



ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Γραφεία: Λοχ. Μαρινέλη 15 Ηράκλειο, τηλ.: 2810 285715, fax.: 2810 284520.

Ταχ. διεύθυνση: Αγίου Φανουρίου 12, Ν. Αλικαρνασσός 71601 Ηράκλειο.

οpher@otenet.gr, opi@ecocrete.gr, www.ecocrete.gr

EP01208

Ηράκλειο, Τρίτη 5 Αυγούστου 2008

ΠΡΟΣ:

Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος

ΕΥΠΕ, Τμήμα Α'

Λ.Αλεξάνδρας, 11473 ΑΘΗΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηρακλείου, 71201 Πλατεία Ελευθερίας, Ηράκλειο

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ρεθύμνου, Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, 74100 Ρέθυμνο

Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου, Λιμάνι Ηρακλείου

Δήμο Τυμπακίου, 70200 Τυμπάκι

Δήμο Μοιρών, 70400 Μοίρες

Δήμο Γόρτυνας, 70012 Αγ. Δέκα

Δήμο Αστερουσίων, 70010 Πύργος

Δήμο Κόφινα, 70016 Ασήμι

Δήμο Λάμπης, 74053 Σπήλι

Δήμο Κουρητών, 74062 Βιζάρι

Δήμο Φοίνικα, 70060 Πλακιάς

Επιμελητήριο Ηρακλείου, Κορωναίου 9, 71202 Ηράκλειο

Επιμελητήριο Ρεθύμνης, Εμμ. Πορτάλιου 23, 74100 Ρέθυμνο

Τεχνικό Επιμελητήριο - Τμήμα Ανατολικής Κρήτης, Πρεβελάκη & Γρεβενών, 71202 Ηράκλειο

Τεχνικό Επιμελητήριο - Τμήμα Δυτικής Κρήτης, Νεάρχου 23, 73134 Χανιά

Γεωτεχνικό Επιμελητήριο, Παράρτημα Κρήτης, Γιαμαλάκη 50, 71202 Ηράκλειο

Οικονομικό Επιμελητήριο - Τμήμα Ανατολικής Κρήτης, Εθνικής Αντίστασης 105 , 71306 Ηράκλειο

Οικονομικό Επιμελητήριο - Τμήμα Δυτικής Κρήτης, Κριάρη και Μυλωνογιάννη 21, 73100 Χανιά

Βουλευτές Ν. Ηρακλείου και Ν. Ρεθύμνου

**Θέμα: ΑΙΤΗΣΗ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ αρ. οικ101233/1-2-2008
ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΥΠΕΧΩΔΕ**

Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση του έργου «Λιμενική εγκατάσταση στο Τυμπάκι Ν.Α. Ηρακλείου»

Σχετικά με την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων «Έργου ανάπτυξης λιμενικών εγκαταστάσεων στο Τυμπάκι Ν. Ηρακλείου Κρήτης και οικολογικές μελέτες βάσης για θέματα χερσαίας χλωρίδας, πανίδας και θαλάσσιου περιβάλλοντος», που εκπονήθηκε από την ENVECO A.E. και με βάση την οποία εκδόθηκε η με αρ. οικ101233/1-2-2008 Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση του Έργου: «Λιμενική εγκατάσταση στο Τυμπάκι Ν.Α. Ηρακλείου» θέλουμε να σας γνωρίσουμε τα παρακάτω:

1. ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Θεωρούμε τη χωροθέτηση του έργου απολύτως αυθαίρετη αφού στη μελέτη δεν αιτιολογείται αλλά και δεν μνημονεύεται καμιά μελέτη που να την αιτιολογεί.

Το έργο δεν προκύπτει από χωροταξικό ή πολεοδομικό σχεδιασμό, ούτε από άλλο σχεδιασμό εθνικού επιπέδου, ούτε από μελέτη σκοπιμότητας που να διερευνά και να αποδεικνύει ωφέλεια είτε σε εθνικό είτε σε τοπικό επίπεδο.

Η χωροθέτηση αυτή βασίζεται σε υπολογισμούς για τις αυξημένες ανάγκες του διεθνούς εμπορίου και το ενδιαφέρον επενδυτών που θεωρείται δεδομένο.

