



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.:2810-342.520,2810-341.455
E-mail: teetak@tee.gr,
ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Ηράκλειο, 7/8/2026

Προς:

—Υπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας κ. Σταύρο Παπασταύρου secmin@ypen.gr

— Αναπληρωτή Υπουργό Εθνικής Οικονομίας κ. Νίκο Παπαθανάση ministeroffice@minfin.gr

- Υφυπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας κα Μαρία Ελένη Σούκουλη secdepmin.per@ypen.gr

Θέμα: Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα και τη Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.

Αξιότιμοι κύριοι,

Η Διοικούσα Επιτροπή του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας Τμήματος Ανατολικής Κρήτης (ΤΕΕ/ΤΑΚ) απευθύνεται σε εσάς σε συνέχεια της ανάρτησης του : **Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα και τη Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού για διαβούλευση.**

Σε συνέχεια συνεδριάσεων των σχετικών Μόνιμων επιτροπών και εισηγήσεως αυτών η Διοικούσα Επιτροπή αποστέλλει την σχετική της εισήγηση για την διαβούλευση ως θεσμοθετημένος Σύμβουλος της Πολιτείας.

Σκοπός του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα είναι ο μετασχηματισμός της χωρικής διάρθρωσης του εθνικής σημασίας τομέα της βιομηχανίας, περιλαμβανομένου και του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει τρεις διαστάσεις:

- την προστασία του περιβάλλοντος,
- την κοινωνική ισότητα και συνοχή,
- την οικονομική ευημερία και την ανάπτυξη.

Ειδικότερος σκοπός της παρούσας 1ης Αναθεώρησης του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα είναι η αναμόρφωση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία που δημοσιεύθηκε το έτος 2009, κατόπιν αξιολόγησης της εφαρμογής του, ώστε να ενισχυθεί η εφαρμογή και αποτελεσματικότητα των περιλαμβανόμενων σε αυτό κατευθύνσεων και ρυθμίσεων χωρικού σχεδιασμού, μέσα από την επικαιροποίηση, διασαφήνιση και συμπλήρωση των προβλέψεών του, υπό το πρίσμα των νομοθετικών αλλαγών, της παραχθείσας νομολογίας, σύγχρονων αναγκών αλλά και προκλήσεων με τις οποίες είναι αντιμέτωποι οι συγκεκριμένοι τομείς.

Σύμφωνα με το Εθνικό πρότυπο χωροταξικής οργάνωσης της βιομηχανίας (αρ. 4) προσδιορίζονται περιοχές εντατικοποίησης, περιοχές επέκτασης, περιοχές ποιοτικής αναδιάρθρωσης, περιοχές στήριξης, οι οποίες σε επίπεδο χώρας διαρθρώνονται σε τέσσερις ομάδες (κατηγορίες)

- Ομάδα Α: Μητροπολιτικές Περιοχές
- Ομάδα Β: Ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες περιοχές (στην κατηγορία αυτή εντάσσεται η Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου)
- Ομάδα Γ: Περιοχές Ενίσχυσης
- Ομάδα Δ: Περιοχές ισχυρής ενίσχυσης (στην κατηγορία αυτή εντάσσεται η Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου)

Σύμφωνα με το Εθνικό πρότυπο χωροταξικής οργάνωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας (αρ.5) προσδιορίζονται οι παρακάτω ομάδες ανάλογα με το μέγεθος εφοδιαστικής δραστηριότητας που συγκεντρώνουν και τον ρόλο τους.

- Ομάδα Α: Μητροπολιτικά εφοδιαστικά κέντρα.
- Ομάδα Β: Μεγάλα εφοδιαστικά κέντρα και πύλες εισόδου. Στην ομάδα αυτή εντάσσεται η Π.Ε. Ηρακλείου
- Ομάδα Γ: Ενδιάμεσα Εφοδιαστικά κέντρα διαπεριφερειακής εμβέλειας.
- Ομάδα Δ: Μικρά εφοδιαστικά κέντρα τοπικής εμβέλειας. Στην ομάδα αυτή εντάσσεται η Π.Ε. Λασιθίου
- Ομάδα Ε: Πολύ μικρά εφοδιαστικά κέντρα.

