές του οικολογικού δικτύου «Natura 2000», και οι οποίες, όπως εκτέθηκε παραπάνω, ενδέχεται να επηρεαστούν δυσμενώς από την υλοποίησή του. Πιο συγκεκριμένα, επαναλαμβάνεται ότι η Γραμμή Μεταφοράς, σε ό,τι αφορά τη Δημοτική Ενότητα Μονεμβασιάς, πρόκειται να διασχίσει την περιοχή του ορεινού όγκου «Ζάρακα» (αρ. 3.3.1.1 του ΣΧΟΟΑΠ), ένα μεγάλο μέρος της οποίας ανήκει στο οικολογικό δίκτυο «Natura 2000» και ειδικότερα στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με τον κωδικό GR2540007 και στην Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) με τον κωδικό GR2540001, την περιοχή των ορεινών όγκων «Λαχανιά», «Σουμάνι» και «Χαλκού» (αρ. 3.3.1.2 του ΣΧΟΟΑΠ), η οποία έχει ενταχθεί στο οικολογικό δίκτυο «Natura 2000» ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με τον κωδικό GR2540007, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) με τον κωδικό GR2540001 και, τέλος, τον ορεινό όγκο «Κούννο», η ευρύτερη περιοχή του οποίου συμπεριελήφθη στον Επιστημονικό Κατάλογο των περιοχών προς ένταξη στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο «Natura 2000».

Πριν από την έγκριση του ως άνω Δ.Π.Α. 2014-2023 από τη ΡΑΕ[23], με το οποίο προγραμματίζεται ο εθνικός ενεργειακός σχεδιασμός και εντάσσεται επισήμως, μεταξύ άλλων, το έργο της διασύνδεσης της Κρήτης στα έργα πρώτης τριετίας, δεν εκπονήθηκε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή, με άλλα λόγια, δεν προηγήθηκε Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση.

3.2. Η ως άνω παράλειψη εκπόνησης Σ.Π.Ε. πριν από την έγκριση του Δ.Π.Α. 2014-2023 συνεπάγεται την έως σήμερα παντελή απουσία της προβλεπόμενης και αναγκαίας συνολικής θεώρησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή των σχετικών προγραμματικών του ρυθμίσεων, αλλά και εν τέλει από τις μείζονος σημασίας επιλογές στις οποίες τούτο προβαίνει, ιδίως ως προς το σκέλος της διασύνδεσης της Κρήτης με τον ηπειρωτικό χώρο. Και τούτο μολονότι το Δ.Π.Α. αποτελεί την απαραίτητη νομική βάση για την αδειοδότηση και υλοποίηση πλήθους αναπτυξιακών έργων.

Υπό το φως των ανωτέρω ανακύπτουν ζητήματα νομιμότητας σχετικά με την εξέλιξη της απαιτούμενης διαδικασίας για την ολοκλήρωση της υλοποίησης της διασύνδεσης του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας της νήσου Κρήτης με το Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας μέσω Εναλλασσόμενου Ρεύματος.

4. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις προς εξέταση ως προς τα σημεία άφιξης της Γραμμής Μεταφοράς από την Κρήτη στην Πελοπόννησο.

Σύμφωνα με την προαναφερόμενη Πρόσκληση του προκηρυχθέντος διαγωνισμού, ο Ανάδοχος καλείται να συντάξει τη Μ.Π.Ε. του έργου της διασύνδεσης του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας της νήσου Κρήτης με το Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας μέσω Εναλλασσόμενου Ρεύματος, το οποίο θα υλοποιηθεί με τη ζεύξη του Υ/Σ Μολάων (Λακωνία) με τον Υ/Σ Χανιά Ι, ήτοι με τη διασύνδεση της Κρήτης με την Πελοπόννησο.

Περαιτέρω, η ίδια ως άνω Πρόσκληση προδιαγράφει εκ προοιμίου – δηλαδή πριν από την εκπόνηση της Μ.Π.Ε. – δύο «κατ' οικονομία» εναλλακτικές λύσεις, ήτοι υποδεικνύει κατ' ουσίαν στην υπό εκπόνηση μελέτη δύο περιορισμένης χωρικής και περιβαλλοντικής σημασίας και εμβέλειας εναλλακτικές λύσεις, αυτές που συνδέονται με τις θέσεις «Βαρκό» και «Κόρακα» Λακωνίας. **Ο προκαθορισμός, όμως, των θέσεων που θα εξεταστούν ως εναλλακτικές λύσεις κατά την εκπόνηση της Μ.Π.Ε. για το έργο της περί ης ο λόγος ενεργειακής διασύνδεσης, εγείρει ζήτημα νομιμότητας, στο μέτρο που ο Ανάδοχος θεωρήσει τον εαυτό του απόλυτα δεσμευμένο από την πρόταση αυτή.**

