

Το ζήτημα του χωροταξικού σχεδιασμού είναι θεμελιώδες. Δεν πρόκειται για μια απαίτηση κάποιων ουδέτερων επιστημονικών φορέων που εργάζονται μακριά μας. Είναι ο κύριος πυλώνας κάθε ολοκληρωμένης στρατηγικής για την ισόρροπη κατανομή των δραστηριοτήτων στον γεωγραφικό χώρο, για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων. Είναι βασικό εργαλείο για την αντιμετώπιση συγκρούσεων στη χρήση των φυσικών πόρων και του χώρου.

Εδώ θέλουμε να επισημάνουμε ότι οι επιλογές του χωροταξικού σχεδιασμού πρέπει να συνάδουν με ένα όραμα για την Κρήτη. Είναι άλλο πράγμα να θεωρείς την Κρήτη ένα μοναδικό τόπο όπου φύση και άνθρωπος σε αρμονία έχουν σμιλέψει το τοπίο εδώ και χιλιάδες χρόνια, Είναι άλλο πράγμα να θεωρείς την Κρήτη πολιτισμική κιβωτό τριών ηπείρων και άλλο να τη θεωρείς οικόπεδο. Είναι άλλο πράγμα να εμπνέεσαι από τις εργασίες των Moody & Rackham για τη γέννηση του κρητικού τοπίου και άλλο απ' τους τυχοδιωκτισμούς της Minoan Group για τον Κάβο Σίδερο. Πρέπει να αναδείξουμε το σχετικό προγραμματικό κενό, την οραματική αμηχανία, που καταλήγει να επιτρέπει αλληλοαναιρούμενα σπάταλα και καταστροφικά έργα.

Λόγω αυτής του της σημασίας το Χωροταξικό θα έπρεπε να αντιμετωπίζεται με την ανάλογη βαρύτητα και να τύχει μιας ουσιαστικής και εξαντλητικής διαδικασίας διαβούλευσης. Αντί γι' αυτό, υποχρεωνόμαστε να πάρουμε μέρος σε ένα αγώνα δρόμου για να μελετήσουμε, μόνο για το πρώτο στάδιο, 650 σελίδες κειμένων που απευθύνονται σε ειδικούς, χωρίς άλλη διαδικασία διαβούλευσης πέραν αυτής του διαδικτύου για λίγες μόνο μέρες. Πόσοι από τους φορείς που επηρεάζονται άμεσα από το χωροταξικό σχεδιασμό πρόλαβαν να ασχοληθούν; Πόσοι από αυτούς είχαν το υλικό και το περιθώριο να οργανώσουν τη διαβούλευση ανάμεσα στα μέλη τους; Πόσοι από του Περιφερειακούς Συμβούλους πρόλαβαν να ρίξουν μια ματιά; Πως εξασφαλίζεται ότι οι φορείς και οι πολίτες που ασχολήθηκαν παίρνουν με κάποιο τρόπο μέρος σε μια διαδικασία λήψης των αποφάσεων; Με αυτόν τον τρόπο, ερήμην δηλαδή της κοινωνίας καλλιεργείται η άγνοια για το ρόλο και η σημασία του χωροταξικού σχεδιασμού.

Το αντικείμενο του νέου θεσμού της Περιφερειακής Επιτροπής Διαβούλευσης, όπως περιγράφεται στο νόμο, είναι να προσφέρει τη δυνατότητα συγκροτημένης, θεσμοποιημένης και ανοικτής συμμετοχής και ανταλλαγής επιχειρημάτων με εκπροσώπους της τοπικής κοινωνίας. Αυτό, αν υπήρχε η πολιτική βούληση να γίνει με ουσιαστικό τρόπο, θα σήμαινε μια οργανωμένη διαδικασία διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία μέσα από την εκλαΐκευση των κειμένων, την οργάνωση ανοιχτών ενημερώσεων και συζητήσεων και τη διάθεση επαρκούς χρόνου για να κατανοήσουν οι πολίτες τη σημασία και το περιεχόμενο των νομοθετημάτων. Για την ολοκλήρωση της διαδικασίας διαβούλευσης θα έπρεπε να διασφαλίζεται θεσμικά η συμμετοχή του πολίτη στη λήψη των αποφάσεων.

