

Η ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ & ΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΑΤΗΓΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Για να απαντήσουμε το ερώτημα «Τι Κρήτη θέλουμε» χρειάζεται να έχουμε ένα όραμα. Ένα όραμα με δύο βασικές παραμέτρους: τον τόπο και τους ανθρώπους που τον κατοικούν. Χωρίς όραμα με συνιστώσες αυτές τις δύο παραμέτρους τέτοια συζήτηση δεν έχει νόημα. Το δεύτερο ερώτημα είναι πως αυτό θα το επιτύχουμε. Ο μόνος εφικτός τρόπος είναι η διατύπωση στόχων με βάση το όραμα, ο συντονισμός των δράσεων όλων των επιπέδων διοίκησης με επίκεντρο αυτό το όραμα και η άμεση εμπλοκή των ανθρώπων και της οργανωμένης έκφρασής τους μέσα από τις δραστηριότητές τους, παραγωγικές αλλά και άλλες όπως πολιτιστικές, περιβαλλοντικές κλπ

Με βάση τους στόχους αυτούς, είναι απαραίτητο να παραχθεί ένα πρόγραμμα και το πρόγραμμα να αποκτήσει υπόσταση στο χώρο μέσα από ένα χωροταξικό σχέδιο. Όσο πιο μεγάλη είναι η προσήλωση στους στόχους και στο σχέδιο, τόσο πιο αποτελεσματική θα είναι η υλοποίηση των στόχων. Τα έργα υποδομής, που υπηρετούν αυτό το σχέδιο, δεν μπορεί παρά να απορρέουν μέσα από το ίδιο το σχέδιο και να νομιμοποιούνται από το πρότυπο που αυτό περιγράφει.

Μετά από άπιστευτες παλινωδίες δεκαετιών, από το 2003 έχουμε, για πρώτη φορά στην Κρήτη, σύζευξη Προγραμματικού Σχεδίου και Χωροταξικού Σχεδίου μέσω του εγκεκριμένου Περιφερειακού Σχεδίου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Το Σχέδιο εμπεριέχει αδυναμίες, παραλείψεις ή και νομιμοποιήσεις προελημμένων αποφάσεων. Πα' όλα αυτά, το Περιφερειακό Πλαίσιο έχει μια σωστή δομή:

- ξεκινάει με **ανάλυση της κατάστασης**,
- **προσδιορίζει το ζητούμενο πρότυπο ανάπτυξης**,
- **ιεραρχεί το οικιστικό δίκτυο, τις διοικητικές και κοινωνικές υποδομές, τα βασικά δίκτυα μεταφορών, έργα ενέργειας, υδάτινου δυναμικού, υποδομές περιβάλλοντος**, καθορίζει περιοχές για τουριστικές δραστηριότητες, για αναζήτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων, εντοπίζει τη γη υψηλής παραγωγικότητας, τις προστατευόμενες περιοχές κλπ. Από τα παραπάνω προκύπτουν με σαφέστατο τρόπο όχι μόνο οι προτεραιότητες αλλά και τα συγκεκριμένα έργα που θα έπρεπε να ενταχθούν σε κοινωτικές προγράμματα και δημόσιες επενδύσεις.
- Στη συνέχεια, το Περιφερειακό σχέδιο καταλήγει σε Μακροπρόθεσμο (2000-15) και Μεσοπρόθεσμο (2000-06) Πρόγραμμα Δράσης και στη διατύπωση των Προτεραιοτήτων και των Μέτρων του ΠΕΠ Κρήτης 2000-2006, αλλά και συγκεκριμένου μηχανισμού παρακολούθησης και ελέγχου της εφαρμογής του σχεδίου, ο οποίος δε δημιουργήθηκε ποτέ.

Όμως, παρά το γεγονός ότι η κυβέρνηση θα έπρεπε να επιδιώξει ένα είδος «τοπικών Περιφερειακών συμφώνων» που να βασίζεται στα θεσμοθετημένα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, για να μπορέσουν αυτά να υλοποιηθούν, κάθε άλλο παρά αυτό έγινε.

Πρώτοι παραβάτες δεν αποδεικνύονται οι τοπικές υπηρεσίες, κάποιες μάλιστα από τις οποίες τα εφαρμόζουν απαρέγκλιτα, αλλά τα ίδια τα Υπουργεία, με πρώτο και κύριο το καθ' ύλην αρμόδιο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.!

Παραβάτες αποδεικνύονται και οι τοπικοί φορείς. Η αρχική δυσφορία τους για το «εξ' Αθηνών εκπορευόμενο σχέδιο», ήταν εν μέρει δικαιολογημένη. Κατά τ' άλλα όμως κατατάσσεται:

- στην δυσκολία αποδοχής κανόνων και περιορισμών σε αντικατάσταση της γενικευμένης ασυδοσίας και αυθαιρεσίας,
- στην δυσπιστία στο σχεδιασμό που ποτέ δεν ολοκληρώνεται και
- στην παραίτηση από την προσπάθεια άσκησης πίεσης έτσι ώστε να σχεδιαστεί και να θεσμοθετηθεί αυτό που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας

Παραβάτες αποδεικνύονται και οι επιστημονικοί τοπικοί φορείς με πρώτο και κύριο το ΤΕΕ/ΤΑΚ, όταν, ενώ είναι οι μόνοι που μπορούν να υπερασπιστούν, να εξηγήσουν, να πιέσουν για εφαρμογή του σχεδιασμού και ενώ είναι λαλίστατοι όταν γενικολογούν, μόλις φτάνουν στο δια ταύτα, μπροστά δηλαδή σε κατάφορες καταστρατηγήσεις του σχεδιασμού, χάνουν τα λόγια τους...

Θα αναφέρουμε κάποια από τα πολλά παραδείγματα. Τα παραδείγματα αυτά, καθόλου τυχαία, έχουν ένα κοινό σημείο: πρόκειται και στις τρεις περιπτώσεις για ιδιωτικές ή εξ' αρχής ιδιωτικοποιημένες επενδύσεις που απεικονίζουν την λογική της κυριαρχίας της οικονομίας έναντι κοινωνίας και περιβάλλοντος. Εξ' αλλου, εμφανίζονται να συμβάλλουν στην τοπική ανάπτυξη ενώ στην πραγματικότητα αντιστρατεύονται και την τοπική ανάπτυξη και την ανάδειξη της ταυτότητας της Κρήτης.

Η τουριστική επένδυση στο Κάβο Σίδερο (σχήμα 1) για το οποίο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει εκδώσει τους περιβαλλοντικούς όρους χωροθετείται όχι μόνο πάνω σε προστατευόμενη περιοχή αλλά και εκτός ζωνών τουριστικής ανάπτυξης, ήπιας και μη. Το γεγονός αυτό προσπαθεί να «διορθώσει» το Ειδικό Πλαίσιο για τον τουρισμό, το οποίο διαπράττει πολλαπλό παράπτωμα: απλά προορίζει όλη την Κρήτη να υπηρετεί την τουριστική ανάπτυξη, εις βάρος όλων των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων που προσπαθεί να συνθέσει και να ισορροπήσει το Περιφερειακό Πλαίσιο.

