

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό της αρ. 4ης/15 Συνεδρίασης

ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

ΑΡ.ΑΠΟΦ. 54

Στη Λευκάδα σήμερα στις 9 του μηνός Μαρτίου του έτους 2015, ημέρα Δευτέρα και ώρα 17:30, ήρθε σε συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο Λευκάδας, στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων του Διοικητηρίου Λευκάδας (Ταχ. Δ/ση: Αντ. Τζεβελέκη & Υποσμ. Κατωπόδη), ύστερα από την με αρ. πρωτ. 4134/4-3-2015 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου του, η οποία επιδόθηκε και δημοσιεύθηκε νόμιμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α'87).

Παραβρέθηκαν

1. Γεωργάκης Γεώργιος
2. Νικητάκης Μάρκος
3. Περδικάρης Αθανάσιος
4. Χαλικιάς Ευάγγελος
5. Κούρτης Φίλιππος
6. Σέρβος Κων/νος
7. Βλάχος Κων/νος
8. Γκογκάκης Γρηγόριος
9. Αρβανίτης Σπυρίδων
10. Κατηφόρης Χρήστος
11. Γαζής Πάνος
12. Φίλιππας Γεώργιος
13. Θερμός Ευάγγελος
14. Κοντογεώργης Ηλίας
15. Παπαδόπουλος Ανδρέας
16. Γιαννιώτης Οδυσσεάς
17. Τριλίβας Χρήστος
18. Μαργέλης Σπυροπάνος
19. Κατωπόδη Ευανθία
20. Καρφάκη Μαριάννα
21. Βικέντιος Νικόλαος
22. Σκληρός Παναγιώτης
23. Αραβανής Βασίλειος
24. Καββαδάς Αθανάσιος
25. Ζουριδάκης Ευτύχιος
26. Σκληρός Φίλιππος
27. Σταματέλου Δήμητρα
28. Γράψας Αθανάσιος
29. Γληγόρης Κων/νος
30. Πολίτης Σπυρίδων
31. Βλάχος Ευστάθιος
- 32.
- 33.

Απουσίαζαν

1. Γαζή-Παρασκευά Σωτηρία
2. Λώλη Γεωργία
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.
- 19.
- 20.
- 21.
- 22.
- 23.
- 24.
- 25.
- 26.
- 27.
- 28.
- 29.
- 30.
- 31.
- 32.
- 33.

Η πρόσκληση δόθηκε στον
Δήμαρχο κ.Κων/νο Δρακονταειδή,
που ήταν παρών.

Στην έναρξη της Συνεδρίασης
βρέθηκαν παρόντα (31) μέλη.

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει απαρτία, ο Πρόεδρος άρχισε την συνεδρίαση.

ΘΕΜΑ 12^ο της ημερήσιας διάταξης της αρ. 4ης/15 Συνεδρίασης του Δημ. Συμβουλίου.

Απόφαση Δ.Σ. σχετικά με το έργο «Υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας - Αιτωλοακαρνανίας».

Εισηγητής: Κων/νος Δρακονταειδής, Δήμαρχος

Ο Δήμαρχος, κ. Κων/νος Δρακονταειδής, εισηγούμενος το θέμα, διάβασε στο Δημ. Συμβούλιο την εισήγησή του, η οποία έχει ως εξής:

« Η ανάπτυξη λειτουργεί σε όφελος της κοινωνίας, όταν γίνεται με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον, με σχεδιασμό, με την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών, του ανθρώπινου δυναμικού και έχει στόχο τη διαρκή κοινωνική ανταποδοτικότητα.

Ο σχεδιασμός των μεγάλων έργων, οφείλει να παίρνει υπ' όψη του αφ' ενός τις συνθήκες της τεράστιας οικονομικής κρίσης που περνά η χώρα μας αφ' ετέρου τα πραγματικά προβλήματα ενός τόπου.

Ο τόπος που ζούμε έχει τεράστιες δυνατότητες που όμως έμειναν αναξιοποίητες από όσους διαχειρίστηκαν τις τύχες του. **Η διαπλοκή της οικονομικής με την πολιτική εξουσία, όλα τα προηγούμενα χρόνια, σπατάλησε σχεδόν όλες τις δημόσιες επενδύσεις, όλα τα ευρωπαϊκά κονδύλια, όλους τους αναπτυξιακούς πόρους που δικαιούμαστε ως λαός,** αφήνοντας εν τέλει πίσω, ελάχιστες στοιχειώδεις αναπτυξιακές υποδομές που δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες και να μας προστατεύσουν στις σημερινές δύσκολες συνθήκες.

