 **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

**ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ**

 **ΔΗΜΟΣ ΚΩ Κως, 25 Οκτωβρίου 2017**

**Εισήγηση Δημάρχου Κω κ. Γιώργου Κυρίτση στη Συνέντευξη τύπου με θέμα:**

**“Πρόταση του δήμου Κω για τον ολικό επανασχεδιασμό των λιμενικών εγκαταστάσεων της πόλης Κω”.**

Θέλω να σας ευχαριστήσω για την παρουσία σας.

Είναι μια ιστορική μέρα για την Κω.

Σήμερα καταθέτουμε μια ολοκληρωμένη πρόταση για τον ολικό επανασχεδιασμό των λιμενικών εγκαταστάσεων στην πόλη της Κω.

Είναι μία πρόταση που **υπερβαίνει τα όρια της θητείας αυτής της δημοτικής αρχής και οποιασδήποτε άλλης δημοτικής αρχής αλλά και της κυβέρνησης, της οποιαδήποτε κυβέρνησης.**

Αυτό σημαίνει ότι η πρόταση αυτή δεν θέλουμε σε καμία περίπτωση να είναι η πρόταση της δημοτικής αρχής Κυρίτση.

Θέλουμε να είναι η πρόταση που εκφράζει όλη την Κω, μια πρόταση που θα στηριχθεί από όλους για να αρχίσει να γίνεται πράξη.

Είναι η Κως του μέλλοντός μας.

Είναι η Κως του 2024.

Πιο όμορφη, σύγχρονη, λειτουργική, ανταγωνιστική.

Η πρόταση που παρουσιάζουμε σήμερα είναι προϊόν ώριμης μελέτης αλλά και ορθολογικού σχεδιασμού.

Δεν μιλάμε για επισκευές και ήσσονος σημασίας παρεμβάσεις.

Μιλάμε για έναν ολικό επανασχεδιασμό των λιμενικών μας εγκαταστάσεων.

Με την Κω να στρέφει το μέτωπο στη θάλασσα από την οποία προσδοκά πλούτο και ανάπτυξη.

**Ο ολικός επανασχεδιασμός των λιμενικών εγκαταστάσεων, στηρίζεται σε 5 άξονες.**

**1ος Άξονας : Κατασκευή νέου προβλήτα για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 2 κρουαζιερόπλοιων μήκους 350 μ. & 250 μ. Στην ίδια περιοχή προβλέπεται η κατασκευή κτιρίου επιβατών επιφάνειας 1800 τ.μ.**

**2ος Άξονας: Κατασκευή νέου κρηπιδώματος και επέκταση χερσαίου χώρου για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 2 πλοίων της ακτοπλοΐας μήκους 200 μ, με την παράλληλη κατασκευή ανεξάρτητου κτιρίου επιβατών. Επίσης ο νέος χερσαίος χώρος θα έχει χωρητικότητα 2200 lane meters για τα οχήματα που βρίσκονται σε αναμονή φόρτωσης.**

**3ος Άξονας : Κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στο εσωτερικό λιμάνι για την δημιουργία μαρίνας 281 σκαφών αναψυχής και με έμφαση στην εξυπηρέτηση mega yaghts με μέγιστη χωρητικότητα 40 θέσεις.**

**4ος Άξονας : Νέα Κρηπιδώματα μήκους 120 μ. για την εξυπηρέτηση κάθε είδους εμπορικής κίνησης.**

**5ος Άξονας : Κυκλοφοριακοί κόμβοι για την βελτίωση και διευκόλυνση της κυκλοφορίας στη χερσαία ζώνη λιμένος αλλά και της πρόσβασης σε αυτό καθώς και την διαχείριση της κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή.**

Οι 5 αυτοί άξονες δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μία ακόμα πολύ σημαντική ανατροπή, η οποία βρίσκεται ήδη στο στάδιο της μελέτης.

**Πρόκειται για την ανάπλαση όλου του ιστορικού κέντρου της Κω με αλλαγή χρήσεων γης, ανθρώπινους ρυθμούς, με εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Ένα ιστορικό κέντρο πόλο έλξης για τους πεζούς και το ποδήλατο. Η πιλοτική εφαρμογή του μέτρου την Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο, έδειξε το δρόμο, έδωσε μία άλλη εικόνα για το νησί μας, πιο όμορφη, πιο ανθρώπινη.**

Επανέρχομαι στους 5 άξονες-παρεμβάσεις που αποτελούν την πρόταση για τον ολικό επανασχεδιασμό των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο πρώτος άξονας αποτυπώνει την στρατηγική μας επιλογή να διεκδικήσουμε τη μετατροπή της Κω σε home port για την κρουαζιέρα με την κατασκευή νέου προβλήτα για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 2 κρουαζιερόπλοιων μήκους 350 μ. & 250 μ. και την κατασκευή κτιρίου επιβατών συνολικής επιφάνειας 1800 τ.μ.