Το διαμετακομιστικό κέντρο του ΥΕΝ στον κόλπο της Μεσσαράς (σχήμα 2), που όπως πολλές φορές έχουμε πει, ουδεμία σχέση έχει με το λιμάνι του Νότου έτσι όπως το αντιλαμβάνεται το Περιφερειακό Χωρο-

ταξικό Σχέδιο, αφού φλέτταρε με τη θέση στις εκβολές του Γεροπόταμου (προστατευόμενη περιοχή) πήγε κι «έκατσε» πάνω σε ζώνη τουριστικής ανάπτυξης και στις παρυφές της μη θεσμοθετημένης Ειδικής Χωροταξικής Μελέτης των νοτιών παραλιών του Ν.Ρεθύμνης, της οποίας η θεσμοθέτηση προτείνεται από το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο!

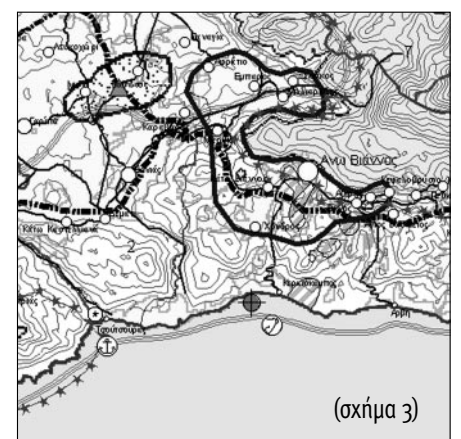
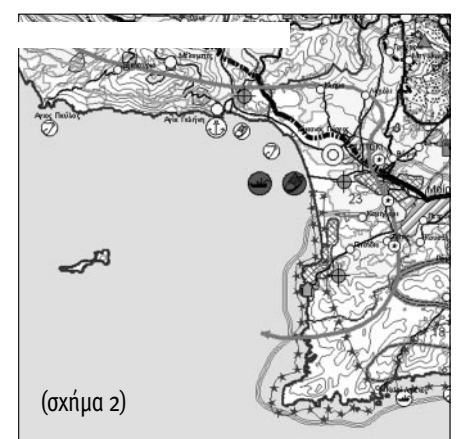
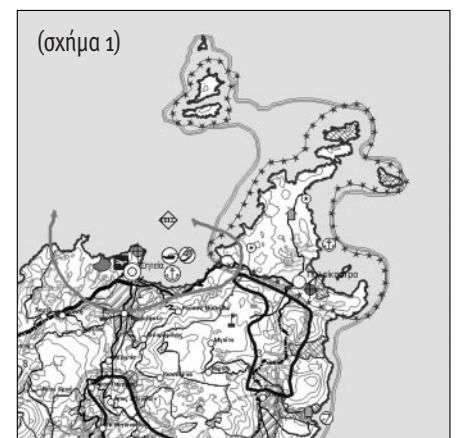
Για το λατομείο στο Βαχό Βιάννου (σχήμα 3), η Κοινή Υπουργική Απόφαση των υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ανάπτυξης και Γεωργίας εγκρίνει περιβαλλοντικούς όρους παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη θέση βρίσκεται σε περιοχή ΦΥΣΗ 2000 και ζώνη αναζήτησης ήπιας τουριστικής ανάπτυξης. Ειδικά για τα λατομεία στο Περιφερειακό Πλαίσιο αναφέρεται: «Η μεταλλευτική δραστηριότητα είναι σχετικά έντονη και περιβαλλοντικά οχλούσα, ιδιαίτερα όσον αφορά στα επιφανειακά λατομεία, όπου εξορυσσονται αδρανή και στα επίσης επιφανειακά Μεταλλεία του γύψου. Η κατεύθυνση για την αντιμετώπιση αυτών των εξυμμένων προβλημάτων απαιτεί την, σε πρώτη φάση, απαγόρευση της εξόρυξης αδρανών και γύψου εντός των ορίων των περιοχών του Δικτύου "Φύση 2000"..."»

Για κανένα από τα παραπάνω θέματα δεν έχει πάρει σαφή θέση ούτε το ΤΕΕ/ΤΑΚ, ούτε το ΓΕΩΤΕΕ, ούτε το Οικονομικό Επιμελητήριο παρά το γεγονός ότι στην πρόσφατη μελέτη τους για την αναπτυξιακή προοπτική της Κρήτης (Μαΐος 2006) και όχι μόνο, υπερθεματίζουν σε θέματα εφαρμογής του σχεδιασμού.

Όσο για το Επιμελητήριο Ηρακλείου, οφείλει κάποιες εξηγήσεις. Συμφωνεί για το διαμετακομιστικό κέντρο στον κόλπο της Μεσσαράς, χωρίς να εξηγήει πως αυτό θα βοηθήσει όχι μόνο τον παραγωγικό αλλά και τον εμπορικό κόσμο της Μεσσαράς και της Κρήτης. Υπερθεματίζει και στο θέμα του Ειδικού Χωροταξικού Σχεδίου για τον τουρισμό, κρίνοντας «ότι το νέο πλαίσιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και στηρίζεται επί ασφαλών αρχών», χωρίς καμιά κριτική ούτε στο πρότυπο του μαζικού τουρισμού, ούτε και στη γενίκευση της παραθεριστικής κατοικίας που συναντά τη γενική κατακραυγή των μικρών επιχειρηματιών του τουρισμού, και δε βρίσκει ούτε μια λέξη να πει για την ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Την ίδια ώρα η Συνομοσπονδία Επιχειρηματιών Ενοικιαζομένων Δωματίων Διαμερισμάτων Ελλάδος σε έγγραφό της (αρ πρωτ. 795/14-6-07) προς το υπουργείο τουριστικής ανάπτυξης αναφέρει για την παραθεριστική κατοικία:

- Οι επιχειρηματικές αυτές δραστηριότητες θα ενταχθούν στον αναπτυξιακό νόμο και οι υποψήφιοι αυτοί επενδυτές θα αποκομίσουν τεράστια οφέλη καταστρέφοντας ταυτόχρονα και το περιβάλλον.
- Οι τουριστικές κατοικίες που θα δημιουργηθούν θα αποτελέσουν δραστηριότητα πρόκληση για τους τουριστικούς πράκτορες του εξωτερικού για πλήρη παράνομη εκμετάλλευση γιατί είναι προφανές ότι οι υποψήφιοι αγοραστές τους μήνες εκτός διαμονής τους, θα τα μισθώνουν όπως αυτό γίνεται και σήμερα από πολλούς αλλοδαπούς που έχουν αγοράσει εξοχικές κατοικίες στην χώρα μας και τις μισθώνουν παράνομα μέσα από το διαδίκτυο, χωρίς ουδείς να τους ενοχλεί μολονότι επανειλημμένα το έχουμε επισημάνει.
- Αυτές οι κατοικίες είναι προφανές ότι μετά και το all inclusive θα γίνουν η ταφόπλακα για τα μικρά οικογενειακά καταλύματα του κλάδου μας



Ρ.Α.Σ.Α.