Αν μάλιστα θέλουμε να κατακτήσουμε ένα καλό επίπεδο διαβούλευσης, θα έπρεπε να προχωρήσουμε ένα βήμα παραπέρα με το να δημιουργήσουμε ένα μηχανισμό υποστήριξης των ομάδων της κοινωνίας των πολιτών που ευαισθητοποιούνται πάνω σε θέματα που τους αφορούν (όπως νομοθετήματα, μεγάλα έργα, υποδομές και υπηρεσίες) με τεχνικούς και νομικούς συμβούλους και, γιατί όχι, και οικονομική βοήθεια, για να διασφαλιστεί έτσι η ισονομία στην πρόσβαση στην πληροφορία και στην δικαιοσύνη.

Ενώ είναι πολύ θετικό και μόνο το γεγονός ότι υπάρχει θεσμοθετημένο Χωροταξικό Σχέδιο για την Κρήτη, στην πράξη ελάχιστα λαμβάνεται υπόψη σε επίπεδο δημόσιας πολιτικής και είναι εντελώς απαξιωμένο όσον αφορά στα ιδιωτικά έργα. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά την εκπόνηση του εθνικού χωροταξικού πλαισίου και των ειδικών χωροταξικών δεν ελήφθησαν υπόψη τα περιφερειακά χωροταξικά που είχαν εγκριθεί από το 2003 με αποτέλεσμα οι κατευθύνσεις που παρέχουν να είναι αλληλοσυγκρουόμενες και να προκαλούν σύγχυση και συγκρούσεις χρήσεων γης.

Την ίδια στιγμή όμως που εμείς συζητάμε για το Χωροταξικό Σχέδιο της Κρήτης το ΥΠΕΚΑ, επιχειρεί, σχεδόν εν κρυπτώ, την αλλαγή του συστήματος Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού σε μια νέα οικονομίστικη λογική που μας απομακρύνει ακόμα περισσότερο από κάθε διαδικασία διαβούλευσης. Μια μεταρρύθμιση του τρόπου κατάρτισης ενός θεσμικού εργαλείου μπορεί να είναι θετική μόνο όταν έχει σκοπό τη βελτίωση της αίσθησης δικαίου. Αντίθετα, η αλλαγή του συστήματος που προωθείται προβλέπει ότι οι χωροταξικοί και πολεοδομικοί σχεδιασμοί θα εκπορεύονται από την κεντρική κυβέρνηση και θα εγκρίνονται με συνοπτικές διαδικασίες σε βαθμό που θα αποξενώνονται από την ίδια την έννοια του σχεδιασμού, καθιστώντας τα εντελώς προσχηματικά.

Θετικά και αρνητικά σημεία της μελέτης Αξιολόγησης

Γενικά διαπιστώνουμε αρκετά θετικά στη μελέτη Αξιολόγησης που εκτιμούμε ότι οφείλονται στη διορατικότητα των μελετητών να λάβουν υπόψη τις νεότερες κοινωνικές, οικονομικές και θεσμικές εξελίξεις στη χώρα μας, στην Ευρώπη και διεθνώς. Θεωρούμε πολύ θετικό το γεγονός ότι οι μελετητές επέμειναν στο πρότυπο της βιώσιμης ανάπτυξης του ισχύοντος Χωροταξικού και ότι ανακλώνται μερικές από τις ανησυχίες που έχουν εκφραστεί από την τοπική κοινωνία και την Τοπική Αυτοδιοίκηση για τις επενδυτικές και αναπτυξιακές επιλογές που επιβάλλονται με καταιγιστικούς ρυθμούς στους τομείς του τουρισμού, της ενέργειας και αλλού. Θεωρούμε θετικές τις προτάσεις τροποποίησης των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ για την εναρμόνισή τους με το ισχύον Χωροταξικό. Κρίνουμε επίσης ως θετικές τις Στρατηγικές Επιλογές Προτεραιότητας όπως περιγράφονται στα Πορίσματα της μελέτης Αξιολόγησης, παρόλο για την τελευταία έχουμε μερικές ενστάσεις που θα περιγράψουμε παρακάτω.

Σε μερικά σημεία της Αξιολόγησης γίνεται αισθητή η σύγχυση που προκύπτει από την προσπάθεια να εναρμονιστεί το Περιφερειακό με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και ιδίως με τα Ειδικά Πλαίσια των ΑΠΕ και του Τουρισμού αφενός επειδή το πρότυπο του μαζικού τουρισμού δεν υποστηρίζεται πλέον από κανένα και αφετέρου η άνευ μέτρου εγκατάσταση βιομηχανικών ΑΠΕ έχει δεχτεί ισχυρή αμφισβήτηση.