Η ίδια διαπλοκή, οι ίδιοι άνθρωποι ψάχνουν να βρουν τρόπους να επωφεληθούν και στην περίοδο της κρίσης.

Οι προηγούμενες Κυβερνήσεις προγραμματίσαν έργα με γνώμονα όχι το συμφέρον και τις αναπτυξιακές ανάγκες της κοινωνίας, μα έργα μεγάλου κόστους και αμφιβόλου χρησιμότητας που ωφελούν μια συγκεκριμένη μειοψηφία ανθρώπων.

Στην περίπτωση της Λευκάδας πρόταξαν σαν αναπτυξιακό έργο την υποθαλάσσια ζεύξη (με κόστος περί τα 80 εκατ. ευρώ) με τη μέθοδο χρηματοδότησης υποδομών με παραχώρηση (σε ιδιώτες φυσικά) ως μονόδρομο.

Η παραχώρηση αφορά στην εκμετάλλευση του έργου για πολλά χρόνια από τον ιδιώτη - κατασκευαστή με τη μέθοδο της επιβολής διοδίων αλλά και την **εκχώρηση μεγάλου μέρους του ανατολικού ιχθυοτροφείου** (Αβλέμονας) για την κατασκευή και εκμετάλλευση μαρίνας πολυτελών σκαφών και προβλήτα κρουαζιερόπλοιου. Η συμμετοχή του δημοσίου στο έργο ανέρχεται σε 15 -20 εκατομμύρια ευρώ περίπου, ο εργολάβος θα βάλει 7 – 10 εκατομμύρια και το υπόλοιπο ποσό θα προκύψει από δάνεια με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου!

Οφείλουμε να εξετάσουμε σοβαρά, μαζί με τα οφέλη και τις συνέπειες της κατασκευής της.

Το έργο περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή οδικού τμήματος συνολικού μήκους 3 χλμ. περίπου.
- Την κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας κάτω από τον υφιστάμενο Δίαυλο Λευκάδας, με τα απαραίτητα τεχνικά έργα εισόδου και εξόδου, συνολικού μήκους 1,1 χλμ (μειώθηκε με την τελευταία πρόσκληση).
- Τη διαπλάτυνση του Διαύλου Λευκάδας, στο τμήμα από το τεχνικό έργο της υποθαλάσσιας σήραγγας μέχρι το κάστρο Αγ. Μαύρας,
- Την κατασκευή Τουριστικού Λιμένα (Μαρίνας) σκαφών μεγάλου μήκους στην περιοχή του Διαύλου, βορειοανατολικά του υφιστάμενου και υπό λειτουργία τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής Λευκάδας, εφόσον ενταχθεί στο έργο παραχώρησης.

Το έργο διάνοιξης του διαύλου το οποίο εκτελείται, είναι ένα πολύ σημαντικό έργο για την ανάπτυξη του τόπου, με το οποίο απόλυτα συμφωνούμε.

Είναι φανερό όμως ότι μαζί με την μαρίνα μεγάλων σκαφών **δίδονται «προίκα» στην κατασκευάστρια εταιρεία.**

Είμαστε αντίθετοι:

- ▶ Στην χρηματοδότηση υποδομών με παραχώρηση, και λοιπών μεθόδων που **χαρίζουν δημόσια αγαθά** για εκμετάλλευση σε ιδιώτες, που στην περίπτωσή μας είναι η υποθαλάσσια ζεύξη.
- ▶ Στην **ιδιωτικοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος.**
- ▶ **Εναντιωνόμαστε σε «επενδύσεις»** που λεηλατούν το περιβάλλον, τους φυσικούς και υλικούς πόρους.

▶ Είμαστε σταθερά, υπέρ της αξιοβίωτης ανάπτυξης. Παράλληλα είμαστε σταθερά, εχθροί της περιβαλλοντικής καταστροφής.