Αυτή τη στιγμή πρέπει να αντιληφθούμε ότι το εκκρεμές της κρουαζιέρας κινείται προς τη Δυτική Μεσόγειο ενώ εμείς είμαστε στην Ανατολική.

Για αυτό και υπάρχει η πτώση στην κρουαζιέρα το 2017, η οποία θα συνεχιστεί και το 2018.

Εμείς έχουμε και ένα πρόσθετο πρόβλημα με το μεταναστευτικό. Η Κως έχει μείωση λόγω του μεταναστευτικού, να θυμίσω ότι στα άλλα νησιά η κατάσταση είναι πολύ χειρότερη. Η Χίος θα έχει δύο μόνο κρουαζιερόπλοια για το 2018 ενώ η Λέσβος έσβησε από το χάρτη της κρουαζιέρας.

Η Κως κάνει μία επιλογή.

Επιδιώκει να γίνει home port, να δημιουργήσει νέες υποδομές.

Με το συγκεκριμένο έργο θα είναι δυνατή η άνετη και η ασφαλής προσέγγιση δύο τουλάχιστον πλοίων (350+ & 250 μέτρων) δυναμικότητας 5 ως 6 χιλιάδων επιβατών.

Με την ύπαρξη του κτιρίου επιβατών θα είναι δυνατή η πλήρης εξυπηρέτηση τόσο των επιβατών όσο και των πληρωμάτων των πλοίων καθώς και η διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών διαβατηριακού και τελωνειακού ελέγχου.

Θα είμαστε το μοναδικό νησί, που θα διαθέτει αυτές τις υποδομές.

Η Βαρκελώνη δημιούργησε υποδομές την περίοδο 2000 έως 2014 για να γίνει σήμερα ένας από τους μεγαλύτερους προορισμούς κρουαζιέρας.

Την περίοδο 2000 έως 2014 ο λιμένας της Βαρκελώνης διέθεσε €109 εκατ. σε υποδομές κρουαζιέρας. Σήμερα διαθέτει έξι διεθνείς τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας και προγραμματίζει να προσθέσει έναν έβδομο, τον Terminal E, ο οποίος κατασκευάζεται και θα λειτουργήσει μετά από επενδύσεις που προσεγγίζουν τα 30 εκατ. ευρώ, που πραγματοποιεί ενός από τους μεγαλύτερους ομίλους κρουαζιέρας, η Carnival Corporation.

Η άφιξη κάθε κρουαζιερόπλοιου στον λιμένα της Βαρκελώνης σημαίνει ένα ημερήσιο έσοδο €2,2 εκ. ευρώ για την ευρύτερη περιοχή, με το €1,7 εκ. ευρώ να παράγεται στην πόλη της Βαρκελώνης.

Κάθε ελλιμενισμός κρουαζιερόπλοιου στον λιμένα της Βαρκελώνης παράγει, κατά μέσο όρο, έσοδα ενός εκατομμυρίου ευρώ στην ευρύτερη οικονομία και παράγει εννέα θέσεις εργασίας, επτά εκ των οποίων στη Βαρκελώνη. Εξίσου σημαντικά είναι και τα πολλαπλασιαστικά οφέλη που παράγονται και τα οποία σχεδόν διπλασιάζουν τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις της κρουαζιέρας. Ειδικότερα, για κάθε 100 ευρώ άμεσων δαπανών παράγονται άλλα 80 ευρώ, και για κάθε 100 θέσεις εργασίας διατηρούνται 68 επιπλέον θέσεις εργασίας χάρη στις έμμεσες και παράγωγες επιπτώσεις.

Για να διαμορφώσουμε αυτή την πρόταση που παρουσιάζουμε σήμερα και να τη συνδέσουμε με μία ευρύτερη στρατηγική για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, μελετήσαμε τη διεθνή εμπειρία και τις βέλτιστες πρακτικές.