Θέλουμε επίσης να τονίσουμε ότι εξακολουθούν να απουσιάζουν βασικά στοιχεία όπως η έννοια της φέρουσας ικανότητας των τόπων, ο σαφής προσδιορισμός της έννοιας της βιώσιμης ή ήπιας ανάπτυξης. Γίνεται επίσης ακόμα πιο αισθητή η έλλειψη Δασολογίου και Κτηματολογίου, το σχέδιο αντιμετώπισης της ερημοποίησης, τα Διαχειριστικά Σχέδια Υδατικών Πόρων και ο καθορισμός της γεωργικής γης προτεραιότητας.

Ειδικά για το ενεργειακό ζήτημα:

Φαίνεται θετικό ότι προκειμένου να δημιουργηθεί το κατάλληλο περιβάλλον για την προώθηση των ΑΠΕ προτείνεται να εγκρίνονται μόνο έργα που «διαθέτουν αξιόπιστο περιβαλλοντικό υπόβαθρο» και να τεθεί «ασφαλές όριο παραγωγής ενέργειας ανά

Περιφερειακή Ενότητα» στην Κρήτη. Οι διατυπώσεις αυτές όμως αποτυγχάνουν να μας καθησυχάσουν διότι δεν είναι καθόλου σαφές τι θα εννοεί ο καθένας «αξιόπιστο περιβαλλοντικό υπόβαθρο» ή «ασφαλές όριο». Σε συνάρτηση με το παραπάνω, ο στόχος «κάλυψης του 100% των ενεργειακών αναγκών της Κρήτης από ΑΠΕ ως το 2020», όπως διατυπώνεται στη μελέτη Αξιολόγησης δε θέτει κάποιο ασφαλές όριο στην παραγωγή αφού μπορεί να ερμηνευτεί ότι το νησί μπορεί να επωφεληθεί καλύπτοντας τις ανάγκες του από ένα περιβάλλον απέραντων εγκαταστάσεων ΑΠΕ που απειλούν άλλες χρήσεις γης, τα οικοσυστήματα και το τοπίο. Μια τέτοια επιλογή, όπως μαρτυρούν και οι μελετητές σημαίνει αυτόματα τη διασύνδεση με το εθνικό δίκτυο γεγονός που θα ανοίξει διάπλατα την πόρτα στους επενδυτές που έχουν πάρει άδειες παραγωγής πολλαπλάσιας ισχύος από τις ανάγκες του νησιού αφού τα καλώδια είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για να προχωρήσουν. Από την άλλη δικαιολογεί τα πλέον αμφισβητούμενα για τις εξαιρετικά δυσμενείς περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις έργα ΑΠΕ όπως είναι τα υβριδικά και τα ηλιοθερμικά.

Σήμερα στο νησί επικρατεί σύγχυση με τις πολυάριθμες άδειες παραγωγής από ΑΠΕ και τα έργα που προωθούνται με το νόμο fast track που έχουν αναστατώσει τις τοπικές κοινωνίες και έχουν ανατρέψει κάθε σχεδιασμό στους τομείς της γεωργίας και του τουρισμού. Αυτό που προτείνουμε σε αυτή τη φάση είναι να κρατήσουμε μεν ως στόχο την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της Κρήτης με τη μεγίστη δυνατή διείσδυση των ΑΠΕ στο ενεργειακό μίγμα υπό την παρακάτω προϋπόθεση να παγώσουν όλες οι άδειες παραγωγής και τα σχεδιαζόμενα έργα βιομηχανικής κλίμακας ΑΠΕ καθώς και τα σχέδια διασύνδεσης και να ξεκινήσει εξαντλητική διαβούλευση για ένα στρατηγικό περιφερειακό σχεδιασμό για την ενέργεια. Παράλληλα να τεθούν σε εφαρμογή μεγάλης κλίμακας πολιτικές και πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας όπως με την μόνωση των κτιρίων και να δοθεί ευρεία υποστήριξη των μικρών παραγωγών ενέργειας από ΑΠΕ για την κάλυψη των δικών τους αναγκών (αυτοπαραγωγή) και τη σύνδεση στο δίκτυο. Στην ίδια λογική να αξιοποιηθούν οι στέγες των δημόσιων κτιρίων για την τοποθέτηση φωτοβολταϊκών.

Ειδικά για το Τοπίο:

Οι νέες χωρικές ενότητες προστασίας που προτείνει η μελέτη Αξιολόγησης στο Τεύχος 5 έχουν αρκετά πιο περιορισμένη έκταση, όπως οι ίδιοι μελετητές αναφέρουν, από τις έως τώρα θεσμοθετημένες με το ισχύον Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, με το αιτιολογικό ότι θα υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα άσκησης των πρόσφορων πολιτικών, δεδομένου ότι την 10ετία 2000-2010 η άσκησή τους κρίνεται ότι ήταν απολύτως ελλειμματική.