Είναι γεγονός ότι η νέα είσοδος αποτελεί μια αναγκαιότητα για το νησί. Δεν πρέπει να θεωρείται όμως πανάκεια και **δεν αποτελεί για εμάς έργο προτεραιότητας.** Δεν θα δώσει την αναπτυξιακή πνοή που θέλει η Λευκάδα, για την οποία **άλλου είδους σχεδιασμός και άλλες προτεραιότητες στις υποδομές της είναι απαραίτητες.**

Σε ότι αφορά στη σχεδιαζόμενη κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι και αυτό γιατί:

- 1. Το κόστος κατασκευής είναι τεράστιο.**
- 2. Το κόστος εισόδου - εξόδου (διόδια) στο νησί θα επιβαρύνει, πριν από όλους, τους ίδιους τους δημότες.**
- 3. Θα επιβαρυνθούν οι επιχειρήσεις, και κατά συνέπεια οι καταναλωτές.**
- 4. Η περιβαλλοντική επιβάρυνση είναι εξαιρετικά σοβαρή,** με δεδομένο ότι αναφερόμαστε σε περιοχή που αποτελεί βιότοπο και είναι ενταγμένη στο δίκτυο Natura. Μια περιοχή που η οικοτουριστική της αλλά και η παραγωγική της αναβάθμιση (ιχθυοτροφεία) μπορούν να αποτελέσουν πηγή πλούτου για τον τόπο.
- 5. Υπάρχουν άλλες λύσεις, πολύ πιο ανώδυνες περιβαλλοντικά και οικονομικά.**

Ενδεικτικά αναφέρουμε πρόταση που αφορά στην κατασκευή και δεύτερης, ανοιγόμενης γέφυρας στο σημείο εξόδου της υποθαλάσσιας ζεύξης, με κόστος δραματικά χαμηλότερο της υποθαλάσσιας, με την παράλληλη κατασκευή προβλήτας που να δέχεται μικρά κρουαζιερόπλοια

Η οδός πρόσβασης στο συγκεκριμένο σημείο μπορεί να κατασκευαστεί στο κρηπίδωμα (στενός υπάρχον δρόμος) που βρίσκεται στο όριο του ιχθυοτροφείου με το κανάλι και παράλληλα με τον υπάρχοντα "Δρόμο του Κάστρου". Με την πρόταση αυτή αποσυμφορείται η Ανατολική Παραλία (οδός Γολέμη) από την κίνηση και η περιοχή, ιδιαίτερου φυσικού κάλους, Γύρας - Αγίας Μαρίνας, από την διέλευση των βαρέων οχημάτων.

Η νέα αυτή ζεύξη να είναι δημόσιο έργο και να μην επιβαρύνει τους πολίτες με διόδια.

Προφανώς υπάρχουν κι άλλες λύσεις, οι οποίες μπορεί να προταθούν προς την ίδια κατεύθυνση.

Η διαφορά κόστους σε όφελος του δημοσίου με την κατασκευή νέας ζεύξης (έναντι της υποθαλάσσιας) στην προτεινόμενη θέση, **να διατεθεί σε έργα υποδομής άμεσης προτεραιότητας** της Λευκάδας. Σήμερα οι ελλείψεις του Δήμου μας, σε σοβαρά έργα υποδομών, είναι τεράστιες. Ενδεικτικά αναφέρουμε την κατασκευή, αναβάθμιση, συντήρηση βιολογικών καθαρισμών και αποχετευτικών δικτύων, την οριστική και βιώσιμη λύση στο πρόβλημα των απορριμμάτων, την αντικατάσταση – συντήρηση δικτύων ύδρευσης, τους οδικούς άξονες, κ.λπ.. Η λύση αυτών των προβλημάτων μπορεί να συμβάλει στην ουσιαστική ανάπτυξη του τόπου σε όφελος των πολλών.

Άρα, από τη άποψη της ιεράρχησης των αναγκών, οφείλουμε να απαιτήσουμε την διάθεση των κονδυλίων που αφορούν στην συμμετοχή του κράτους, για την υλοποίηση έργων υποδομών.

Η ζεύξη είναι πράγματι αίτημα δεκαετιών και έχουν γίνει περιοδικά ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση. Όσοι όμως σήμερα υπερασπίζονται τη συγκεκριμένη λύση:

«Ξεχνούν» ότι το έργο **ξεκίνησε ως δημόσιο** και όλες οι ενέργειες αυτή την κατεύθυνση είχαν.

«Ξεχνούν» ότι δεν **συμπεριελάμβανε καμιά μαρίνα** μεγάλων σκαφών.

Άρα δεν είναι ίδιες οι συνθήκες που αφορούν στο έργο και είναι υποχρέωση όλων να επανατοποθετηθούν καθαρά για την αναγκαιότητα κατασκευής του σήμερα!

