

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α' ΑΘΗΝΩΝ
23 Ιουνίου 2021

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, Κώστα Αχ. Καραμανλή

Θέμα: «Σοβαρές καταγγελίες από την παράταξη «Ανεξάρτητοι Μηχανικοί Ανατολικής Κρήτης» για την τακτική του κράτους να περνάει με συμβάσεις παραχώρησης σε ιδιώτες τα μεγάλα έργα και τις υποδομές της Κρήτης»

Κύριε Υπουργέ,

Σε πρόσφατο δημοσίευμα, η παράταξη «Ανεξάρτητοι Μηχανικοί Ανατολικής Κρήτης» καταγγέλλει την τακτική του κράτους να περνάει με συμβάσεις παραχώρησης σε ιδιώτες τα μεγάλα έργα και τις υποδομές του νησιού.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της ΑΜΑΚ, ο ΒΟΑΚ οδεύει προς παραχώρηση χωρίς να έχει γίνει γνωστή ούτε η ακριβής χάραξή του ούτε οι αντιδράσεις που υπάρχουν κυρίως για αλλαγή χρήσης αγροτικής γης που προκαλούνται σε περιοχές όπου οι χαράξεις είναι νέες.

Παράλληλα, το αεροδρόμιο Χανίων έχει ήδη παραχωρηθεί στη Fraport, το αεροδρόμιο Καστελλίου παραχωρήθηκε στις εταιρείες που το κατασκευάζουν, ενώ, σύμφωνα με την ΑΜΑΚ, «κατά δημοσιογραφικές πληροφορίες μελετάται η παραχώρηση και για το αεροδρόμιο Σητείας».

Επίσης, το λιμάνι Ηρακλείου, η κύρια λιμενική πύλη του νησιού βαίνει προς «αξιοποίηση» από το ΤΑΙΠΕΔ μέσα από δημόσιο διεθνή διαγωνισμό ενώ η Σούδα αποτελεί εδώ και πολλά χρόνια κράτος εν κράτει στο νησί.

Η ΑΜΑΚ τονίζει επίσης ότι τουριστικά λιμάνια και καταφύγια κατασκευάζονται πλέον μόνο με πρωτοβουλία μεγάλων ξενοδοχείων, στα οποία παραχωρούνται επίσης κοινόχρηστοι χώροι αιγιαλού και παραλίας, ενώ κάποια μεγάλα παραλιακά ακίνητα έχουν παραχωρηθεί στο ΤΑΙΠΕΔ (Ξενία Καρτερού, Μεγάλη παραλία στην Ιεράπετρα, Ακτή Καλού Χωριού Αγ. Νικολάου κ.α.).

Τέλος η ΑΜΑΚ θέτει μια σειρά ερωτημάτων και υπογραμμίζει ότι « δεν μπορούμε να δεχθούμε την υποκατάσταση της κοινωνίας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από την πολιτική που υπηρετεί μόνο χαρτοφυλάκια».

Αναλυτικά η ανακοίνωση της ΑΜΑΚ:

«Το «επιτελικό κράτος» αφού «επιλύσει» το ζητήματα χωροθέτησής τους και εγκρίνει προσηχηματικές περιβαλλοντικές μελέτες, αναθέτει στον ιδιωτικό τομέα την εκπόνηση των οριστικών μελετών και μαζί και την προσαρμογή τους στις ανάγκες της αγοράς, δηλαδή στα επιχειρηματικά πλάνα των ίδιων των εταιρειών.

Όπου οι χωροθετήσεις συγκρούονται με θεσμοθετημένες χρήσεις γης, χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια χαρακτηρίζονται ανεπίκαιρα ή υποχρεωμένα να εναρμονιστούν με τον νεώτερο σχεδιασμό. Παράλληλα επιστρατεύεται και μια βιομηχανία παραγωγής Ειδικών Χωρικών Σχεδίων που κατά κανόνα προκρίνουν τουριστικές και εμπορικές χρήσεις.