Ειδικότερα, για τις υποδομές εφοδιαστικής γίνεται αναφορά στην ανάγκη διασύνδεσης των πόλων αυτών με κατάλληλες οδικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές, ενεργειακές, εφοδιαστικές και περιβαλλοντικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών διαχείρισης αποβλήτων, υποπροϊόντων και δευτερογενών πρώτων υλών, σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία και τις αρχές της κυκλικής οικονομίας.

Αναφέρεται επιπλέον ότι λαμβάνεται μέριμνα, ώστε να προωθούνται το ταχύτερο δυνατόν έργα συμπλήρωσης ή αναβάθμισης υποδομών, κυρίως, αλλά όχι μόνο, μεταφορών, τόσο υπερτοπικού, διαπεριφερειακού ή εθνικού χαρακτήρα και διεθνούς δικτύωσης της χώρας, στα πλαίσια του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, τα οποία έργα είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας των συγκεντρώσεων μεταποιητικών και εφοδιαστικών δραστηριοτήτων.

Για τους οργανωμένους υποδοχείς και την εκτός σχεδίου χωροθέτηση :

Το Σχέδιο ΚΥΑ δηλώνει μεν προτεραιότητα στους οργανωμένους υποδοχείς, αλλά ταυτόχρονα διατηρεί ευρείες δυνατότητες μεμονωμένης εκτός σχεδίου εγκατάστασης. Η αντίφαση αυτή υπονομεύει τον βασικό του στόχο. Όσο η εγκατάσταση σε ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ και Επιχειρηματικά Πάρκα δεν συνοδεύεται από υποχρεωτικότητα, σαφή κίνητρα, πλήρεις υποδομές, ταχύτερη αδειοδότηση και χαμηλότερο πραγματικό κόστος, η διάσπαρτη ανάπτυξη θα συνεχίζεται.

Απαιτείται σαφής ιεράρχηση:

1. αναβάθμιση και πλήρης αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδοχέων,
2. εξυγίανση των άτυπων συγκεντρώσεων,
3. επέκταση υφιστάμενων ζωνών μόνο όπου τεκμηριώνεται ανάγκη και το μεταφορικό σύστημα είναι ΙΚΑΝΟ να το εξυπηρετήσει,
4. νέοι υποδοχείς σε θέσεις που προβλέπονται από τα Τοπικά και Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια.

Η μεμονωμένη εκτός σχεδίου εγκατάσταση πρέπει να επιτρέπεται μόνο κατ' εξαίρεση, κατόπιν ειδικής τεκμηρίωσης ότι η δραστηριότητα δεν μπορεί να εγκατασταθεί σε λειτουργούν ή θεσμοθετημένο οργανωμένο υποδοχέα.

Ειδικά για την Κρήτη πρέπει να προβλεφθεί ρητά η δυνατότητα δημιουργίας μεικτών οργανωμένων υποδοχέων βιομηχανίας και logistics, ώστε παραγωγή, τυποποίηση, αποθήκευση, συσκευασία και διανομή να οργανώνονται ως ενιαίο σύστημα σε περιοχές που υπάρχει η δυνατότητα.

Αναγνώριση των Ελλείψεων των υφιστάμενων μεταφορικών υποδομών

Το Σχέδιο δίνει έμφαση στην προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων και στην αύξηση των διακινούμενων φορτίων, χωρίς να επιβάλλει αντίστοιχη αναβάθμιση των μεταφορικών δικτύων. Απουσιάζει συγκεκριμένο πλαίσιο παροχής κινήτρων για την κάλυψη των υφιστάμενων ελλείψεων σε οργανωμένους υποδοχείς και σε άτυπες βιομηχανικές συγκεντρώσεις και συγκεντρώσεις επιχειρήσεων εφοδιαστικής (κατεύθυνση «εξυγίανση»).