Η μοναδική αναφορά που γίνεται στη μοναδική θεσμοθετημένη μελέτη που είναι το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Κρήτης, είναι για να επισημανθεί ότι «το έργο θα ενισχύσει καθοριστικά τη στρατηγική θέση της νήσου στη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου (θέση την οποία δεν έχει επαρκώς αξιοποιήσει μέχρι σήμερα), όπως προβλέπεται και από το εγκεκριμένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 1486B/10-10-2003)».

Κατά τ' άλλα η μελέτη δεν υπεισέρχεται σε αξιολόγηση και συνάρτηση του πρότυπου ανάπτυξης που προκύπτει από το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο, ούτε και των κατευθύνσεών του. Οι κατευθύνσεις αυτές συνάδουν με τα συμπεράσματα και τις κατευθύνσεις όλων των μελετών που έχουν γίνει για την περιοχή επί δεκαετίες, ανεξάρτητα από το αν θεσμοθετήθηκαν ή όχι και με τον Περιφερειακό Σχεδιασμό για την αξιοποίηση όλων των χρηματοδοτήσεων που έχουν διατεθεί μέχρι σήμερα από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις αυτές η ανάπτυξη της Κρήτης βασίζεται στην αγροτική οικονομία, τον τουρισμό, και την απaráμιλλη πολιτιστική κληρονομιά της. Τα παραπάνω αποτελούν τα εξαιρετικά συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Ως πρόβλημα επισημαίνεται από όλες τις μελέτες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα η σύγκρουση χρήσεων γης στην περιοχή με πρώτο ζητούμενο την επίλυση του προβλήματος αυτού μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι η μελέτη υπερβαίνει χωρίς καμιά αιτιολόγηση το γεγονός ότι η ζώνη όπου αυτό χωροθετείται, στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Κρήτης είναι χαρακτηρισμένη ως Ζώνη Ελέγχου Τουριστικής Ανάπτυξης.

Η σύνδεση του έργου με την Κρήτη γίνεται με μια εκτίμηση που δεν τεκμηριώνεται και συνίσταται στην προοπτική το 5% της διακίνησης να προορίζεται/προέρχεται από την

Κρήτη (σελ. 87). Καμιά αναφορά, πόσο μάλλον τεκμηρίωση δεν υπάρχει σχετικά με το είδος των διακινουμένων προϊόντων. Ακόμη όμως και αν αποδεικνυόταν η εκτίμηση αυτή, δεν υπάρχει καμία αξιολόγηση των προβλημάτων που θα δημιουργηθούν σε επίπεδο οικονομικό και κοινωνικό στην περιοχή από το υπόλοιπο 95% της δραστηριότητας. Η δραστηριότητα αυτή, θα έλθει να διαταράξει μια περιοχή παραγωγική που το μόνο της πρόβλημα είναι η απάλειψη της πολεοδομικής αναρχίας που εμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξή της με προστασία του περιβάλλοντος και των φυσικών και πολιτιστικών της πόρων.

Συμπερασματικά θεωρούμε ότι η λογική της χωροθέτησης δε βασίζεται σε χωροταξικό σχεδιασμό, ούτε σε ανάλυση των πραγματικών δεδομένων, στηρίζεται δε σε μεγάλο βαθμό στη διαπίστωση ότι το οικονομικό ρίσκο θα είναι μηδενικό επειδή προγραμματίζεται η κατασκευή του έργου με ιδιωτικές επενδύσεις. Αυτό αναφέρεται αποκάλυπτα και στη μελέτη (σελ. 41), ότι δηλαδή το έργο «θα ανήκει στην κατηγορία των ιδιωτικών λιμένων με μηδενικό ρίσκο για το Ελληνικό δημόσιο».

2. ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Γίνεται απολύτως σαφές, με απλή ανάγνωση της μελέτης, ότι τη λογική της αυθαίρετης αλλά δεδομένης χωροθέτησης ακολουθεί και το πνεύμα της περιβαλλοντικής «αξιολόγησης». Από τη μελέτη θεωρείται δεδομένη η υλοποίηση του έργου και επιχειρείται απλά να τεκμηριωθεί, χωρίς και να επιτυγχάνεται, η ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων από την κατασκευή του.