Και τούτο διότι κατά το στάδιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου της ενεργειακής διασύνδεσης, η εξέταση εναλλακτικών λύσεων, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής, για την επιλογή της θέσης άφιξης της Εναέριας Γραμμής Μεταφοράς ρεύματος στην Πελοπόννησο από την Κρήτη οφείλει να διενεργηθεί με βάση περιβαλλοντικά κριτήρια, κατά τρόπο ώστε να προκρίνονται οι λύσεις που έχουν τις μικρότερες δυνατές επιπτώσεις τόσο στη βλάστηση και τα οικοσυστήματα όσο και στα περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής (βλ. Σ.τ.Ε. 3115/2015). Συναφώς, οφείλει να ληφθεί υπόψη και να συνεκτιμηθεί η φύση και το αντικείμενο της συγκεκριμένης εγκατάστασης καθώς και το κατά πόσον αυτή εντάσσεται σε ήδη υφιστάμενο δίκτυο όμοιων ή παρεμφερών εγκαταστάσεων ή δραστηριοτήτων, οι οποίες έχουν χωροθετηθεί και κατασκευασθεί για την εξυπηρέτηση του ίδιου σκοπού, η δε μεταξύ τους χωρική σχέση οφείλει να τελεί σε συνάρτηση και να υπαγορεύεται από τα δεδομένα της επιστήμης (βλ. Σ.τ.Ε. 1782/2015).

Επισημαίνεται ότι μόνον η επιτυχής ολοκλήρωση της ανωτέρω διαδικασίας θα μπορούσε να μειώσει τις περιβαλλοντικές αβεβαιότητες και να οδηγήσει στη βέλτιστη, από χωροταξική και περιβαλλοντική άποψη, λύση τόσο για τη φέρουσα ικανότητα της Πελοποννήσου όσο, ειδικότερα, της Δημοτικής Ενότητας Μονεμβασιάς[24].

Με την ως άνω, ωστόσο, πρόσκληση του ΑΔΜΗΕ επιλέγονται καταφανώς αυθαίρετα και προτείνονται να εξεταστούν ως εναλλακτικές λύσεις δύο άκρως περιορισμένης εμβέλειας λύσεις στις θέσεις «Βαρκό» και «Κόρακας» Λακωνίας, με καταστρατήγηση του σκοπού θέσπισης της οικείας διαδικασίας.

1. IV. Συμπεράσματα

Απ' όσα παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν προκύπτουν τα πιο κάτω συμπεράσματα:

Πρώτον, ο ενεργειακός προγραμματισμός / σχεδιασμός αποτελεί θεμελιώδες τμήμα της εθνικής ενεργειακής πολιτικής και στηρίζεται σε δύο πυλώνες, τη ΜΑΣΜ και κυρίως το ΔΠΑ. Το τελευταίο, όπως μέχρι σήμερα έχει εγκριθεί και ισχύει, προκρίνει – αποφασίζει τη σύνδεση της Κρήτης με την Αττική και όχι με την Πελοπόννησο. Η λύση της σύνδεσης με την Πελοπόννησο περιγράφεται μεν από το ΔΠΑ αλλά δεν έχει αποφασισθεί. Συνεπώς, το προκηρυχθέν έργο δεν κρίνεται συμβατό με το ΔΠΑ, δεδομένου ότι υλοποιεί έργο μη νομικά προβλεπόμενο από αυτό. Χωρίς αμφιβολία το ΔΠΑ έχει υπέρτερη νομική ισχύ σε σχέση με τη ΜΑΣΜ, που είχε προκρίνει ως μελέτη τη διασύνδεση της Κρήτης με την Πελοπόννησο.

Δεύτερον, το προκηρυχθέν με την Πρόσκληση έργο - κυρίως η εγκατάσταση της νέας εναέριας γραμμής μεταφοράς - κατά την κοινή λογική προβλέπεται ότι θα επιδράσει δυσμενώς σε σημαντικό αριθμό περιοχών υπαγόμενων σε καθεστώς ιδιαίτερα ενισχυμένης περιβαλλοντικής προστασίας (περιοχές του Οικολογικού Δικτύου «Natura 2000»), δεδομένου ότι, όπως εκτέθηκε, διέρχεται εντός των περιοχών αυτών. Για την εκτέλεση του από τη στιγμή που, όπως αναμφίβολα προκύπτει, παραβλάπεται η ακεραιότητα των εν λόγω περιοχών θα πρέπει να τύχει της αποδοχής του από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως έργου «γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας».