Η ανάπτυξη νέων εγκαταστάσεων θα πρέπει να γίνεται παράλληλα ή να προηγείται η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών που απαιτούνται για την ασφαλή και αποδοτική λειτουργία τους.

Υποχρεωτικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός ανά ζώνη

Κάθε νέος, προς εξυγίανση ή επεκτεινόμενος υποδοχέας δραστηριοτήτων πρέπει να συνοδεύεται από ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη υποδομών μεταφορών σε επίπεδο ζώνης και όχι μόνο από μεμονωμένες εγκρίσεις εισόδου-εξόδου, κυκλοφοριακές συνδέσεις ή μελέτες περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών επιπτώσεων.

Η μελέτη πρέπει να συνεξετάζει προφανώς:

- παραγόμενες μετακινήσεις επιβατών και φορτίων,
- οδική ασφάλεια,
- επάρκεια οδικού δικτύου και κόμβων πρόσβασης,
- σύνδεση με λιμένες, αερολιμένες και δημόσια συγκοινωνία, στάθμευση- αναμονή- ελιγμοί οχημάτων μεταφοράς και επιπτώσεις σε γειτονικούς οικισμούς.

Η λογική των αποσπασματικών συνδέσεων κάθε εγκατάστασης πρέπει να αντικατασταθεί από συνολικό σχεδιασμό των ζωνών.

Οδική ασφάλεια και εσωτερική λειτουργία

Οι ελάχιστες δεσμευτικές αρχές για την ασφαλή εσωτερική λειτουργία των βιομηχανικών και εφοδιαστικών ζωνών δεν εξειδικεύονται επαρκώς. Οι αρχές αυτές δεν πρέπει να παραμένουν μόνο στο επίπεδο των γενικών χωροταξικών και πολεοδομικών κατευθύνσεων, αλλά να ενσωματώνονται υποχρεωτικά στον σχεδιασμό και στην αδειοδότηση κάθε ζώνης.

Πρέπει να προβλέπονται:

- ιεράρχηση του εσωτερικού δικτύου,
- κατάλληλες διατομές και ακτίνες στροφής,
- διαχωρισμός βαρέων οχημάτων από ευάλωτους χρήστες,
- ασφαλείς διαβάσεις και πεζοδρόμια,
- ασφαλείς στάσεις ΜΜΜ και διαδρομές πρόσβασης προς αυτή,
- φωτισμός,
- σήμανση και ταχύτητες,
- οργανωμένοι χώροι φόρτωσης, στάθμευσης και αναμονής,
- ασφαλείς διαδρομές έκτακτης ανάγκης.

Στους μεικτούς υποδοχείς απαιτείται σαφής διαχωρισμός των ροών παραγωγής, αποθήκευσης, διανομής.

Χρηματοδότηση και αναβάθμιση υποδομών

Το Χωροταξικό δεν αρκεί να υποδεικνύει νέες περιοχές ανάπτυξης ζωνών. Οφείλει να συνδέεται με συγκεκριμένο χρηματοδοτικό πρόγραμμα και δράσεις στήριξης των φορέων υλοποίησης και διαχείρισης των ζωνών, για ολοκληρωμένα δίκτυα μεταφορών με προτεραιότητα στους υφιστάμενους υποδοχείς και στις υφιστάμενες άτυπες βιομηχανικές συγκεντρώσεις.

Η χρηματοδότηση οφείλει να λαμβάνει υπόψη και να καλύπτει τις εξωτερικές συνδέσεις, τους κόμβους, το παράπλευρο και εσωτερικό δίκτυο, τα έργα οδικής ασφάλειας, τις υποδομές δημόσιας συγκοινωνίας, τους χώρους στάθμευσης και αναμονής φορητών, καθώς και τις ενεργειακές, ψηφιακές και περιβαλλοντικές υποδομές.

Σε κάθε περίπτωση πάντως η χρηματοδότηση τόσο των επιχειρήσεων όσο και των φορέων των νέων υποδοχέων δεν πρέπει να προηγείται της διασφάλισης υλοποίησης των βασικών δικτύων μεταφορών προς αυτούς, εάν κατά την φάση αδειοδότησής τους προκύψει η τέτοια απαίτηση.