Ρ.Α.Σ.Α. σημαίνει για όσους δεν ξέρουν, Ριζική Αναβίωση και Συνολική Ανάπτυξη ορεινής ενδοχώρας και νότιας Κρήτης.

Αποτελεί το όραμα του Δρα Γιάννη Νάθηνα, ομογενούς, Αντιπροέδρου του Παγκοσμίου Συμβουλίου Κρητών. Το όραμα αυτό εκφράζεται με το Πεντάπτυχο της ΡΑΣΑ που περιλαμβάνει όπως περιγράφει ο ίδιος:

1. Τον κεντρικό άξονα Κρήτης (Κ.Ο.Α.Κ.) και την ταυτόχρονη δημιουργία στην ίδια θέση
2. Της υδατικής ψαροκοκαλιάς της Κρήτης (εννοεί έργο διαχείρισης υδάτινου δυναμικού)
3. Των υπογείων καλωδιώσεων και αγωγών (εννοεί δίκτυα ενέργειας, φυσικού αερίου κλπ.)
4. Του μαγνητικού τραίνου του μέλλοντος (MAG LEV), (που με ταχύτητες 200-400 χιλιομ./ώρα θα διατρέχει την εν είδη πάρκου δενδρόφυτη διαχωριστική νησίδα του Κεντρικού Οδικού Άξονα) με παράλληλη
5. Την ανάπτυξη των νότιων λιμένων της Κρήτης και σύνδεση τουριστική και εμπορική με Αίγυπτο,

Αφρική και Μέση Ανατολή.

Γιατί τα λέμε όλα αυτά; Γιατί το όραμα του κ. Νάθηνα βρίσκεται όλο και περισσότερους υποστηρικτές και γίνεται επικίνδυνο για την Κρήτη.

Το χρονικό όπως παρουσιάζεται από τον εμπνευστή της ιδέας

- 1993:** Συλαμβάνεται η αρχική ιδέα με αφορμή την υστέρηση της Κρήτης σε έργα και το πρότυπο άλλων νησιών της Μεσογείου.
- 1995:** Η πρόταση υποβάλλεται στην Περιφέρεια και παραπέμπεται στον Κ. Ρωμαίο, Υφ. Οικονομικών.
- 1998:** Γράμμα στον κ. Σαντέρ Πρόεδρο της Ε.Ε. Απάντηση από την αρμόδια Επιτροπή: «Σπουδαία Πρόταση, για την Κρήτη. Χρειάζεται όμως η Πολιτική Βούληση της Κυβέρνησης...», που ποτέ δεν ήρθε για την Κρήτη.
- 2001:** Το ΥΠΕΧΩΔΕ απαντά ότι η Μελέτη θα χρηματοδοτηθεί αν το ζητήσουν οι Κρήτες. Δεν το ζητούν όμως.

- 2002:** Οι Οργανώσεις των Κρητών της Διασποράς γράφουν στον Πρωθυπουργό κ. Σημίτη για την Μελέτη ΡΑΣΑ και ζητούν απαντήσεις.
- 2002:** Ο κ. Σημίτης γράφει στον Γεν.Γραμματέα Κρήτης κ Αθ. Καρούντζο
- 2002:** Ο κ. Καρούντζος ζητάει την έγκριση των Νομαρχιακών Συμβουλίων
- της Κρήτης. Το Νομαρχιακό Συμβούλιο Χανίων εγκρίνει την μελέτη ΡΑΣΑ
- 2003:** Στο Συνέδριο των όπου γης Κρητών στο Κολυμπάρι Χανίων οι παρουσιάζεται η πρόταση ΡΑΣΑ και γίνεται δεκτή με ενθουσιασμό.
- 2005:** Η πρόταση ΡΑΣΑ παρουσιάζεται στην Κυβέρνηση Καραμανλή στο Αναπτυξιακό Συνέδριο της Περιφέρειας Κρήτης, από 1-3 Ιουλίου 2005.

Αναπτυξιακό και όχι οδικό έργο

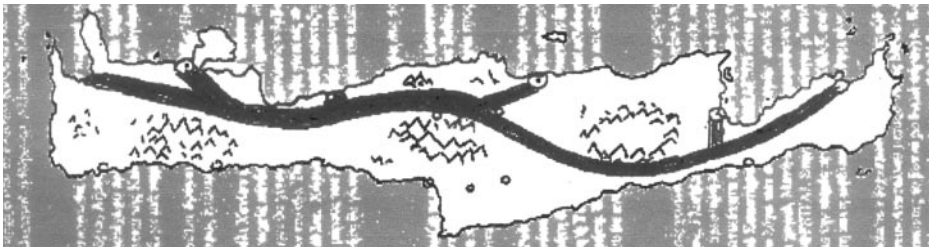
Κατά τον Γιάννη Νάθηνα:

Η μελέτη ΡΑΣΑ θα είναι ο μεγαλύτερος στρατηγικός σχεδιασμός που έγινε ποτέ και θα αλλάξει για πάντα την ζωή στην Κρήτη

Από ουραγό σε έργα σε σχέση με τα άλλα μεγάλα νησιά της Μεσογείου (Σικελία, Κύπρος, Σαρδηνία, Κορσική, Μάλτα κλπ.) η μελέτη ΡΑΣΑ θα φέρει την Κρήτη στην πρώτη γραμμή. Όταν γίνει ο Κ.Ο.Α.Κ. και όταν πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη των Νοτίων Λιμένων της Κρήτης για τη σύνδεση με την Αφρική-