Η Κως δεν μπορεί να γίνει βέβαια Βαρκελώνη. Μπορεί όμως να προσαρμόσει τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόστηκαν εκεί.

Θα θέσω τρία ερωτήματα, δίνοντας ταυτόχρονα ισάριθμες απαντήσεις:

-Μπορούν ο Δήμος Κω, το Λιμενικό Ταμείο ή το Κράτος να κατασκευάσουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις που προτείνουμε για τα κρουαζιερόπλοια;

Η απάντηση είναι ότι η αναζήτηση χρηματοδότησης ξεκινά από την επόμενη μέρα και μετά την ολοκλήρωση του master plan του λιμανιού.

Έχει ήδη υποβληθεί αίτημα προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και αναμένουμε την απάντηση.

Οφείλω επίσης να σας ενημερώσω ότι το 56% των home port έχει λάβει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές.

Από εκεί και πέρα εμείς δεν έχουμε δογματισμούς, είμαστε ρεαλιστές και πραγματιστές. Θα εξετάσουμε το ενδεχόμενο να παραχωρήσουμε χώρους του λιμανιού σε εταιρείες κρουαζιέρας που ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε έργα και υποδομές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και να αναλάβουν τη διαχείρισή τους.

Το δεύτερο ερώτημα είναι το εξής:

-Μπορεί η Κως να γίνει home port;

Και εδώ η απάντηση είναι ναι, μπορεί ένα home port μικρής κλίμακας.

Ας δούμε τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις για ένα home port.

1ον)Εγγύτητα με διεθνές αεροδρόμιο. Υπάρχει.

2ον)Αριθμός αεροπορικών συνδέσεων. Υπάρχει.

3ον)Δυνατότητα διαχείρισης του όγκου επιβατών (είναι ζήτημα που θα αναλάβει ο διαχειριστής κρουαζιέρας).

4ον)Βάθος λιμένα. Υπάρχει με τις σχεδιαζόμενες υποδομές.

5ον)Υπηρεσίες ασφάλειας. Υπάρχουν όπως και η αίσθηση ότι η Κως είναι ένα ασφαλές νησί.

6ον)Χωρητικότητα αεροδρομίου. Υπάρχει και θα βελτιωθεί ακόμα περισσότερο με τα έργα που θα γίνουν.

7ον)Εγγύτητα στα δρομολόγια κρουαζιέρας. Η Κως έχει αυτές τις προϋποθέσεις, μπορεί να είναι αφετηρία για προορισμούς σε 2, τουλάχιστον, άλλα νησιά αλλά και στη Μεσόγειο.

8ον)Τερματικός σταθμός επιβατών. Περιλαμβάνεται στην πρόταση.

9ον)Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Υπάρχουν.

10ον) Διαχείριση αποσκευών. Είναι αρμοδιότητα του διαχειριστή κρουαζιέρας.

11ον) Παραλαβή αποβλήτων πλοίων. Είναι μια υπηρεσία που θα παρέχει το Λιμενικό Ταμείο.

Θα σας πω κάτι ακόμα. Στη συνάντηση που είχαμε με τη Fraport βάλαμε στο τραπέζι και το θέμα του home port, προκειμένου ως προορισμός να είμαστε σε θέση να προσφέρουμε σχετικές υπηρεσίες αεροδρομίου προς τους επιβάτες επιβίβασης-αποβίβασης.

Ενδεικτικά θα σας αναφέρω τη δυνατότητα πραγματοποίησης check-in για την πτήση από τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας στο λιμάνι, τη μεταφορά αποσκευών από το αεροδρόμιο στο λιμάνι και αντίστροφα χωρίς τη μεσολάβηση του επιβάτη και τη διασύνδεση των υπηρεσιών πληροφόρησης επιβατών αεροδρομίου και λιμένα.

Όλα αυτά είναι ζητήματα που θα επιλυθούν με συνέργειες και με τη συνεργασία του αεροδρομίου με το διαχειριστή κρουαζιέρας.

Όπως βλέπετε, κινούμαστε με σχέδιο. Υπάρχει σχέδιο.

Το τρίτο ερώτημα είναι το εξής:

-Μπορούν ο Δήμος Κω ή το Λιμενικό Ταμείο να διαχειριστούν το θέμα κρουαζιέρας με λιμάνι αφετηρίας ή προσέγγισης την Κω;

Εγώ επειδή δεν μασάω τα λόγια μου και θέλω να λέω την αλήθεια πάντα στους πολίτες, θα πω ότι αυτή η δυνατότητα δεν υπάρχει. Μιλάμε για ένα τεράστιο σε εύρος και σε όγκο έργο, το οποίο χρειάζεται τεχνογνωσία, εξειδίκευση, προσωπικό.