Ύστερα από τα παραπάνω η πρότασή μου είναι το Δ.Σ. να αποφασίσει :

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

α) Το κόστος κατασκευής είναι τεράστιο.

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

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

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

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

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

Ενδεικτικά αναφέρουμε πρόταση που αφορά στην κατασκευή και δεύτερης, ανοιγόμενης ή συρταρωτής γέφυρας στο σημείο εξόδου της υποθαλάσσιας ζεύξης, με κόστος δραματικά χαμηλότερο της υποθαλάσσιας, με την παράλληλη κατασκευή προβλήτας που να δέχεται μικρά κρουαζιερόπλοια. Η οδός πρόσβασης στο συγκεκριμένο σημείο μπορεί να κατασκευαστεί στο κρηπίδωμα (στενός υπάρχων δρόμος) που βρίσκεται στο όριο του ιχθυοτροφείου με το κανάλι και παράλληλα με τον υπάρχοντα “Δρόμο του Κάστρου”. Με την πρόταση αυτή αποσυμφορείται η Ανατολική Παραλία (οδός Γολέμη) από την κίνηση και η περιοχή, ιδιαίτερου φυσικού κάλους, Γύρας - Αγίας Μαρίνας, από την διέλευση των βαρέων οχημάτων.

Είναι αυτονόητο ότι όλες αυτές, αλλά και άλλες λύσεις που μπορεί να προταθούν, πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο επιστημονικής διαβούλευσης και μελέτης.

4. Το έργο της νέας ζεύξης (όχι υποθαλάσσιας), όπως παραπάνω (σημείο 3) προτείνουμε, να χρηματοδοτηθεί από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων ή ευρωπαϊκά προγράμματα και να μην επιβαρύνει τους πολίτες με διόδια.»

Το λόγο στη συνέχεια πήραν οι αρχηγοί των δημοτικών παρατάξεων και μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου, οι οποίοι ανέπτυξαν τις απόψεις-τοποθετήσεις τους, που καταγράφονται στα επίσημα απομαγνητοφωνημένα πρακτικά.

Ο κ. Καββαδάς στο τέλος της συζήτησης, κατέθεσε την παρακάτω πρόταση: Είμαι υπέρ της υποθαλάσσιας σύνδεσης της Λευκάδας χωρίς διόδια, με χρηματοδότηση από δημόσιους πόρους ή ευρωπαϊκά προγράμματα και αν αυτό δεν είναι εφικτό, να εισηγηθούμε στο Υπουργείο να προτείνει στους επενδυτές, μαρίνα στο Βλυχό και από εκεί να γίνει απόσβεση της υποθαλάσσιας χωρίς διόδια.

Στη συνέχεια ακολούθησε ψηφοφορία.

Υπέρ της πρότασης του κ. Δημάρχου, ψήφισαν είκοσι (20) δημοτικοί σύμβουλοι, συμπεριλαμβανομένων και των κ.κ. Σταματέλου Δήμητρας και Γράψα Αθανάσιου, οι οποίοι συμφωνούν με την εισήγηση εκτός από το πρώτο τμήμα.

Ο κ. Θερμός Ευάγγελος ψηφίζει υπέρ της εισήγησης, με την διατύπωση: Όχι στην υπόγεια σύνδεση. Ναι στη μικρή ΜΑΡΙΝΑ.

Κατά ψήφισαν έξι (6) δημοτικοί σύμβουλοι, οι κ.κ. Μαργέλης Σπυροπάνος, Βικέντιος Νικόλαος, Καρφάκη Μαριάννα, Κατωπόδη Ευανθία Σκληρός Παναγιώτης και Γληγόρης Κων/νος.

Η πρόταση του κ. Καββαδά, πήρε τρεις (3) ψήφους, των κ.κ. Καββαδά Αθανάσιου, Ζουριδάκη Ευτύχιου και Σκληρού Φίλιππου.

Παρών ψηφίζει ο κ. Κοντογεώργης Ηλίας.

Ο κ. Αραβανής Βασίλειος ήταν εκτός αιθούσης και δεν συμμετείχε στην ψηφοφορία.

Μετά από διαλογική συζήτηση και την ανωτέρω ψηφοφορία, το Δημοτικό Συμβούλιο, κατά πλειοψηφία αποφασίζει:

Κάνει δεκτή την πρόταση του κ. Δημάρχου, όπως αναλυτικά καταγράφεται στην ανωτέρω εισήγησή του.

Η απόφαση αυτή πήρε αρ. 54/2015.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τα παρόντα μέλη

ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