Αίγυπτο και Μέση Ανατολή, η Κρήτη θα δέχεται 15 εκατομύρια τουρίστες το χρόνο

Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός για την Κρήτη του 21ου αιώνα πρέπει να γίνει τώρα, πριν άλλοι προλάβουν. Όχι μόνο δεν θα μείνει πίσω η Κρήτη, αλλά η ανάπτυξη της θα είναι ραγδαία. **Νέες μεγάλες πόλεις θα δημιουργηθούν.** Όλες οι πόλεις, η Ενδοχώρα, η Ορεινή και η Νότια Κρήτη θα αναπτυχθούν, **Ο Τουρισμός θα πενταπλασιαστεί. Οι θαλάσσιες επιχειρήσεις θα φτάσουν στο ζενίθ.** Δεν θα υπάρχει πιά καμμία περιοχή σε παρακμή. Για να εξυπηρετηθούν τα 15 εκατομύρια των επισκεπτών θα χρειασθεί το Μαγνητικό Τραίνο που θα συνδέει εντός δέκα-είκοσι λεπτών ολόκληρη την τουριστική ζώνη των Βορείων Παραλιακών Πόλεων. Όταν έρθει η ευλογημένη ώρα, η θέση του **Mag Lev** θα είναι φυλαγμένη μέσα στην Διαχωρηστική Παρκο-Νησίδα. **Για πρώτη φορά η Κρήτη θα έχει προνοήσει για το απώτερο μέλλον, αντί να σέρνεται από τη μοίρα απροετοίμαστη.** Αυτές οι μοντέρνες εξελίξεις συμβαίνουν ήδη σε άλλα μέρη του κόσμου. Με την ΡΑΣΑ όλες οι υποδομές, Κ.Ο.Α.Κ. και Καθέτων, Υδατικής Ψαροκοκαλιάς και Δικτύωσης Νερού, Διανομής Καλωδιώσεων, Ενέργειας, Τηλεπικοινωνιών κλπ θα βρίσκονται στη θέση τους. **Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ταυτόχρονα θα γίνει και η ανάπτυξη της Ηπείρου και της Πελοποννήσου. Να τι οφείλομε στις επόμενες γενιές.**



Από τον Β.Ο.Α.Κ. στον Κ.Ο.Α.Κ.

Αγάλια αγάλια γίνεται η αγγουρίδα μέλι!

Μαΐος 2005: Προτείνεται από τους βουλευτές Κρήτης του ΠΑΣΟΚ να ενταχθεί στον κατάλογο Συγχρηματοδοτούμενων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ και ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ). Βασικό επιχείρημα της πρότασης είναι ότι απαιτούνται περίπου 2 δις _ για την ολοκλήρωση και αναβάθμισή του, που εκτιμούν ότι είναι αδύνατο να εξευρεθούν από πιστώσεις Δημοσίων Επενδύσεων. Η Αντιπροσωπεία του ΤΕΕ/TAK στις 16/5/05, μετά από πρότασή μας, συζητά την πρόταση αυτή και αποφασίζει ότι «Το ΤΕΕ/TAK εμμένει στη θέση του για την αναγκαιότητα χρηματοδότησης από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους των αναγκαίων μελετών και έργων για την ολοκλήρωση του Β.Ο.Α.Κ. στα πλαίσια του θεσμοθετημένου σχεδιασμού» με δεδομένο ότι, ο σχεδιασμός και η κατασκευή του Β.Ο.Α.Κ. άρχισε πριν 40 περίπου χρόνια και η μη ολοκλήρωσή του οφείλεται στο γεγονός ότι δεν χρηματοδοτήθηκε ποτέ όσο χρειαζόταν.



Ο υπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. δηλώνει ότι θα χρηματοδοτήσει τον Β.Ο.Α.Κ. από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.

Μαΐος 2006: Σε συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ/TAK, ο πρόεδρος της Αντιπροσωπείας εισάγει σε συζήτηση την πρόταση του Γιάννη Νάθηνα και ενημερώνει για την πρόθεσή του να απευθυνθεί στην Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.) του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, προκειμένου αυτό να

υλοποιηθεί. Στη συζήτηση, το έργο αντιμετωπίζεται κυρίως ως οδικό και όχι ως αναπτυξιακό και χαρακτηρίζεται γενικώς ως «έκθεση ιδεών».

Ιούνιος 2006: «Ξαφνικά», ένα μόλις μήνα μετά, ο γενικός γραμματέας Συγχρηματοδοτούμενων Δημόσιων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ κ. Θανάσης Κουλουμπής σε συνέντευξή του στην εφημερίδα «Νέα Κρήτη» αποκαλύπτει τον έντονο προβληματισμό που υπάρχει στο υπουργείο, προκειμένου, αντί να προχωρήσουμε στην αναβάθμιση με ευρωπαϊκές προδιαγραφές του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, να φτιάξουμε



εξαρχής ένα νέο οδικό άξονα Ανατολής-Δύσης λίγο νοτιότερα από το ΒΟΑΚ, με προδιαγραφές για τα επόμενα 100 χρόνια, που θα ονομάζεται Κεντρικός Οδικός Άξονας Κρήτης. Τις αμέσως επόμενες μέρες ο Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας δηλώνει την πρόθεση της Περιφέρειας Κρήτης να προχωρήσει άμεσα στην χρηματοδότηση προκαταρκτικής μελέτης για την χάραξη ενός καινούργιου δρόμου που θα συνδέει όλη την Κρήτη. «Το σημαντικό πάντως από την χθεσινή σύσκεψη (που έγινε στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.) είναι ότι γίνονται πλέον σοβαρές σκέψεις

για να μπορέσουν να παραχωρηθούν οδικά έργα της Κρήτης σε ιδιώτες όπως έχουν γίνει στην Εγγατία, στην Αττική Οδό» δηλώνει ο ο προϊστάμενος της ΕΔΥΕ ΒΟΑΚ («Πατρίς» 29/6/06).

Φεβρουάριος 2007: «Δύο μελέτες που έχουν γίνει παλιότερα από το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι απαγορευτικές στο να μπου διόδια στο Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης αφού τα γεωμετρικά στοιχεία έδειξαν ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος του βασικού δρόμου στο νησί δεν είναι τέτοιος που να επιτρέπει διόδια ή παραχώρηση στους ιδιώτες. Ωστόσο, το υπουργείο είναι αποφασισμένο να εκπονήσει μέσω του νέου του συμβούλου οικονομοτεχνική μελέτη με ορίζοντα το πώς πρέπει να είναι ο δρόμος το 2028!... Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία για την οδική κυκλοφορία υπολογίζεται ότι για να υπάρχει δυνατότητα είσπραξης τελών και άρα απόσβεσης του κόστους του έργου πρέπει η μέση ημερήσια κίνηση ετησίως να είναι 12000 αυτοκίνητα! Τέτοια νούμερα δεν έχουμε στην Κρήτη, σε ορισμένα τμήματα ούτε τους καλοκαιρινούς μήνες που πολλαπλασιάζονται τα αυτοκίνητα!» («Πατρίς» 7/2/07)

Αύγουστος 2007: Στο 13ο συνέδριο των Κρητών όπου γης με θέμα «Στόχοι για το μέλλον της Κρήτης» στο Ξενοδοχείο Candia Maris, ο Γιάννης Νάθηνας επαναφέρει την πρότασή του που φαίνεται να αποκτήσει όλο και περισσότερους υποστηρικτές. Τη διερεύνηση του θέματος δεν αρνούνται ούτε οι Πρόεδροι του ΤΕΕ/TAK και ΤΕΕ/ΤΔΚ. Ο Γενικός Γραμματέας περιφερειαρχής κ.Τσόκας αναγγέλλει την επίσημη της αναγνωριστικής μελέτης για νέο Οδικό Άξονα τονίζοντας ότι αυτή θα δείξει πώς και αν μπορεί να χαραχθεί ο νέος άξονας.

ΤΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝ ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Οι εξελίξεις αυτές δεν είναι απόλυτα ξεκάθαρα τι σηματοδοτούν για την Κρήτη:

- υπαναχώρηση στην εκ των ων ουκ άνευ αναγκαία χρηματοδότηση του Β.Ο.Α.Κ, και καλλιέργεια κλίματος για ιδιωτικοποιημένα τμήματα Β.Ο.Α.Κ. με αντίστοιχες παραχωρήσεις χώρων για επενδυτικές δραστηριότητες;
- εμπορία ονείρων για όσους μη έχοντας την αναγκαία ενημέρωση αρέσκονται στα μεγάλα ή και σ' αυτούς που τέτοιου είδους οράματα υιοθετούν;
- καλλιέργεια δημοσίων σχέσεων με τους «όπου γης Κρήτες» ή υιοθέτηση του οράματος του Γιάννη Νάθηνα, που τόσο ωραία «δένει» με το όραμα της πρώην υπουργού Τουρισμού για την Κρήτη που από «θεριό που κείτονταν στη θάλασσα» τη μετατρέπει σταδιακά σε «ναυαρχίδα του τουρισμού»;
- ή και κάτι λίγο απ' όλα αυτά «κι ότι κάτσει», η συνήθης σούπα που μας καταδυναστεύει δεκαετίες τώρα; Μάλλον το τελευταίο!

Ενάμιση χρόνο τώρα σε καθε ευκαιρία δηλώνεται ότι δεν μπορούν να μπουν διόδια στο Β.Ο.Α.Κ. και γιατί δε συμφέρει (τους επενδυτές) και γιατί δεν είναι κλειστός ο δρόμος και γιατί ο ρόλος του δεν είναι τέτοιος και για να μην ξεσηκωθεί –και δικαίως- όλος ο κόσμος. Παράλληλα, όμως δηλώνεται πόσο ακριβές έχουν γίνει οι απαλλοτριώσεις για το Β.Ο.Α.Κ., αφού πια κατάντησε να περνά μέσα από αστικές περιοχές. Με την τελευταία αυτή λογικοφανή διαπίστωση να διαδίδεται, «δικαιολογούνται» και καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων και ψάξιμο για εναλλακτικές λύσεις γενικά ή σε επί μέρους τμήματα. Στο μεταξύ, όμως, το αμερικάνικο όνειρο των όπου γης Κρητών, συνιστά ένα συγκεκριμένο τρόπο ανάπτυξης για το νησί και ο Γιάννης Νάθηνας δεν το κρύβει. Αντίθετα οι τοπικοί υποστηρικτές του Κεντρικού Άξονα, απομονώνουν το οδικό έργο που, αν προχωρήσει και μάλιστα με τον τρόπο που προτείνουν, δηλαδή με σύμβαση παραχώρησης, θα δημιουργήσει πράγματι μια νέα Κρήτη. Ένας οδικός άξονας καθορίζει ούτως ή άλλως τον

τρόπο ανάπτυξης. Ο Β.Ο.Α.Κ. καθόρισε τη μέχρι τώρα ανάπτυξη της Κρήτης και συνέβαλλε τα μέγιστα στην ανισορροπία Βορρά –Νότου σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο Ν.Ο.Α.Κ., που ενώ επίσης από τη δεκαετία του '60 σχεδιάστηκε, μέχρι και σήμερα δεν κατασκευάστηκε. Η θέση του Β.Ο.Α.Κ., η έλλειψη κόμβων, η ραγδαία αστικοποίηση που και ο ίδιος συνέβαλλε να δημιουργηθεί, τα έργα που ποτέ δεν έγιναν, οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση. Ο Κ.Ο.Α.Κ., όπως προτείνεται, συνδέεται με το πρότυπο ανάπτυξης της «ναυαρχίδας του τουρισμού» που τόσο αυτάρεσκα πρόβαλλε η πρώην υπουργός Τουρισμού. Γι αυτό, όσο οραματίζονται 15.000.000 τουρίστες στην Κρήτη, θα πρέπει να το πουν καθαρά. Όπως επίσης θα πρέπει να πουν καθαρά πόσο, τι και με ποιούς όρους, από το νησί, είναι διατεθειμένοι να παραχωρήσουν, όπως οι κάθε λογής επενδυτές, εκτός από την επιβολή διοδίων, που μνημόνευαν το 2005 οι βουλευτές Κρήτης του ΠΑΣΟΚ, προκειμένου να γίνει συμφέρουσα υπόθεση, για τον όποιο επενδυτή, η κατασκευή ενός τέτοιου έργου.

Στο μεταξύ, δεν θα πρέπει τίποτα να μας οδηγήσει σε αναστολή από τις διεκδικήσεις μας για τον Β.Ο.Α.Κ. Παράλληλα, όμως, πρέπει να πούμε ότι, καθένας από μας οφείλει να απαντήσει στο ερώτημα «τι Κρήτη θέλουμε». Κάποτε θα πρέπει να μετρήσουμε το νησί, τις αντοχές των φυσικών του πόρων και να αναρωτηθούμε πόσο μπορούμε να το φορτώσουμε χωρίς να βουλιάξει, πόσο μπορούμε να συνεχίσουμε να το ξεζουμίσουμε χωρίς να το οδηγήσουμε σε πλήρη απαξίωση. Κάποτε θα πρέπει να γίνουμε ειλικρινείς με τον εαυτό μας και με τον κόσμο που κατοικεί την Κρήτη, θα πρέπει να θέσουμε και ν' απαιτήσουμε να τεθούν όλα τα δεδομένα στο τραπέζι. Τότε θα αποδειχθεί πόσο πραγματικά λίγοι είναι αυτοί που ωφελούνται από μεγαλειώδεις και ουρανοκατέβτες ιδέες που συνθέτουν το πρότυπο της χωρίς όρια ανάπτυξης!

ΣΠΑΤΟΣΗΜΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ Β.Ο.Α.Κ.;

Του Θεόφιλου Τρουλλινού*

Ολόγος Ξανά για το Β.Ο.Α.Κ. Πάλι συζήτηση για επιβολή διοδίων. Αυτή τη φορά τη σκυτάλη πήρε ο Γ.Γ της Περιφέρειας (ως εκπρόσωπος της κυβέρνησης), μετά την αντίστοιχη πρωτοβουλία των βουλευτών Κρήτης του ΠΑΣΟΚ του 2005. Και οι μεν και οι δε εμφανίζονται θιασώτες ή προτείνουν την επιβολή διοδίων στο Β.Ο.Α.Κ ως μοναδική λύση για τη χρηματοδότηση και ολοκλήρωσης της αναβάθμισης του κρητικού γεφυριού της Άρτας.