Αυτό γίνεται:

2α. περιορίζοντας το εύρος του χώρου που θα υποστεί τις επιπτώσεις, στην περιοχή της Αγ. Γαλήνης και του Κόκκινου Πύργου (σελ. 294 - 295), όπως στην περίπτωση του τοπίου και των προστατευόμενων περιοχών, αλλά και επικεντρώνοντας το πρόβλημα στην περίοδο κατασκευής αλλά όχι και λειτουργίας του έργου (σελ. 17).

Από τις φωτογραφίες και μόνο της περιοχής που περιλαμβάνονται στη μελέτη γίνεται φανερό ότι το έργο χωροθετείται σε ένα κόλπο και ότι η οπτική επαφή με το έργο υπάρχει απ' όλα τα σημεία του κόλπου και από μεγάλο μέρος της γύρω περιοχής από όλα τα σημεία θέας που το ανάγλυφο της περιοχής επιτρέπει. Με αυτή την έννοια, από το γεγονός ότι η Αγ. Γαλήνη και ο Κόκκινος Πύργος βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με το έργο, δεν συνάγεται ότι είναι και η μόνες περιοχές που θίγονται. Εξάλλου η Αγ. Γαλήνη και ο Κόκκινος Πύργος δεν είναι οι μόνες περιοχές όπου αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια ο ήπιος και παραθεριστικός τουρισμός. Αυτό συμβαίνει και σε όλη την πλευρά του κόλπου με προσανατολισμό προς τη δύση, όπου υπάρχουν πολλοί οικισμοί και οι σημαντικότεροι από τους αρχαιολογικούς χώρους (Φαιστός - Αγ. Τριάδα - Κομός) με προοπτική να ενταχθούν σε αρχαιολογικό πάρκο.

Στην ίδια περιοχή υπάρχουν και οι προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura τις οποίες η πολιτεία έχει δεσμευτεί να προστατεύσει με την εκπόνηση Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών, και Διαχειριστικών Σχεδίων απ' όπου μπορεί και πρέπει να προκύψουν οι περιβαλλοντικοί όροι προστασίας τους και ο βαθμός όχλησής τους από δραστηριότητες. Όταν, μάλιστα οι δραστηριότητες αυτές είναι τόσο επιβαρυντικές, όσο το σχεδιαζόμενο έργο, οι όροι προστασίας των περιοχών αυτών θα μπορούσαν να το ανατρέψουν, γι αυτό είναι και εύλογη η επιφύλαξη της μελέτης όταν παραδέχεται ότι το έργο θα προκαλέσει αλλαγή στην ποικιλία και στον αριθμό ειδών της χλωρίδας και της πανίδας και ότι ίσως αυτό να προκαλέσει μείωση του αριθμού

μοναδικών σπανίων ή υπό εξαφάνιση ειδών ζώων και να χειροτερεύσει την κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος. (σελ. 281 – 283 και 297)

2β. Αυθαίρετα υπερεκτιμάται το πλήθος των θέσεων εργασίας ανερχόμενο σε 1342 θέσεις που θεωρείται ότι θα δημιουργηθούν χωρίς να γίνεται καμία εκτίμηση για τον αριθμό αυτών που θα χαθούν στους βασικούς τομείς απασχόλησης την γεωργία και τον τουρισμό.

Στην προμελέτη, αν και περιλαμβάνονται πολλά στοιχεία για μεγάλα λιμάνια διαμετακόμισης (έκταση χερσαίων χώρων, μήκη κρηπιδωμάτων κλπ.), δεν παρουσιάζεται κανένα στοιχείο για το πλήθος των εργαζομένων που βαίνει διαρκώς μειούμενο λόγω της αυτοματοποίησης των υπηρεσιών.

Εξάλλου από τα στοιχεία της προμελέτης της ENVECO:

1. στην περιοχή χωροθέτησης του έργου (δήμους Τυμπακίου και Λάμπης) το 86% της απασχόλησης συγκεντρώνεται στη γεωργία και τον τουρισμό (σελ.179-180),
2. «Κατά τη διάρκεια των έργων είναι πιθανό να υπάρξουν αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις στις γεωργικές και τουριστικές δραστηριότητες, λόγω παρεμπόδισης ή διακοπής των εν λόγω δραστηριοτήτων.» (σελ.234),
3. «Η λειτουργία του λιμένα αποκλειστικά για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων δεν αναμένεται να συνεισφέρει στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής» η οποία ωστόσο στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Κρήτης είναι χαρακτηρισμένη ως Ζώνη Ελέγχου Τουριστικής Ανάπτυξης. (σελ.235),
4. και τελικά η εκτίμηση της προμελέτης είναι ότι «η υλοποίηση και λειτουργία του έργου εκτιμάται καταρχήν ότι θα επιφέρει αλλαγές στις χρήσεις γης της περιοχής του έργου αλλάζοντας το ύψος και τις δραστηριότητες της περιοχής οι οποίες και θα αναλυθούν διεξοδικά από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. (σελ.240)
5. Από τις 1342 θέσεις απασχόλησης που εικάζεται ότι θα δημιουργηθούν για να καλυφθούν οι ανάγκες για την αδιάκοπη λειτουργία του σταθμού και από τις οποίες το 60% αφορά σε χειριστές μηχανημάτων & εργάτες, το 1,8% σε εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό συντήρησης, το 13% σε τελωνειακούς, λιμενικούς και αστυνομικούς και το 25% σε υπαλλήλους των ιδιωτικών εταιρειών στις οποίες θα παραχωρηθεί η διαχείριση και λειτουργία του σταθμού, καμία δεν συνδέεται με την υφιστάμενη και θιγόμενη απασχόληση της περιοχής. (σελ. 91-92 & σελ. 236)

Επιπλέον θα έπρεπε, όσον αφορά και στην εκτίμηση των επιπτώσεων στην απασχόληση, να εξεταστεί η επίδραση της εγκατάστασης και για τους άλλους δήμους της νότιας ακτογραμμής (Αστερουσίων, Κόφινα, Μοιρών, Κουρητών, Φοίνικα).

Τέλος θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός που πρόσφατα ψηφίστηκε (*) σαφώς στοχεύει στην διατήρηση και προστασία του γεωργικού χαρακτήρα της περιοχής. «Τάση που δε συγκλίνει με τις τάσεις βιομηχανικής ανάπτυξης λόγω του λιμένα» (προμελέτη ENVECO σελ. 235)

(*) Από το Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο προβλέπεται «Διατήρηση της γεωργίας και της εντατικής κτηνοτροφίας, με παράλληλη προστασία της γεωργικής γης, ιδιαίτερα στις γόνιμες πεδινές περιοχές. Οι περιοχές αυτές περιλαμβάνουν: (α) την Κεντρική, την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη, (β) τη Θεσσαλία, (γ) την Κοιλιάδα του Σπερχειού και την Κωπαΐδα, (δ) τους κάμπους, ένθεν και ένθεν του Αμβρακικού, της Άρτας και του Αγρινίου, (ε) τους κάμπους της Κορινθίας και της Αργολίδας, της Πάτρας και του Πύργου, (στ) το Μεσσηνιακό κάμπο και τους κάμπους της Λακωνίας και (ζ) το **Ηράκλειο – Μεσσαρά** - Ιεράπετρα στην Κρήτη.»

Το γεγονός ότι το έργο περιλαμβάνεται στο Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο, ουδόλως νομιμοποιεί τη χωροθέτησή του, αφού το Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο δεν καθορίζει χρήσεις γης και δεν χωροθετεί έργα, αλλά παρέχει κατευθύνσεις όπως επανειλημμένα

τόνισε ο υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σε κάθε ευκαιρία αλλά και ειδικά όταν επισημάνθηκε από πολλές πλευρές η έλλειψη Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Το δεδομένο μάλιστα ότι συμπεριέλαβε εκ των υστέρων ένα έργο που είχε αρχίσει να σχεδιάζεται αυθαίρετα πριν από τη δημοσιοποίηση του Σχεδίου του Εθνικού Χωροταξικού Πλαισίου τον Ιούλιο του 2007, έρχεται να ενισχύσει η βεβαιότητα της πολιτικής σκοπιμότητας που δε βασίζεται ούτε σε χωροταξικά, ούτε σε περιβαλλοντικά, ούτε σε οικονομικά, ούτε σε κοινωνικά δεδομένα.

