



09/09/2013

ΕΡΩΤΗΣΗ:

Προς τους κ. Υπουργούς:

- Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

- Ναυτιλίας και Αιγαίου

- Τουρισμού

ΘΕΜΑ: «Σχετικά με την επιλεγόμενη λύση βάσει του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Πρέβεζας & Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, καθώς και την τροποποίηση του για την χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα»

Σύμφωνα με την υπ. αριθμ ΑΔΑ: Β45ΜΟΠ-6Ο3, 53^η /04-09-2012 Συνεδρίασης της ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΕΣΑΛ), εξετάστηκε το Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Λιμένα Πρέβεζας & Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού, με αντικείμενο την έγκρισή του (σύμφωνα με την μελέτη του Master Plan) για τον προσδιορισμό των αναγκαίων λιμενικών χρήσεων σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες και προβλεπόμενες κατασκευές και εγκαταστάσεις του λιμένα της Πρέβεζας.

Στο πλαίσιο της Συνεδρίασης εξετάσθηκαν οι δύο λύσεις του εγκεκριμένου από το ΥΠΕΧΩΔΕ Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Πρέβεζας οι οποίες αναφέρονται συνοπτικά παρακάτω:

• Λύση 1

Απομάκρυνση των υπαρχόντων τεχνητών ογκολίθων από τον χερσαίο χώρο λιμένα.

Ανακατασκευή του θαλάσσιου μετώπου (όπου υπάρχουν προβλήματα διαβρώσεων κ.λπ.).

- **Λύση 2**

Κατασκευή κρηπιδότοιχου βάθους 10 μ. από σημείο 23 έως σημείο 25.

Κατασκευή κρηπιδότοιχου βάθους 7 μ. από σημείο 25 έως σημείο 26.

Κατασκευή υποθαλάσσιας διάβασης, κάτω από τον πυθμένα θαλάσσης στην είσοδο του τουριστικού λιμένα.

Εκσκαφή μπροστά από τον ανατολικό κρηπιδότοιχο σε βάθος -10,00 μ. και εμβαδόν 100 στρ.

Προϋπολογισμός Έργου

Το συνολικό κόστος της Λύσης 1 είναι 20.100.000 € περίπου. Από αυτό το κόστος τα μισά χρήματα δαπανώνται σε κτιριακή υποδομή. Τα λιμενικά έργα περιορίζονται σε μεγάλο βαθμό και έτσι το συνολικό κόστος περιορίζεται.

Η Λύση 2 έχει συνολικό κόστος 33.400.000 € περίπου. Από αυτό το κόστος τα λιμενικά έργα κοστίζουν περίπου το 35%, ενώ τα κτιριακά έχουν το ίδιο κόστος με την πρώτη λύση.

Πολυκριτηριακή Ανάλυση

Στην πολυκριτηριακή ανάλυση επιχειρείται μια σύγκριση των Λύσεων 1 & 2 με χωροταξικά, τεχνικά και περιβαλλοντικά (κατηγορία Α) καθώς και με οικονομικά κριτήρια (κατηγορία Β).

Καταληκτικά το Προγραμματικό Σχέδιο αναφέρει:

«Όπως φαίνεται από τα παραπάνω φαίνεται ότι η λύση 2 υπερέχει της λύσεως 1 κατά 9 μονάδες. Κρίνεται συνεπώς συμφέρουσα η λύση 2 που προτείνεται».

Παρά όμως την ρητή τοποθέτηση της μελέτης υπέρ της λύσης 2, αλλά και της εισήγησης στην ΕΣΑΛ που χαρακτηρίζει την παραπάνω λύση ως καλύτερη «τεχνικά, κοινωνικά αλλά και οικονομικά μακροπρόθεσμα, αφού βελτιώνει το λιμάνι, το οργανώνει και κατά κάποιο τρόπο το απομακρύνει από τον αστικό ιστό», τελικά η ΕΣΑΛ εγκρίνει την Εναλλακτική Λύση Α' (τροποποιημένη) της υποβληθείσας πρότασης, με μόνη λογική θεμελίωση την ύπαρξη μιας υποτιθέμενης «σιωπηλής αποδοχής της υφιστάμενης κατάστασης σήμερα από την κοινωνία της Πρέβεζας».