Το πρώτο σχόλιο είναι πως η πρότασή τους έρχεται να αναγνωρίσει, αμέσως και σαφώς, την αποτυχία της πολιτικής των κυβερνήσεων 40 τόσα χρόνια (ή τουλάχιστον των μεταπολιτευτικών κυβερνήσεων) να χρηματοδοτήσουν κατά προτεραιότητα και να ολοκληρώσουν το βασικό δίκτυο μεταφορών του νησιού.

Γιατί 40 χρόνια τώρα εκτελείται -κυριολεκτικά- ο Β.Ο.Α.Κ. Δεν αξιοποιήθηκαν όπως και όσο έπρεπε οι πόροι ενός Μεσογειακού Ολοκληρωμένου Προγράμματος 1986-1990 (ΜΟΠ) και τριών Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (1991-2007). Ο Β.Ο.Α.Κ υποχρηματοδοτείται 20 χρόνια τώρα, οι δε πιστώσεις τώσων προγραμμάτων διασπώνται και κουκίζονται σε άπειρα δευτερεύουσας σημασίας και αμφιβόλου αποτελεσματικότητας έργα. Έτσι φτάσαμε να διαπιστώνουν σήμερα αδυναμία εξεύρεσης 1,5 δις ευρώ που απαιτούνται για την ολοκλήρωση και αναβάθμισή του σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Ας αναγνώριζαν τουλάχιστο δημόσια την αποτυχία της πολιτικής τους.

Το δεύτερο σχόλιο είναι πως ξεχνάνε ή σκόπιμα αποκρύπτουν πως η Κρήτη είναι νησί. Ο νησιώτικος χαρακτήρας της αναιρεί πολλά από τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της και δημιουργεί αρκετά μειονεκτήματα.

Μειονέκτημα είναι το αυξημένο κόστος μεταφορών όλων των τμημάτων της οικονομίας της (προϊόντα, τουρισμός, υπηρεσίες κλπ), πράγμα που επιβαρύνει σοβαρά την οικονομία μας και μειώνει την ανταγωνιστικότητά της έναντι της Ευρώπης αλλά και των άλλων περιοχών της χώρας. Μειονέκτημα είναι ότι το αυξημένο αυτό κόστος μεταφορών δεν επιδοτήθηκε ποτέ από την Πολιτεία ώστε τα προϊόντα μας να ανταγωνίζονται με ίσους όρους τα αντίστοιχα προϊόντα των άλλων περιφερειών. Απεναντίας στην Αττική και τη Θεσσαλονίκη επιδοτούνται μέχρι και οι αστικές συγκοινωνίες. Μειονέκτημα είναι το ότι η Κρήτη -ως νησί- δεν επωφελείται από τα μεγάλα έργα μεταφορών της χώρας, τα οποία ευνοούν τις άλλες περιφέρειες. Άρα η Κρήτη δικαιούται να αποκτήσει τουλάχιστον ένα σύγχρονο, αξιόπιστο και ασφαλές δίκτυο μεταφορών με την ολοκλήρωση του αναβαθμισμένου ΒΟΑΚ.

Το τρίτο σχόλιο είναι πως ξεχνάνε επίσης ή κάνουν πως δεν ξέρουν ότι είναι αδύνατο να γίνει ο ΒΟΑΚ -με την γνωστή του χάραξη- κλειστός αυτοκινητόδρομος.

Το ότι διέρχεται από τη βόρεια υπεραναπτυγμένη ζώνη του νησιού, με τους άπειρους οικισμούς που χρειάζονται πυκνότερες κυκλοφοριακές συνδέσεις καθιστούν αδύνατη την κατασκευή κλειστού αυτοκινητόδρομου με λειτουργία διοδίων. Εκτός αυτού, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι του Β.Ο.Α.Κ -αν και μεγάλοι-

δεν επαρκούν για την επιβολή διοδίων «ανταποδοτικών» της ιδιωτικής χρηματοδότησης. Εκτός εάν σκοπεύουν να παραχωρήσουν πρόσθετα, ανταποδοτικά, στους ιδιώτες και τις λίγες περιοχές που έχουν απομείνει παρθένες για να ολοκληρωθεί η καταστροφή του περιβάλλοντος που έχει συντελεστεί χρόνια τώρα στο βόρειο άξονα της Κρήτης.

Το τέταρτο σχόλιο είναι πως οι θιασώτες της ιδέας της παραχώρησης δεν ενδιαφέρονται για το ποιος «θα πληρώσει το μάρμαρο», είτε αυτό λέγεται διόδιο είτε λέγεται εγκατάσταση νέων χρήσεων επιβαρυντικών περιβαλλοντικά.

Όμως τους πολίτες τους ενδιαφέρει άμεσα γιατί αρκετά έχουν πληρώσει και πληρώνουν μέχρι τώρα. Ή μήπως η Κρήτη δεν εισφέρει υπέρμετρα στον κρατικό προϋπολογισμό (άμεση κι έμμεση φορολογία, εισπράξεις από μνημεία, μουσεία κ.ά, συνάλλαγμα κλπ); Πόσα από αυτά επιστρέφουν ανταποδοτικά; Δεν φτάνει η εγκατάλειψη των μνημείων μας, η ενεργειακή μας υστέρηση, η κοροϊδία χρόνων με το νέο αεροδρόμιο, η υποχρηματοδότηση της σχολικής στέγης, το τέλμα στην κατασκευή νέων φραγμάτων και τόσα άλλα, πρέπει τώρα να προστεθεί και η εγκατάλειψη του ΒΟΑΚ από τις δημόσιες και κοινοτικές χρηματοδοτήσεις; Και τέλος πάντων, η Κρήτη δεν δικαιούται τίποτα από την Πολιτεία και τις κοινοτικές κι εθνικές χρηματοδοτήσεις; Ο ΒΟΑΚ είναι ενταγμένος στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Χρηματοδοτείται από τα προηγούμενα τρία Κοινοτικά Πλαίσια. Καιρός του είναι να ολοκληρωθεί, κατ' απόλυτη προτεραιότητα, την 4η Προγραμματική Περίοδο...