Τρίτον, ο προκαθορισμός από την προκήρυξη των εναλλακτικών λύσεων που θα εξετάσει η προς ανάθεση ΜΠΕ, περιορίζει ανεπίτρεπτα το εύρος των εναλλακτικών λύσεων που θα πρέπει να εξετασθούν, ιδίως εάν ληφθούν υπόψη, από τη μια, οι, περιορισμένης περιβαλλοντικής εμβέλειας, εναλλακτικές λύσεις των θέσεων «Βαρκό» και «Κόρακας» Λακωνίας και, από την άλλη, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε μεγάλο χωρικό εύρος προστατευόμενων περιοχών.

Τέταρτον, και άμεσα συνδεδεμένο με τις δύο προαναφερόμενες επισημάνσεις, είναι και το γεγονός ότι το προκηρυχθέν έργο κρίνεται ως νομικά ελεγχόμενο από την άποψη της συμβατότητάς του με το ΣΧΟΟΑΠ Μονεμβασιάς, το οποίο εξαρτά τη χωροθέτηση – αδειοδότησή του από την προηγούμενη θεσμοθέτηση του ειδικού περιβαλλοντικού καθεστώτος της περιοχής.

Πέμπτον, η προκήρυξη του συγκεκριμένου έργου γίνεται χωρίς να έχει προηγηθεί η οφειλόμενη εκπόνηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ώστε να τεκμηριωθεί χωροταξικά και περιβαλλοντικά ο επιλεγόμενος ενεργειακός προγραμματισμός / σχεδιασμός, όπως επιβάλλει η Οδηγία 2001/42 και η

σχετική προαναφερθείσα Κ.Υ.Α. ενσωμάτωσής της στο ελληνικό δίκαιο.

[1]. «Έγκριση του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης (ΔΠΑ) του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ) περιόδου 2014-2023» (Β΄/3297/2013).

[2]. «Συμπλήρωση της υπ΄ αριθμ. 560/2013 απόφασης της ΡΑΕ σχετικά με την “Έγκριση του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης (ΔΠΑ) του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ) περιόδου 2014-2023”» (Β΄/556/2014).

[3]. Η Συνθήκη της Λισσαβώνας περιλαμβάνει έναν νέο τίτλο (τίτλος XX ΣΛΕΕ/XXI ΕΣΛΕΕ) για την ενέργεια. Ταξινομεί την αρμοδιότητα αυτή ως «συντρέχουσα» και την τοποθετεί στο ευρύτερο πλαίσιο της εγκαθίδρυσης και λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, καθορίζοντας ότι η πολιτική της Ένωσης έχει τρεις ειδικότερους στόχους: (i) να διασφαλίζει τη λειτουργία της αγοράς ενέργειας, (ii) να διασφαλίζει τον ενεργειακό εφοδιασμό της Ένωσης, και (iii) να προωθεί την ενεργειακή αποδοτικότητα και εξοικονόμηση ενέργειας καθώς και την ανάπτυξη νέων και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η Συνθήκη ρητά αναφέρει ότι η δράση της Ένωσης «δε θίγει το δικαίωμα του κράτους-μέλους να καθορίζει τους όρους εκμετάλλευσης των ενεργειακών πόρων, την επιλογή του μεταξύ διαφόρων ενεργειακών πόρων και τη γενική διάρθρωση του ενεργειακού εφοδιασμού» (άρθρ. 176^A ΣΛΕΕ/194 ΕΣΛΕΕ). Βλ. Π. Κ. Ιωακειμίδης «Η Συνθήκη της Λισσαβώνας - Παρουσίαση, ανάλυση, αξιολόγηση», Εκδ. Θεμέλιο, 2008, σελ. 122.

[4]. Άρθρο 3 του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία ενεργειακών αγορών ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου, για έρευνα, παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (Α΄/179/2011).

[5]. Άρθρο 3 του ν. 2773/1999 «Απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας - Ρύθμιση θεμάτων ενεργειακής πολιτικής και λοιπές διατάξεις» (Α΄/286/1999).