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών αναφερόμενος στην έκταση που απελευθερώνεται από το αεροδρόμιο «Ν. Καζαντζάκης» την οποία χαρακτήρισε ως ένα «νέο μικρό Ελληνικό», είτε «με το μοντέλο των προτάσεων καινοτομίας που έχει εφαρμοστεί στην Ιταλία, αντί να καθόμαστε να τσακωνόμαστε τι θα γίνει αυτή η μεγάλη ιδιοκτησία στην παραλιακή της Κρήτης, θα καλέσουμε τον ιδιωτικό τομέα και θα μας κάνει μία κοστολογημένη πρόταση», ενώ στη συνέχεια υπογράμμισε: «Θα γλιτώνουμε τουλάχιστον δύο με τρία χρόνια μεγάλων καθυστερήσεων και απίστευτων διαβουλεύσεων και θα τελειώνουμε με αυτό το γαϊτανάκι που ρίχνει ο ένας την πολιτική εσθνή στον άλλον». Η λογική αυτή οριοθετεί τη διαβούλευση μεταξύ αυτών που «επιχειρούν» και αυτών που αποφασίζουν και εγκρίνουν, αφήνοντας και τυπικά πλέον απ' έξω την κοινωνία και κλείνοντας οριστικά το δρόμο για τον όποιο διάλογο.

Οι υποδομές

Ο ΒΟΑΚ οδεύει προς παραχώρηση χωρίς να έχει γίνει γνωστή ούτε η ακριβής χάραξη του ούτε οι αντιδράσεις που υπάρχουν κυρίως για αλλαγή χρήσης αγροτικής γης που προκαλούνται σε περιοχές όπου οι χαράξεις είναι νέες.

Το αεροδρόμιο Χανίων έχει παραχωρηθεί στη Frarport, το αεροδρόμιο Καστελλίου στις εταιρείες που το κατασκευάζουν, ενώ κατά δημοσιογραφικές πληροφορίες μελετάται η παραχώρηση και για το αεροδρόμιο Σητείας.

Το λιμάνι Ηρακλείου, η κύρια λιμενική πόλη του νησιού βαίνει προς «αξιοποίηση» από το ΤΑΙΠΕΔ μέσα από δημόσιο διεθνή διαγωνισμό. Προβλέπεται η πώληση πλειοψηφικού ποσοστού τουλάχιστον 67% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΗ Α.Ε., δηλαδή γήπεδα, εγκαταστάσεις, τα κτίρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης στο Ηράκλειο και τα Λινοπεράματα, καθώς και τα τρία αλιευτικά καταφύγια της Λούτρας, του Κερατόκαμπου και της Αρβης.

Η Σούδα αποτελεί εδώ και πολλά χρόνια κράτος εν κράτει στο νησί και ο αποκλεισμός εντείνεται. Τουριστικά λιμάνια και καταφύγια κατασκευάζονται πλέον μόνο με πρωτοβουλία μεγάλων ξενοδοχείων, στα οποία παραχωρούνται επίσης κοινόχρηστοι χώροι αιγιαλού και παραλίας, ενώ κάποια μεγάλα παραλιακά ακίνητα έχουν παραχωρηθεί στο ΤΑΙΠΕΔ (Ξενία Καρτερού, Μεγάλη παραλία στην Ιεράπετρα, Ακτή Καλό Χωριού Αγ. Νικολάου κ.α.).

Με γρήγορους ρυθμούς προχωράει και η διαδικασία ιδιωτικοποίησης του ενεργειακού τομέα με όχημα τις ενεργειακές διασυνδέσεις. Η διαδικασία αυτή συνεπάγεται και αποστέρηση αγροτικής και κτηνοτροφικής γης αλλά και καταστροφή περιβαλλοντικών πόρων και τοπίων που θα βλάψουν και τον ήλιο τουρισμό.

Ο δομημένος χώρος

Σήμερα ο δομημένος χώρος έχει αφεθεί στην τύχη του προκειμένου να «ρυθμιστεί» κι αυτός από τη δυναμική των αναγκών της αγοράς. Προκαλεί κατάπληξη η αμηχανία -αλλά και η προσπάθεια απόκρυψης της αμηχανίας μέσα από διάφορες θεωρίες- που κυριαρχεί σε επιστημονικούς και επαγγελματικούς φορείς και ακαδημαϊκά ιδρύματα που επί δεκαετίες αναλώθηκαν σε συνέδρια και ημερίδες για την οργάνωση του χώρου.