*Από άρθρο στην εφημερίδα «ΠΑΤΡΙΣ» στις 8/2/2007

ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ «ΣΚΟΥΠΙΔΟΤΕΝΕΚΕ»

Της Ελένης Καπετανάκη-Μπριασούλη*

Η σύγχρονη Ελλάδα, πάσχοντας από διαρκές και αθεράπευτο σύνδρομο στέρσης «ανάπτυξης» (τελευταία έγινε και «αιφόρος»), λαμβάνει αποφάσεις για το πού και πώς θα διατεθούν εθνικοί και κοινοτικοί πόροι για να αντιμετωπισθεί το έλλειμμα ανάπτυξης με τρόπο που παραπέμπει στο «πρότυπο του σκουπιδοτενεκέ» (garbage can model).

Οι M. D. Cohen, J. G. March, J. P. Olsen (στο «A Garbage Can Model of Organizational Choice», 1972) πρότειναν αυτό το πρότυπο για την ανάλυση αποφάσεων πολιτικών οργανισμών που λειτουργούν σε (πολύ συνθιτισμένες) συνθήκες αμφιταλάντευσης και ακαλίνωτης αμφισβησίας. Γεγονότα και καταστάσεις αντιμετωπίζονται με πολλούς διαφορετικούς, συνήθως αταίριαστους, τρόπους δημιουργώντας σύγχυση και ένταση. Ονόμασαν «οργανωμένες αναρχίες» αυτούς τους οργανισμούς γιατί χαρακτηρίζονται από έλλειψη συνοχής, ρευστή συμμετοχή, προβληματικές προτιμήσεις και αδιευκρίνιστη «τεχνολογία». Τα πρόσωπα εναλλάσσονται και μετακινούνται πολύ γρήγορα από τη μια απόφαση ή υπηρεσία στην άλλη. Πολλοί συνήθως δεν ξέρουν τι

τήσεις. Οι πολιτικοί ή/και οι σύμβουλοί τους έχουν τα «αγαπημένα» τους προβλήματα ή προωθούν τις «αγαπημένες» τους «λύσεις» όταν δοθεί η ευκαιρία να πάρουν μια απόφαση ή μια πρωτοβουλία χωρίς αναγκαστικά να γνωρίζουν το πρόβλημα για το οποίο προορίζονται. Ή, ψάχνουν να βρουν ένα πρόβλημα για το οποίο έχουν μια έτοιμη λύση. Μερικές φορές, προβλήματα και λύσεις τυχαίνει να ταιριάζουν! Αυτό το περιβάλλον λήψης αποφάσεων μοιάζει με «σκουπιδοτενεκέ» όπου πετιούνται κι απ' όπου ανασύρονται προβλήματα και λύσεις αναλόγως των περιστάσεων.

Στη σύγχρονη Ελλάδα, παρ' όλα τα στρατηγικά φυσικά και πολιτιστικά πλεονεκτήματά της και τις γενναίες κοινοτικές ενισχύσεις, παραμένουν σημαντικά, αν όχι διογκούμενα, προβλήματα σε πολλούς τομείς - γεωργία, τουρισμό, μεταποίηση, κοινωνικές υπηρεσίες, κατάσταση περιβάλλοντος, ποιότητα ζωής σε πόλεις και στην ύπαιθρο. Η χώρα παρουσιάζει ανησυχητική αδυναμία να διατηρήσει το φυσικό και πολιτισμικό της κεφάλαιο και να συγκροτήσει το αναγκαίο οικονομικό, κοινωνικό και θεσμικό κεφάλαιο για την αειφορικότητα της ανάπτυξής της.

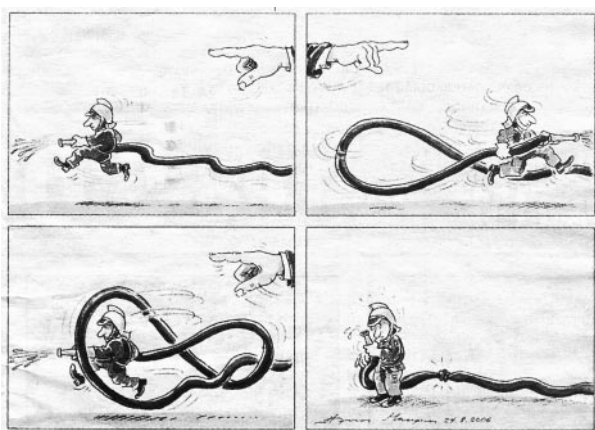
Παράλληλα, με καταϊγισμό ανακοινώσεων, επίδειξη των πλεονεκτημάτων στο εξωτερικό και γενναίες επιδοτήσεις μέσω του αναπτυξιακού νόμου Ν. 3299/2004 (που είναι άγνωστο αν έχει κοστολογηθεί) προσπαθεί εναγώνια να προσελκύσει επενδυτές που θα λύσουν τα αναπτυξιακά προβλήματα με μεγάλα, εκτός κλίμακας, έργα. Η σιωπηλή υπόθεση (γιατί δεν ανακοινώνονται μελέτες που τα υποστηρίζουν) είναι ότι τα μεγάλα έργα θα έχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και μηδαμινό κόστος, τα οφέλη θα διαχυθούν στις περιφέρειες, και θα καταγραφούν υψηλοί ρυθμοί περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης.

Όλα τούτα θα γεννούσαν αισιοδοξία για την κάλυψη του αναπτυξιακού ελλείμματος αν δεν υπήρχαν δύο σημεία που δημιουργούν προβληματισμό και αγωνία: ο τρόπος με τον οποίο επιλέγονται και προωθούνται αναπτυξιακές λύσεις και η απουσία δημόσιου σχεδιασμού. Συνήθως, οι τοπικές κοινωνίες μαθαίνουν μια μέρα, από εφημερίδες και απολογισμούς «αναπτυξιακών συνεδρίων», ότι θα γίνει ένα μεγάλο έργο στην περιοχή που συνήθως δεν έχει σχέση με τα προβλήματα που βιώνουν.

Η απουσία δημόσιου σχεδιασμού καθυστερεί το αυτόνομο πάντρεμα αναπτυξιακών προβλημάτων και (αειφορικών) λύσεων καθώς και την στοχοθετημένη και αιτιολογημένη χρήση εθνικών και κοινοτικών κονδυλίων. Για να εκπληρωθούν, όμως, αυτές οι δύο λειτουργίες απαιτούνται συλλογικό όραμα, συναποφασισμένοι στόχοι, ευρεία δημόσια συμμετοχή, επαρκής, δημόσια τεκμηρίωση, συντονισμός θεσμικών και διοικητικών μηχανισμών, διαρκής παρακολούθηση και συστηματικός έλεγχος, και κυρίως ήθος συλλογικής ευθύνης.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αμφιβολίας: το αναπτυξιακό έλλειμμα της χώρας αντιμετωπίζεται με οδηγό το «πρότυπο του σκουπιδοτενεκέ». Όμως, τα περιεχόμενα ενός σκουπιδοτενεκέ δεν έχουν παρά ένα τελικό προορισμό, τη χωματερή...