[6]. Άρθρο 2§3 εδ. ιε΄ του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία ενεργειακών αγορών ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου, για έρευνα, παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (Α΄/179/2011) και άρθρο 2 του ν. 2773/1999 «Απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας - Ρύθμιση θεμάτων ενεργειακής πολιτικής και λοιπές διατάξεις» (Α΄/286/1999).

[7]. Άρθρο 97 του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία ενεργειακών αγορών ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου, για έρευνα, παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (Α΄/179/2011).

[8]. Βλ. και Οδηγία 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της Οδηγίας 2003/54/EK (EE L 211/14-08-2009).

[9]. Άρθρο 15§2 περ. ζ' του ν. 2773/1999 «Απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας – Ρύθμιση θεμάτων ενεργειακής πολιτικής και λοιπές διατάξεις» (Α' /286/1999) και άρθρο 108 του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία ενεργειακών αγορών ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου, για έρευνα, παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (Α' /179/2011).

[10]. Άρθρο 23 της υπ' αριθμ. 49828/2008 Υ.Α. (Β' /2464/2008).

[11]. Κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 714/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουλίου 2009 «σχετικά με τους όρους πρόσβασης στο δίκτυο για τις διασυνοριακές ανταλλαγές ηλεκτρικής ενέργειας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1228/ 2003» (EE L 211/14-8-2009).

[12]. Κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 «σχετικά με τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 1775/2005» (EE L 211/14-8-2009).

[13]. Ν. 3468/2006 «Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και συμπαραγωγή ηλεκτρισμού και θερμότητας υψηλής απόδοσης και λοιπές διατάξεις» (Α' /129/2006).

[14]. «Ανάπτυξη του Ηλεκτρικού Συστήματος της Κρήτης – Διασύνδεση με το Ηπειρωτικό Σύστημα», Ομάδα Εργασίας ΔΕΣΜΗΕ – ΔΕΗ – ΡΑΕ, Αθήνα, Μάρτιος 2011.

[15]. Βλ. παρ. 3.8.2 «Διασύνδεση της Κρήτης με το Ηπειρωτικό Σύστημα» του ΔΠΑ 2014 -2023.

[16]. Όπως προβλέπεται στην Πρόσκληση του ΑΔΜΗΕ, η Γραμμή Μεταφοράς Ε.Ρ. 150 kV θα αποτελείται από πυλώνες σειράς 4, ενός κυκλώματος ή δύο κυκλωμάτων με αγωγούς GROSBEAK 636.000 cm και μήκους 40,5 km έως το τερματικό αντιστάθμισης Τσουμάλας.

[17]. EEL 206 της 22/07/1992.

[18]. Οι ευρωπαϊκές επιταγές της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη δυνάμει της ΚΥΑ 33318/3028/1998 «Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας» (Β' /1289/1998), της ΚΥΑ Η.Π. 37338/1807/Ε.103/2010

«Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση της άγριας ορνιθοπανίδας και των οικοτόπων/ενδιαιτημάτων της» (Β´/1495/2010) και του ν. 3937/2011 «Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις» (Α´/60/2011).

[19]. Βλ. ΔΕΚ, απόφαση της 7.9.2004, C-127/2002, Waddenvereniging και Vogelbeschermings- vereniging, απόφαση της 20.10.2005, C-6/2004, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, απόφαση της 20.9.2007, C-304/05, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, απόφαση της 4.3.2010, C-241/08, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, απόφαση της 24.11.2011, C-404/09, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Βασιλείου της Ισπανίας - Alto Sil, απόφαση της 7.9.2004, C - 127/02, Waddenzee, καθώς και Σ.τ.Ε. 2473/2010, 293/2009, 2059, 1990/2007, 2547/2005, κ.ά.

[20]. Υ.Α. 25294/2003 «Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου» (Β´ 1485/2003).

[21]. Κ.Υ.Α. υπ’ αριθμ. 107017/2006 (Β´/1225/2006), με την οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η ευρωπαϊκή Οδηγία 2001/42/ΕΚ «σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων».

[22]. Άρθρο 2 παρ. α της εδώ εφαρμοζόμενης Κ.Υ.Α.

[23]. Προελέχθη ότι το ΔΠΑ 2014-2023 εγκρίθηκε με την υπ’ αριθμ. 560/2013 (Β´/3297/2013) απόφαση της ΡΑΕ και τη συμπληρωματική αυτής υπ’ αριθμ. 77Α/2014 (Β´/556/2014).

[24]. Βλ. και Σ.τ.Ε. 1421/2013.