Πρόκειται για μια ομολογουμένως αστήριχτη και αντεπιστημονική τοποθέτηση που λειτουργεί ως επιχείρημα για την ανατροπή όλης της προηγούμενης επιχειρηματολογίας, αποκρύπτοντας στην ουσία την τοποθέτηση της κοινωνίας που μόνο σιωπηλή δεν ήταν, αφού διοργανώθηκαν για το συγκεκριμένο θέμα ημερίδα του κεντρικού ΤΕΕ στην Πρέβεζα το 2009, επανειλημμένες συσκέψεις στην πόλη και στο Υπουργείο όλων των τότε εμπλεκόμενων φορέων, με κατάθεση ολοκληρωμένων προτάσεων.

Στη συνέχεια με την αρ.8216/90/13/28-3-2013 (ΦΕΚ117/10402013 ΑΑΠ) η ΕΣΑΛ τροποποιεί το Γενικό προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Πρέβεζας ως προς την χωροθέτηση του Τουριστικού λιμένα. Αυξάνεται η έκταση της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα κατά 6 περίπου στρέμματα για κατασκευές πισίνας, αναψυκτηρίων κλπ σε βάρος των κοινόχρηστών εγκαταστάσεων αθλητισμού και περιπάτου, που προβλέπονταν στο αρχικό εγκεκριμένο από τον Οκτώβριο του 2012 Master Plan.

Στην ουσία, αλλάζει όλο το φυσικό αντικείμενο της μαρίνας με αύξηση του αριθμού ελλιμενισμού σκαφών (από 261 σε 297 σκάφη) και με δέσμευση επί πλέον κοινόχρηστης ζώνης προκυμαίας της πόλης. Τροποποιείται δηλαδή και επανυξάνεται η οριοθετημένη μαρίνα (από το 1996) μετά τον διαγωνισμό, σε αναζήτηση 6 στρεμμάτων που υπολείπονται από την αρχική χωροθέτηση, παρότι αυτά είχαν ληφθεί υπόψη από τους αναδόχους (!) κατά την έγκριση του αποτελέσματος του διαγωνισμού ανάθεσης (πράξη 63/21-6-2007 της Λιμενικής Επιτροπής Πρέβεζας). (Επισυνάπτεται).

Επειδή τα ερωτηματικά για την προωθούμενη μορφή της ανάπτυξης του Λιμένα Πρέβεζας πληθαίνουν, όσον αφορά στα κριτήρια επιλογής, αλλά και στις επιπτώσεις για την πόλη και τον πολίτη της Πρέβεζας μακροπρόθεσμα,

Επειδή με την προωθούμενη λύση Α (τροποποιημένη) προκύπτει δραστική αλλαγή του ισοζυγίου των κοινόχρηστων χώρων προς τους ιδιωτικούς, εις βάρος του περιβάλλοντος και των πολιτών, μετασχηματίζοντας δραστικά τον χαρακτήρα του λιμένα και αφαιρώντας κρίσιμες εκτάσεις από τον δημόσιο χώρο.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1) Για ποιους λόγους εγκρίθηκε εν τέλει από την ΕΣΑΛ η Λύση 1, ενώ σύμφωνα με την πολυκριτηριακή ανάλυση περιβαλλοντικών, τεχνικών και οικονομικών κριτηρίων, καθώς και μακροπρόθεσμα είναι συμφέρουσα η Λύση 2;