Συνεπώς θα πρέπει να πάμε στη λύση της εκχώρησης σε έμπειρους διαχειριστές τερματικών σταθμών κρουαζιέρας.

Άλλωστε στο 52% home port την ευθύνη της διαχείρισης του home port έχει ένας διαχειριστής τερματικών κρουαζιέρας. Στο 45% των περιπτώσεων η διαχείριση γίνεται από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα (port authority/ λιμενική αρχή), και στο 3% των περιπτώσεων η διαχείριση γίνεται από κοινού.

Αυτά που μόλις περιέγραψα αποτυπώνουν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για να αναπτυχθεί η κρουαζιέρα.

Γιατί απλά και μόνο η κατασκευή του νέου προβλήτα για τα δύο κρουαζιερόπλοια και το κτίριο του τερματικού σταθμού, δεν φτάνουν από μόνα τους. Είναι η προϋπόθεση αλλά δεν φτάνουν.

Το σχέδιο μας δεν είναι απλοϊκό, στηρίζεται στη μελέτη, στον ορθολογισμό αλλά και στην προσαρμογή των βέλτιστων πρακτικών που έχουν εφαρμοστεί σε άλλες περιοχές που έχουν αναπτύξει την κρουαζιέρα.

Πάμε τώρα στο δεύτερο άξονα-παρέμβαση που περιλαμβάνεται στην πρότασή μας και αφορά στην κατασκευή νέου κρηπιδώματος και στην επέκταση του χερσαίου χώρου για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 2 πλοίων της ακτοπλοΐας μήκους 200 μ.

Περιλαμβάνει την κατασκευή σύγχρονου και ανεξάρτητου κτιρίου επιβατών ενώ ο νέος χερσαίος χώρος θα έχει χωρητικότητα 2200 lane meters για τα οχήματα που είναι σε αναμονή φόρτωσης.

Με την διαμόρφωση του νέου χερσαίου χώρου για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας αντιμετωπίζεται με αποτελεσματικό τρόπο ένα χρόνιο πρόβλημα του λιμανιού της Κω που είναι η έλλειψη επαρκούς χώρου για την απρόσκοπτη αποεπιβίβαση φορτηγών οχημάτων στα πλοία.

Το λιμάνι της Κω με τον νέο χώρο δυναμικότητας 2200 lane meters που θα είναι πλήρως λειτουργικός και θα αξιοποιεί όλα τα σύγχρονα δεδομένα (τράκτορες για αποεπιβάση και προσωρινή παραμονή σε φυλασσόμενο χώρο των επικαθήμενων οχημάτων) θα μπορεί σε ελάχιστο χρονικό διάστημα να εξυπηρετεί δύο πλοία τύπου Superfast 1-2 την ίδια στιγμή και σε πραγματικό χρόνο.

Αυτό από μόνο του καθιστά το λιμάνι της Κω πολύ ανταγωνιστικό σε σχέση με τους όποιους σχεδιασμούς του δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών υπάρξουν στο μέλλον και ταυτόχρονα εξασφαλίζει άψογες συνθήκες παραμονής και λειτουργίας στον χώρο τόσο των επαγγελματιών όσο και των επιβατών.
Επίσης στο δεύτερο κτίριο επιβατών θα γίνονται όλες οι απαραίτητες διαδικασίες και έλεγχοι τόσο στους επιβάτες όσο και στα οχήματα.

Ο τρίτος άξονας-παρέμβαση που περιλαμβάνεται στην πρόταση που παρουσιάζουμε σήμερα αφορά στην κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στο εσωτερικό λιμάνι για την δημιουργία μαρίνας 281 σκαφών αναψυχής με έμφαση στην εξυπηρέτηση mega yaghts συνολικής χωρητικότητας 40 θέσεων.

Με αυτή την παρέμβαση αλλάζει η αισθητική αλλά και η εικόνα του λιμανιού.

Δημιουργούμε μια νέα μαρίνα στην Κω, δίπλα στο ιστορικό κέντρο της πόλης το οποίο αναβαθμίζεται κατακόρυφα, μαζί με την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ταυτόχρονα με την προτεινόμενη λύση στον χώρο του λιμανιού παραμένουν τα τουριστικά ημερόπλοια, χωρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα.