* Η κ. Ελένη Καπετανάκη-Μπριασούλη είναι καθηγήτρια στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Το άρθρο δημοσιεύτηκε στις 17/8/2007 στην «Καθημερινή».



θέλουν. Οι πολιτικοί σχεδόν ποτέ δεν ξεκαθαρίζουν τους στόχους τους, έχουν απροσδιόριστες προτιμήσεις, και λειτουργούν κόνοντα πειράματα. Οι εισροές πόρων μετατρέπονται σε προϊόντα με ασαφείς διαδικασίες. Μελέτες γίνονται, αλλά δεν χρησιμοποιούνται στις αποφάσεις που λαμβάνονται με αδιαφάνεια. Τα μέλη μιας οργανωμένης αναρχίας γνωρίζουν τη δουλειά τους, αλλά γνωρίζουν ελάχιστα το ρόλο της στον μεγαλύτερο οργανισμό. Οι ανταγωνισμοί μεταξύ οργανισμών είναι συνθιτισμένοι και οι δικαιοδοσίες τους έχουν ασαφή όρια.

Σ' αυτό το περιβάλλον, τα προβλήματα, οι λύσεις και οι κάθε λογής εμπλεκόμενοι δεν συνδέονται μεταξύ τους. Οι αποφάσεις σπάνια ακολουθούν τη λογική σειρά από το πρόβλημα στη λύση. Η λογική του προτύπου του σκουπιδοτενεκέ είναι «ποιος δίνει σημασία σε τι και πότε». Οι αρμόδιοι δυσκολεύονται να επιλέξουν τα ζητήματα που θέλουν να επιλύσουν_ ασχολούνται περισσότερο με όποια προβλήματα ανακύπτουν, κυρίως από παράγοντες έξω από τον έλεγχό τους. Η ενασχόληση με ένα θέμα είναι συνάρτηση ευκαιριών, μεροληψίας, της τυπικής θέσης του αρμόδιου στον οργανισμό και των άλλων θεμάτων που ανταγωνίζονται για την προσοχή του.

Οι λύσεις έχουν τη δική τους ζωή, διακριτή από τα προβλήματα για τα οποία προορίζονται! Συνήθως, προκύπτουν από διάφορα ανεξάρτητα γεγονότα που συμβαίνουν εντός και εκτός του περιβάλλοντος όπου γεννιέται το πρόβλημα ή που χειρίζεται τη λύση του. Είναι περισσότερο απαντήσεις που ψάχνουν για κατάλληλες ερω-

39.885

στρεμ. στη βόρεια ζώνη του Ν. Ηρακλείου προορίζονται για οικιστική ανάπτυξη με ιδιωτική πολεοδόμηση

Εξηγήσεις οφείλουν το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε που ενέκρινε αλλά και οι τοπικοί φορείς που λειτούργησαν ως επισπεύδοντες (Ν.Α.Η., Ο.ΑΝ.Α.Κ) για το περιεχόμενο της μελέτης γενικών κατευθύνσεων ειδικά ρυθμιζόμενης πολεοδομικής δραστηριότητας (Π.Ε.Ρ.Π.Ο.) ιδιοκτητών γης στην εκτός σχεδίου περιοχή του Ν. Ηρακλείου.

Η συγκεκριμένη μελέτη, που δημοσιεύθηκε, παραμονές εκλογών, στο ΦΕΚ 405 Α.Α.Π./ 6-9-2007, προσδιορίζει Ζώνες Οικιστικής Ανάπτυξης 53.042 στρ. προκειμένου να αναπτυχθούν προγράμματα ΠΕΡΠΟ 16.400 στρ. μέχρι το 2015. Τα αιτήματα που έχουν ήδη καταγραφεί είναι 5.351 στρ. από τα οποία ένα ποσοστό μόνο αφορά Οικοδομικούς Συνεταιρισμούς και το υπόλοιπο καθαρά ιδιωτικές πολεοδομήσεις! Με τη μελέτη δηλαδή θεσμοθετούνται επί πλέον 11.049 στρ.!

Από τα 53.042 στρ. τα 39.885 στρ. βρίσκονται στην οικιστικά ήδη πυκνοδομημένη βόρεια ζώνη του Νομού.

Δεν είναι μόνο που μελέτες, προγράμματα, συνέδρια, πολιτικοί και πολίτες αναφέρονται μόνιμα στην ανισορροπία της ανάπτυξης και στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την άρση αυτής της ανισορροπίας.

Δεν είναι μόνο που σε όλους σχεδόν τους Δήμους όπου προσδιορίζονται οι περιοχές Π.Ε.Ρ.Π.Ο., είναι σε εξέλιξη μελέτες Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. οι κατ'εξοχήν αρμόδιες να καθορίσουν περιοχές Π.Ε.Ρ.Π.Ο, σε συνάρτηση με τις υπόλοιπες χρήσεις γης και που η μελέτη Π.Ε.Ρ.Π.Ο, έρχεται να προκαταλάβει.

Είναι πάνω απ' όλα το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που από το 1997, έχει αναλάβει την υποχρέωση, πρώτα και κύρια απέναντι στον εαυτό του με το Ν. 2507/98, να καταρτίσει Ρυθμιστικό Σχέδιο για το Ηράκλειο που περιλαμβάνει όλες τις παραπάνω περιοχές. Ούτε προεκλογικά το θυμήθηκε, ούτε προγραμματικά, αναφέρθηκε ο Υπουργός. Θυμήθηκε όμως να προτάξει την έγκριση της μελέτης Π.Ε.Ρ.Π.Ο. για να θερμάνει το κλίμα του real estate και να δημιουργήσει προσδοκίες που θα εκτινάξουν στα ύψη τις ήδη υψηλές τιμές των αγροτεμαχίων που ονειρεύονται να γίνουν οικόπεδα!

ZOA	Ο.Τ.Α.	Συνολική επιφάνεια ZOA (στρ)	Αιτήματα (στρ.) (Οικ/κοι Συν/σμοι + Ιδιωτική Πολ/ση)	Συνολική ανάπτυξη έως 2015
ZOA1	Δ. Αλικαρνασσού	3.232		
	Δ. Γουβών	19.887		
	Δ. Επισκοπής	300		
	Δ. Ηρακλείου	98	2.982	9.000
ZOA2	Δ. Χερσονήσου	4.885	223	1.600
	Δ. Γουβών	2.457		
ZOA3	Δ. Γαζίου	11.114	643	2.000
ZOA4	Δ. Μαλίων	764	300	1.300
ZOA5	Δ. Τυλίσσου	4.490		700
ZOA6	Δ. Βιάννου	3.612	203	1.200
ZOA7	Δ. Κόφινα	1.034		
ZOA8	Δ. Γόρτυνας	1.169	1.000	600
	ΣΥΝΟΛΟ	39.885	5.351	16.400