Δε γίνεται κατανοητό όμως γιατί από τη ενότητα του Τοπίου, που καλύπτει σχεδόν όλα τα οικιστικά σύνολα του βόρειου και του νότιου άξονα να λείπουν οι ορεινές, ημιορεινές και θαλάσσιες περιοχές της υπαίθρου του νησιού που περιλαμβάνουν περιοχές του Δικτύου Natura 2000, Ζώνες Ειδικής Προστασίας, Καταφύγια Άγριας Ζωής, Αρχαιολογικούς χώρους και λοιπές προστατευόμενες περιοχές. Για παράδειγμα απουσιάζουν η νότια και ανατολική Δίκτη με το οροπέδιο Ομαλού, το Σελάκανο, τα όρη της Βιάννου, η περιοχή του Χανδρά και της Ζήρου, η ενότητα Θριπτής - Ορεινού, ο ανατολικός και δυτικός Ψηλορείτης, το Αμάρι με τον Κέδρο, όλο το βόρειο κομμάτι των Λευκών Ορέων, η Κάνδανος και άλλα. Μέσα σε αυτές τις περιοχές βρίσκεται το Γεωπάρκο Ψηλορείτη για το οποίο δεν γίνεται αναφορά και που τώρα μπορεί να θεσμοθετηθεί γιατί δίνει αυτή τη δυνατότητα ο νόμος για τη βιοποικιλότητα. Επίσης δεν γίνεται αναφορά στο υπό δημιουργία Γεωπάρκο στη Σητεία.

Η ανησυχία μας μεγαλώνει βλέποντας τους χάρτες όπου διαπιστώνουμε ότι οι περιοχές που έχουν μείνει εκτός των ζωνών ιδιαίτερης σημασίας, συμπίπτουν με μεγάλα προγραμματιζόμενα έργα, αφήνοντας ελεύθερο το πεδίο για αδειοδοτήσεις παντός είδους έργων, υποβαθμίζοντας περαιτέρω το περιβάλλον και το τοπίο του νησιού.

Μας προβληματίζει ακόμα το γεγονός μόνο αποσπασματικά αναφέρονται οι επιπτώσεις στο τοπίο, των πολυπληθών λατομικών εκμεταλλεύσεων (νόμιμων και παράνομων) και των μεγάλων έργων όπως το φράγμα Αποσελέμη, το προγραμματιζόμενο αεροδρόμιο Καστελίου, η «νότια πύλη εισόδου», οι μεγάλες εγκαταστάσεις ΑΠΕ και βέβαια τα χιλιόμετρα δρόμων και δικτύων που χρειάζονται για να εξυπηρετηθούν όλα αυτά τα έργα.

Επίσης δεν υπάρχει αναφορά στο θέμα των «πιθανών» μελλοντικών εξορυκτικών δραστηριοτήτων υδρογονανθράκων στα νότια του νησιού καθώς και της πιθανής διασύνδεσης του νησιού με τον αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου από την Κύπρο ως οι επιπτώσεις τους στα θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα και στο τοπίο.

Αν ληφθεί υπόψη το διάτρητο περιβαλλοντικό νομικό πλαίσιο, η παντελής έλλειψη διαχειριστικών σχεδίων των προστατευόμενων περιοχών, οι αλληλεπικαλύψεις των ειδικών χωροταξικών, οι πιέσεις που ασκούνται στις προστατευόμενες περιοχές λόγω οικονομικής κρίσης και πολιτικών fast-track και άλλα, η προτεινόμενη μείωση ζωνών ιδιαίτερης σημασίας, όχι μόνο δεν πρόκειται να ωφελήσει στα μέτρα και τις πολιτικές προστασίας του τοπίου αλλά, αντίθετα, θα ανοίξει πόρτες για περαιτέρω υποβάθμιση του τοπίου και του φυσικού περιβάλλοντος του νησιού.