Για την Κρήτη, όσα συζητούσαμε για το έγκλημα της άναρχης αστικοποίησης του βόρειου μετώπου - όπου ακόμα και οι λιγοστές πολεοδομήσεις έγιναν με πολεοδομικά εργαλεία που δεν εξασφάλιζαν ελεύθερους και κοινόχρηστους χώρους - για την αναγκαιότητα δαπανηρών έργων υποδομής που μόνο με αυτά της Αττικής μπορούσαν να συγκριθούν, για κορεσμένες τουριστικά περιοχές για τις οποίες γραφόταν και σβήνονταν νομοθεσία επί πολλά χρόνια, όλα αυτά έχουν περάσει στη λήθη. Μέχρι πριν από λίγα χρόνια σχεδόν όλοι συμφωνούσαμε ότι οι μεγάλες ευκαιρίες σε ελεύθερους χώρους που θα μπορούσαν να αποσυμφορήσουν το βόρειο μέτωπο και να συμβάλλουν στην αναβάθμισή του ήταν οι χώροι της πρώην αμερικάνικης βάσης Γουρνών και η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου Καζαντζάκης -σε περίπτωση μεταφοράς του- μαζί με τα ανενεργά στρατόπεδα που σε όλη τη χώρα περνούσαν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Στους χώρους αυτούς ήρθε να προστεθεί αργότερα και ο χώρος που καταλαμβάνει η ΔΕΗ στα Λινοπεράματα, που αποτελεί παράδειγμα εσφαλμένης χωροθέτησης, που έγινε πριν από περισσότερο από μισό αιώνα.

Και οι τρεις αυτοί ζωτικοί χώροι κρίθηκαν από την αναθεώρηση του Περιφερειακού Χωροταξικού ως κατάλληλοι για την υποδοχή «μεγάλων επενδύσεων».

Στις 15.10.2021 λήγει ο διεθνής πλειοδοτικός διαγωνισμός σχετικά για την υποβολής προσφοράς για το ακίνητο της πρώην αμερικανικής βάσης Γουρνών, όπως ανακοίνωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ). Ο διαγωνισμός αφορά στην εκμετάλλευση 345.567 τ.μ. από τα 708.033 τ.μ. του συνολικού ακινήτου, εξαιρώντας το χώρο κατοικιών των αξιωματικών της πολιτικής αεροπορίας και τους παραχωρημένους χώρους στο ΕΛΚΕΘΕ (Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, Ενυδρείο «Θαλασσόκοσμος»), το Διεθνές Εκθεσιακό Κέντρο Κρήτης, το Δήμο Χερσονήσου (δημοτικές υπηρεσίες, μουσικό σχολείο) και την Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου. Όμως πρόσφατα η ΕΤΑΔ ανακοίνωσε την ανάκληση «της κατά χρήσης παραχώρησης στην Αναπτυξιακή Εταιρεία Γουρνών «Ειρήνη ΑΕ»» για τους παραχωρημένους χώρους, με τελεσίγραφο 20 ημερών, ενώ θα ...επανεέλθει με «μελέτη».

Όταν συζητήθηκε στο Περιφερειακό Συμβούλιο η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) του ΕΣΧΑΔΑ «Γούρνες Χερσονήσου», η γνωμοδότησή του ήταν αρνητική, ενώ υπάρχει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο που καθιστά την προοπτική αυτή κυριολεκτικά παράνομη.

Το 2011 το ΤΕΕ/ΤΑΚ με το με αρ. 306/14/1/2011 έγγραφό του στους υπουργούς Π.Ε.Κ.Α. και Επικρατείας, ζήτησε «να σταματήσει άμεσα αυτός ο αποσπασματικός σχεδιασμός για την Πρώην Αμερικανική Βάση Γουρνών που απειλεί να ακυρώσει το θεσμοθετημένο σχεδιασμό για ένα χώρο απόλυτα αναγκαίο για την εξυγίανση του ευρύτερου Μητροπολιτικού Συγκροτήματος Ηρακλείου.», θέση που εμπλουτίστηκε και επικαιροποιήθηκε το 2019.

Για την αξιοποίηση του χώρου όπου σήμερα λειτουργεί το αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης -μετά από την απομάκρυνσή του- ο Δήμος Ηρακλείου ξεκίνησε διαδικασία εκπόνησης Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (ΕΧΣ) Ν. Αλικαρνασσού. Μετά από τις δηλώσεις του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που προαναφέραμε η προοπτική ακόμα και συμμετοχής του Δήμου Ηρακλείου στη λήψη της απόφασης για την προοπτική του χώρου φαίνεται να είναι μηδαμινή.