Εγκαταστάσεις SEVESO

Τα κριτήρια χωροθέτησης εγκαταστάσεων Seveso είναι ανεπαρκώς εξειδικευμένα. Η καταρχήν αποδοχή τους σε όλες τις Περιφερειακές Ενότητες δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη:

- γειτνίαση με οικισμούς και ευαίσθητες χρήσεις,
- δυνατότητα εκκένωσης,
- επάρκεια εναλλακτικών προσβάσεων οδικού και άλλων μεταφορικών δικτύων,
- επιχειρησιακή ικανότητα πολιτικής προστασίας,
- σωρευτικούς κινδύνους,
- νησιωτικότητα και εποχική αύξηση πληθυσμού.

Απαιτούνται αυστηρότερα χωρικά κριτήρια, ζώνες ασφαλείας και υποχρεωτική σύνδεση με σχέδια έκτακτης ανάγκης και κυκλοφοριακής διαχείρισης, λαμβάνοντας υπόψη και τις σωρευτικές επιπτώσεις από τη γειτνίαση περισσότερων εγκαταστάσεων υψηλού κινδύνου.

Οι κατευθύνσεις του Σχεδίου για την Κρήτη αναγνωρίζουν τη σημασία του Ηρακλείου ως μεγάλου εφοδιαστικού κέντρου και του Λασιθίου ως περιοχής μικρότερων κέντρων τοπικής εμβέλειας. Παραμένουν, όμως, γενικές και αποσπασματικές.

Δεν συγκροτούν ένα ενιαίο σύστημα που να συνδέει την παραγωγή, τη μεταποίηση, την αποθήκευση και τη διανομή με τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τα βασικά μεταφορικά δίκτυα του νησιού.

Κρίνουμε ότι απαιτείται ενιαία στρατηγική που να συνδέει:

- τις πύλες εισόδου/ εξόδου του νησιού - λιμένες και αερολιμένες,
- τις κρίσιμες οδικές υποδομές όπως ο ΒΟΑΚ (στην πλήρη ανάπτυξη του Σητεία- Καστέλι Κισσάμου),
- ο νότιος οδικός άξονας (ΝΟΑΚ),
- οι κρίσιμες συνδέσεις του βασικού εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου,
- τους υφιστάμενους και νέους οργανωμένους υποδοχείς,
- τις μεγάλες παραγωγικές ζώνες και τα αστικά κέντρα.

Για την Π.Ε. Ηρακλείου προβλέπονται, μεταξύ άλλων, η κάλυψη ελλείψεων υποδομών, η εξυγίανση άτυπων συγκεντρώσεων υψηλής προτεραιότητας, η ανάπτυξη νέων Επιχειρηματικών Πάρκων και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της περιοχής.

Δεν προσδιορίζονται:

- οι συγκεκριμένες υποδομές που λείπουν,
- οι άτυπες συγκεντρώσεις που πρέπει να εξυγιανθούν,

- οι θέσεις και τα χαρακτηριστικά των νέων υποδοχέων,
- οι αναγκαίες μεταφορικές συνδέσεις τους με το λιμάνι, το νέο αεροδρόμιο Καστελλίου και το κύριο οδικό δίκτυο αλλά και
- το μοντέλο (χρηματοδοτικό και διοικητικό) εφαρμογής.

Τέλος δεν υπάρχει αναφορά για πιθανότητα δημιουργίας νέου εμπορευματικού λιμένα, ενώ επανέρχεται η αναφορά στον Εμπορευματικό Λιμένα Τυμπακίου χωρίς εξειδίκευση για νέες συγκεντρώσεις, για δίκτυα εξυπηρέτησής του κ.α.