2γ. Θεωρώντας ως δεδομένα θέματα που η απόδειξή τους βασίζεται σε μελέτες που δεν έχουν γίνει ακόμη όπως είναι η Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη για τις προστατευόμενες περιοχές που προαναφέραμε, η ολοκλήρωση των μελετών για τις αλλοιώσεις στην ακτογραμμή. Στα πλαίσια αυτά εξαιρετικά σημαντική είναι και η έμφαση που δίδεται στην αξιοποίηση των υλικών βυθοκόρησης (σελ. 72 – 73) έτσι ώστε να μειωθεί σε ελάχιστες ποσότητες η χρήση υλικών λατομείου, ενώ η δυνατότητα αυτή σύμφωνα με την ίδια τη μελέτη θα προκύψει από γεωλογική μελέτη που καλείται να αποδείξει το βάσιμο του ισχυρισμού, διαπιστώνοντας την καταλληλότητα των υλικών αυτών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι εξαιρετικά μεγάλες ποσότητες αδρανών που χρειάζονται για την κατασκευή ενός τέτοιου έργου είχε επισημανθεί ως σοβαρό περιβαλλοντικό πρόβλημα από την Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση της Ομάδας Καθηγητών του ΕΜΠ που προηγήθηκε. Έτσι, γίνεται προφανές ότι η Προμελέτη της ENVECO έρχεται να θεραπεύσει το πρόβλημα με εικασίες.

2δ. Υποτιμώντας τις ανάγκες του έργου σε πόρους και υποδομές όπως ενέργεια, νερό, διάθεση αποβλήτων (σελ. 291 – 292), που κάθε άλλο παρά λυμένα και σε επάρκεια είναι στη Μεσσαρά **και τα προβλήματα που θα προκαλέσει π.χ. στον αέρα** (σελ. 278), αλλά και στη θάλασσα.

3. ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το γεγονός ότι η προοπτική του έργου είναι αυτός της κατασκευής του από ιδιώτες και ότι η συνήθης πρακτική είναι να προηγείται η σύμβαση της ολοκλήρωσης των μελετών, μεταξύ των οποίων είναι και οι προτεινόμενες από τη Μελέτη αλλά και από την Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση να γίνουν στη φάση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ενισχύει την ανησυχία μας ότι θα βρεθούμε προ τετελεσμένων και ότι οι θεσμοθετημένες διαδικασίες διαβούλευσης και ενστάσεων δε θα έχουν κανένα περιεχόμενο.

4. ΓΙΑ ΤΗ ΜΗΔΕΝΙΚΗ ΛΥΣΗ

Η μηδενική λύση τύποις εξετάζεται, για να διατυπωθεί η απειλή ότι «Με την υιοθέτηση της μηδενικής λύσης, η Ελλάδα δεν θα μπορέσει να ενδυναμώσει τον πρωταγωνιστικό ρόλο που ήδη διαδραματίζει στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής αλλά και της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς με το προτεινόμενο έργο αναμένεται να αποτελέσει κόμβο για τα συγκοινωνιακά και μεταφορικά δίκτυα που συνδέουν την Ε.Ε. με χώρες της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής, ενώ θα διατηρήσει και θα τονώσει περαιτέρω την ιδιαίτερα σημαντική συμβολή της στον έλεγχο και την προστασία των θαλασσιών συνόρων στον ευαίσθητο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου.»

Πρόκειται για αντίστροφη διατύπωση, της προηγούμενης, αξιακά και χωρίς απόδειξη, διατύπωσης ότι η ενδυνάμωση του ρόλου της Ελλάδας προκύπτει μέσα από την υλοποίηση του έργου. Το πως ένα ιδιωτικό λιμάνι ενταγμένο στο διεθνές εμπόριο θα συμβάλλει στην ενδυνάμωση του ρόλου της χώρας και μάλιστα στην προστασία των θαλάσσιων συνόρων φαίνεται να μην απασχολεί τη Μελέτη να το αποδείξει.

Η συμβολή του λιμανιού στην εξαγωγική δραστηριότητα της Κρήτης είναι η μόνη παράμετρος που τίθεται δυνητικά και όχι κατηγορηματικά (σελ. 50), δεδομένου βεβαίως ότι δεν έχει διερευνηθεί.

Για όλους τους παραπάνω λόγους ζητούμε την ακύρωση της Α.Π. οικ. 101233/11-2-2008 Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης του έργου: «Λιμενική εγκατάσταση στο Τυμπάκι Ν.Α. Ηρακλείου»

Οικολογική Παρέμβαση Ηρακλείου

Ο Πρόεδρος
Δρ. Μιχάλης Προμπονάς

Ο Αντιπρόεδρος
Αριστείδης Παπαδάκης