[Σε Δελτίο μας το Νοέμβριο του 2020 για την Αξιοποίηση του αεροδρομίου Νίκος Καζαντζάκης](#) τονίσαμε τους κινδύνους από τις προϋποθέσεις που έθεσε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ότι δηλαδή «για τη χρηματοδότηση του αεροδρομίου στο Καστέλλι, η οικονομική βιωσιμότητα του έργου (Καστέλλι) εξαρτάται από την έγκαιρη και επιτυχή ανάπλαση του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης (ΚΑΗΚ)». Και επειδή στην ανακοίνωση της ΕΤΕπ επίσης αναφέρεται ότι «ο επενδυτής μπορεί να βρεθεί νωρίτερα (σ.σ. από 48 μήνες από την ημερομηνία σύμβασης παραχώρησης, δηλ. μέχρι το Φεβρουάριο του 2023) και σε αυτή την περίπτωση ο γενικός σχεδιασμός (planning documents) μπορεί να συνδεθεί άμεσα με τον επενδυτή», θέσαμε το ερώτημα: «Σε αυτήν την περίπτωση ποιά θα πρέπει να είναι η στάση των τοπικών φορέων και της τοπικής αυτοδιοίκησης;».

Για το χώρο όπου λειτουργεί η ΔΕΗ Λινοπεραμάτων δεν φαίνεται να έχει ληφθεί οριστική απόφαση για το αν οι εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας θα απομακρυνθούν ή αν θα παραμείνουν σε ψυχρή εφεδρεία και οι πληροφορίες είναι ότι και σ' αυτή την περίπτωση εκπονούνται σχετικές μελέτες. Υπήρξαν όμως και δημοσιεύματα σύμφωνα με τα οποία η ΔΕΗ διεκδικεί την παραμονή της στο χώρο και την αξιοποίησή του από την ίδια, χωρίς να αποσαφηνίζεται το αντικείμενο μιας τέτοιας «αξιοποίησης».

Κρίσιμα ερωτήματα

Από όλα αυτά που περιγράψαμε, αλλά και προεκτάσεις που ακουμπούν στενά τοπικά αλλά σημαντικά ζητήματα όπως η «αξιοποίηση» δύο ακινήτων στο κέντρο του Ηρακλείου, αυτά που στέγαζαν το Αστυνομικό τμήμα στην πλατεία Καλλεργών και την Τροχαία στην οδό Ταγμ. Τζουλάκη, από την ΕΤΑΔ (Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου), η οποία προχωρά σε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, προκόπτουν μεταξύ άλλων κάποια κρίσιμα ερωτήματα στα οποία οφείλουμε να απαντήσουμε:

- Αποδεχόμαστε ότι διανύουμε μια εποχή ολοκληρωτικής κατάργησης και χυδαίας εργαλειοποίησης του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, που ούτως ή άλλως ποτέ δεν απόκτησαν ισχυρό θεσμικό έρεισμα στη χώρα μας;
- Μπορούμε να δεχθούμε την υποκατάσταση της κοινωνίας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από την πολιτική που υπηρετεί μόνο χαρτοφυλάκια;

- *Είμαστε διατεθειμένοι να διεκδικήσουμε τον καθοριστικό λόγο στην αναδιάρθρωση που επιχειρείται χωρίς καν να αισθάνεται κανείς υποχρεωμένος να προβλέπει τις συνέπειες της στην οικονομία, το χώρο, την κοινωνία και το περιβάλλον;».*

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε:

Ισχύουν οι καταγγελίες της ΑΜΑΚ; Αν ναι, ποια είναι η θέση σας σε σχέση με τις καταγγελίες της και πώς απαντάτε στα κρίσιμα ερωτήματα που θέτει; Ειδικότερα, πώς προτίθεστε να ενεργήσετε αναφορικά με τις καταγγελίες για τις συμβάσεις παραχώρησης σε ιδιώτες των μεγάλων έργων και των υποδομών του νησιού;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Αγγελική Αδαμοπούλου
Βουλευτής Α' Αθηνών, ΜέΡΑ25