Ειδικά για το ζήτημα του σχεδιαζόμενου αεροδρομίου στο Καστέλι

Η μελέτη Αξιολόγησης θεωρεί ως δεδομένο ότι το αεροδρόμιο στο Καστέλι αποτελεί εφαρμογή του ισχύοντος Χωροταξικού αλλά δεν είναι έτσι. Το ισχύον Χωροταξικό λέει «*Το διεθνές αεροδρόμιο του Ηρακλείου θα αναβαθμιστεί λειτουργικά. Παράλληλα θα πρέπει να διερευνηθούν οι δυνατότητες για ουσιαστική συνλειτουργία των δύο διεθνών αεροδρομίων Χανίων και Ηρακλείου, ώστε να ανακουφιστεί το τελευταίο από τον μεγάλο φόρτο, με παράλληλη διερεύνηση για τη δημιουργία νέου διεθνούς αεροδρομίου μετά από σχετική μελέτη, που θα αντικαταστήσει το αεροδρόμιο Ηρακλείου*
».

Γι αυτό το λόγο θεωρούμε ότι τίποτα δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως δεδομένο. Σήμερα το σχέδιο για νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι περιφέρεται σε μια διαδικασία διαρκούς συρρίκνωσης διότι δεν υπαγορεύτηκε από επιστημονικά κριτήρια αλλά κυρίως από πολιτικές αποφάσεις που σήμερα είναι αδύνατο να επαληθευθούν και που σίγουρα δε συνάδουν με τις άλλες στρατηγικές επιλογές που προτείνει η μελέτη Αξιολόγησης. Σήμερα είναι πιο φανερό από ποτέ ότι δεν έχουμε την πολυτέλεια να αγνοούμε ούτε τα συγκριτικά δεδομένα κόστους ούτε την απώλεια παραγωγικής γης ούτε τις τεράστιες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον. Σήμερα είναι επιτακτική ανάγκη να στραφούμε σε ένα άλλο πιο βιώσιμο τουρισμό και να περιορίσουμε το καταστροφικό για την οικονομία και τους φυσικούς πόρους μαζικό μοντέλο. Σήμερα γνωρίζουμε πολύ καλά ότι τα 400 στρέμματα με πολυκαταστήματα ανάλογα με αυτά του Ελ. Βενιζέλος θα σημάνουν την περεταίρω αύξηση της ανεργίας. Σήμερα γίνεται φανερό ότι έχουμε άλλες καλύτερες επιλογές όπως το να δούμε συνδυαστικά τις αερομεταφορές στο νησί μας σε ένα βιώσιμο μοντέλο. Το αεροδρόμιο στη Νέα Αλικαρνασσό έχει τεράστιες δυνατότητες βελτίωσης των χαρακτηριστικών του αεροδιαδρόμων και των κτιριακών υποδομών. Το αεροδρόμιο Χανίων, που έχει το μεγαλύτερο διάδρομο, επεκτείνεται και έχει πετύχει συνεργασίες με εταιρείες χαμηλού κόστους ενώ και το αεροδρόμιο Σητείας κινείται στην ίδια κατεύθυνση.

Ειδικά για το «λιμάνι του νότου»

Ως προς το περίφημο «λιμάνι του νότου» η μελέτη Αξιολόγησης αναπαράγει με αμηχανία όλες τις ασάφειες του ισχύοντος Χωροταξικού που αφήνουν όλα τα ενδεχόμενα ανοιχτά, είτε «ανάμεσα Τυμπάκι και Ιεράπετρα ως εξειδικευμένος λιμένας εμπορευματοκιβωτίων» (Τεύχος 3 σελίδα 68), είτε στο «Τυμπάκι ή Ιεράπετρα (διαζευκτικά), ως επιβατικό και εμπορευματικό Διεθνούς εμβέλειας» και «Κόκκινος Πύργος ως εμπορευματικό Περιφερειακής εμβέλειας» (όλοι εδώ γνωρίζουμε βέβαια ότι Τυμπάκι και Κόκκινος Πύργος είναι το ίδιο) (Τεύχος 3 σελίδα 74 & 75) είτε τέλος ως γενικά «Λιμενική Πύλη του Νότου». Γίνεται έτσι αισθητό ότι το φάντασμα του διαμετακομιστικού σταθμού θα πλανάται ακόμα για καιρό πάνω από τον κόλπο της Μεσαράς και τη νότια Κρήτη, παρά τη γενικευμένη αντίδραση που προκάλεσε αυτό το σχέδιο στις τοπικές κοινωνίες που είδαν να κινδυνεύει κάθε προοπτική για βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής τους.

Έτσι για να επιβεβαιώνεται αυτό που λέγαμε και στην αρχή, ότι κάποιοι επιμένουν να θεωρούν την πατρίδα τους οικόπεδο.

Αριστείδης Παπαδάκης
Περιφερειακός Σύμβουλος της «Μια Κρήτη, περιβάλλον – άνθρωπος»