- 2) Γιατί δεν λήφθηκε υπόψη η πολυετής διαβούλευση της κοινωνίας και των φορέων όπως το κεντρικό ΤΕΕ, το ΤΕΕ-Τμήμα Ηπείρου, ο Δήμος Πρέβεζας, το Νομαρχιακό συμβούλιο, το Λιμενικό Ταμείο, που ομόφωνα τότε κατέληξαν στην Εναλλακτική λύση Β, σύμφωνα και με τα έγγραφα και κοινές συσκέψεις στο υπουργείο Ναυτιλίας, τα οποία επικαλείται η παραπάνω απόφαση. Αυτή η παραπάνω διαβούλευση θεωρείται σιωπηλή αποδοχή της κοινωνίας ή απαξίωσή της;
- 3) Πως δικαιολογείται η επιλογή μιας λύσης για την ανάπτυξη του Λιμένα Πρέβεζας, που με την ολοκλήρωσή της θα συνεχίσει να αποτελεί μόνιμη περιβαλλοντική ρύπανση στην καρδιά της πόλης, μόνιμη αισθητική ρύπανση από την θάλασσα και την στεριά, υποβάθμιση της τουριστικής ανάπτυξης με την κατάργηση του επιβατηγού σταθμού κρουαζιέρας, των ρύπων θορύβου από τα φορτηγά, γερανούς, της σκόνης από την εκφόρτωση των χύδην δημητριακών σόγιας, καλαμποκιού και των αδρανών υλικών από την λειτουργία του εμπορικών δραστηριοτήτων έναντι του πεζοδρόμου της προκυμαίας, υπαρκτά προβλήματα και σήμερα, που υποβαθμίζουν δραματικά και την λειτουργία της μαρίνας αλλά και όλων των επιχειρήσεων συμπεριλαμβανομένων φυσικά των κατοίκων και των επισκεπτών που κινούνται στην παραλιακή ζώνη. Οι υπηρεσίες Περιβάλλοντος που θα εγκρίνουν τους Περιβαλλοντικούς Όρους έχουν άραγε ενημερωθεί για τα παραπάνω; Γνωρίζετε ότι με την Εναλλακτική λύση Β όλα τα παραπάνω προβλήματα, όπως προκύπτει από την μελέτη του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) εξαλείφονταν; Η βραχυπρόθεσμη λογική «ότι βολεύει σήμερα» υπερισχύει της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης; Υπάρχουν κρυφά κριτήρια επιλογής τα οποία μένουν σιωπηλά;
- 4) Η αύξηση του φυσικού αντικειμένου προς τον ανάδοχο της μαρίνας Πρέβεζας μέσω αλλαγής χωροθέτησης, αύξησης του αριθμού ελλιμενισμού σκαφών και παραχώρησης επί πλέον 6 στρεμμάτων χερσαίας ζώνης για εγκαταστάσεις αναψυχής (πριν καν ξεκινήσουν τα έργα στην χερσαία ζώνη), συνιστούν παράνομη αύξηση του φυσικού αντικειμένου του έργου, προκαλούν αθέμιτο ανταγωνισμό και ζημία των συμφερόντων του δημοσίου από την μη αλλαγή του τιμήματος και του δικαιώματος συμμετοχής νέων μειοδοτών στο νέο πλέον αντικείμενο;
- 5) Πως είναι δυνατόν να ξοδευτούν σε βάθος 25ετίας τα 21 εκατομμύρια Ευρώ του προϋπολογισμού έργων και στην ουσία να μην γίνεται κανείς εξωραϊσμός του λιμανιού της πόλης στην κατεύθυνση της ήπιας τουριστικής ανάπτυξης όπως έχει χαρακτηριστεί και σχεδιαστεί η Πρέβεζα, βάζοντας στο ίδιο τσουβάλι όλες τις δραστηριότητες και μάλιστα

«εκδικητικά» για την πόλη; Μήπως πρόκειται για ένα ακόμη έργο με αντίκρισμα για λίγους εις βάρος των πολιτών και της πόλης της Πρέβεζας;

- 6) Οι εμπλεκόμενοι φορείς γνώριζαν το σχετικό έγγραφο κατακύρωσης του διαγωνισμού ανάθεσης της μαρίνας Πρέβεζας, όπου προκύπτει ότι ο ανάδοχος « έχει λάβει γνώση σχετικά με το χώρο των έξι (6) στρεμμάτων που υπολείπονται από την σύγκριση του ΦΕΚ και της υφιστάμενης κατάστασης σήμερα»;

Οι βουλευτές:

Μάρκας Κώστας