Ο τέταρτος άξονας της πρότασής μας, είναι η κατασκευή συμπληρωματικών κρηπιδωμάτων μήκους 120 μ. για την εξυπηρέτηση κάθε είδους εμπορικής κίνησης.

Ο σκοπός αυτής της παρέμβασης για την οποία θα αναφερθεί αναλυτικά και ο κ. Γερασκλής είναι να εξελίσσεται απρόσκοπτα η εμπορική κίνηση και η μεταφόρτωση εμπορευμάτων, ταυτόχρονα με τις άλλες λειτουργίες του λιμανιού και χωρίς να δημιουργείται το παραμικρό πρόβλημα.

Ο πέμπτος άξονας παρέμβαση αφορά στους νέους κυκλοφοριακούς κόμβους και τις ρυθμίσεις μέσα στο λιμάνι, δε μπορεί όμως να μη συνδέεται με ευρύτερες παρεμβάσεις όπως η ολοκλήρωση διάνοιξης του περιφερειακού αλλά και οι παρεμβάσεις για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή προκειμένου να μην υπάρξει κανένα πρόβλημα.

Θα προηγηθεί κυκλοφοριακή μελέτη αλλά και διάλογος με όλους.

Κυρίες και Κύριοι,

Η πρόταση αυτή, θα επιμείνω, δεν είναι πρόταση Κυρίτση.

Όσοι τη βλέπουν έτσι, δεν βλέπουν το αύριο αλλά το χθες.

Όσοι τη βλέπουν έτσι για να την απαξιώσουν, θέλουν να φέρουν την Κω στα δικά τους μέτρα, της μετριότητας, της ήσσονος προσπάθειας, των μικροκομματικών σκοπιμοτήτων και των άγονων αντιπαραθέσεων.

Η πρόταση που μόλις σας παρουσίασα είναι η Κως του 2024, η Κως του μέλλοντός μας, που ανήκει σε όλους.

Ανήκει στη γενιά που έρχεται.

Την πρόταση αυτή που παρουσιάσαμε σήμερα θα τη θέσουμε σε διαβούλευση, μπορεί να εμπλουτιστεί και με άλλες προτάσεις αρκεί να διαθέτουν ρεαλιστικό υπόβαθρο.

Την εβδομάδα που έρχεται θα ενημερώσω τις άλλες δημοτικές παρατάξεις, στις οποίες θα αποσταλεί ήδη η πρόταση για να την μελετήσουν.

Το ίδιο θα γίνει και με τα μέλη της Επιτροπής Διαβούλευσης και τους φορείς. Θα ακολουθήσει νέα διευρυμένη συνάντηση, με τα Μέλη της Επιτροπής Διαβούλευσης, με φορείς αλλά και πολίτες για να οριστικοποιήσουμε το περιεχόμενο της πρότασης για τον ολικό επανασχεδιασμό των λιμενικών εγκαταστάσεων

Η κοινωνία της Κω είναι έτοιμη να δεχθεί και να στηρίξει μεγάλες αλλαγές.

Έργα που αλλάζουν την Κω, την κάνουν **πιο δυνατή και πιο όμορφη.**

**Δυνατή και Όμορφη Κως.**

**Αυτή είναι η Κως του μέλλοντος μας.**

Έχουμε κοστολογήσει όλους τους άξονες των παρεμβάσεων.

Στόχος μας είναι να επιταχύνουμε την ωρίμανσή τους, τις σχετικές αδειοδοτήσεις αρχής γενομένης από το master plan του λιμανιού.

Και στη συνέχεια να αρχίσουμε να χτίζουμε και να δημιουργούμε.

Καλώ όλους τους πολίτες της Κω, ότι και αν ψήφισαν ότι και αν ψηφίζουν, να κάνουν δική τους υπόθεση αυτή την πρόταση.

Να παλέψουν μαζί μας για να γίνει πραγματικότητα.

Η Κως δεν χρειάζεται διαχειριστές μιας μικροπολιτικής μιζέριας.

Η Κως χρειάζεται ένα μεγάλο βήμα μπροστά.

Αυτό το βήμα θα το κάνουμε όλοι μαζί.

Ενωμένοι.

Με συνεργασία, συνεννόηση και συνένωση όλων των δημιουργικών δυνάμεων του νησιού, χωρίς αποκλεισμούς.