Η αναφορά σε «συστήματα χαμηλού κόστους νησιωτικής εφοδιαστικής» παραμένει αόριστη. Δεν αποσαφηνίζεται τι είδους σύστημα προτείνεται, ποιοι φορείς θα το οργανώσουν, ποιες υποδομές θα απαιτηθούν και πώς θα περιοριστούν οι πρόσθετες διαδρομές βαρέων οχημάτων από/ προς το Ηράκλειο.

Ακόμη μεγαλύτερος προβληματισμός προκύπτει για την Π.Ε. Λασιθίου.

Η εξυγίανση των υφιστάμενων άτυπων συγκεντρώσεων χαρακτηρίζεται χαμηλής προτεραιότητας, παρότι στην περιοχή υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις υποδομών και σημαντικές ροές αγροτικών προϊόντων και αγροεφοδίων. Η διαφοροποίηση αυτή δεν αιτιολογείται επαρκώς και κινδυνεύει να διατηρήσει για μεγάλο χρονικό διάστημα τις υφιστάμενες άτυπες και υποεξυπηρετούμενες συγκεντρώσεις.

Ιδιαίτερα σοβαρό είναι το έλλειμμα σχεδιασμού για το νότιο Ηράκλειο και το νότιο Λασιθί. Οι περιοχές αυτές παράγουν μεγάλο όγκο αγροτικών και μεταποιημένων προϊόντων, τα οποία πρέπει να συγκεντρωθούν, να τυποποιηθούν, να αποθηκευτούν και να μεταφερθούν προς τα λιμάνια και τις λοιπές πύλες εξόδου καθημερινά μέσω ενός επαρχιακού δικτύου με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, το οποίο εξυπηρετεί ταυτόχρονα κατοίκους, επισκέπτες, λεωφορεία και βαρέα οχήματα.

Η μείωση του ελάχιστου μεγέθους Επιχειρηματικών Πάρκων στα 15 στρέμματα μπορεί να εξυπηρετήσει ειδικές τοπικές ανάγκες, αλλά χωρίς σαφή χωρική ιεράρχηση, κοινές υποδομές και οργανωμένες, επαρκείς και ασφαλείς υφιστάμενες και ΝΕΕΣ μεταφορικές συνδέσεις, υπάρχει κίνδυνος να δημιουργηθούν πολλοί μικροί και ασύνδετοι υποδοχείς που θα αναπαράγουν τη σημερινή διάσπαση των εγκαταστάσεων εκτός σχεδίου και των ανάλογων εμπορευματικών ροών.

Παράλληλα, για την Αν. Κρήτη απαιτείται ρητή δυνατότητα δημιουργίας μεικτών οργανωμένων υποδοχέων βιομηχανίας και εφοδιαστικής.

Η στρατηγική για την Αν. Κρήτη δεν μπορεί να περιορίζεται στην οδική μεταφορά. Απαιτείται διερεύνηση ενός ολοκληρωμένου άξονα σταθερής τροχιάς από τη Σητεία έως το Καστέλλι Κισσάμου, με δυνατότητα εξυπηρέτησης τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων και με σύνδεση των βασικών αστικών κέντρων, λιμένων, αερολιμένων και οργανωμένων υποδοχέων.

Ειδικότερα Όσον αφορά στους ΟΥΜΕΔ και τις εκτάσεις στις οποίες έχουν εγκριθεί με οποιοδήποτε θεσμικό πλαίσιο «βιομηχανικές χρήσεις», στην περιφέρεια Κρήτης αναφέρονται (πίν.2.2-3, σελ.2-20 ΣΜΠΕ):

- 7 ΟΥΜΕΔ (συνολικού εμβαδού 3.808 στρ.),
- 39 καταγραφές βιομηχανικών χρήσεων (συνολικού εμβαδού 13.902 στρ.)
- 4 καταγραφές χονδρεμπορίου (συνολικού εμβαδού 1.267 στρ.).
- Επίσης, στην περιφέρεια Κρήτης καταγράφονται 19 Άτυπες Βιομηχανικές Συγκεντρώσεις (ΑΒΣ), συνολικού εμβαδού περί τα 15.674 στρ (πίν.2.2-4, σελ.2-21 ΣΜΠΕ).

Όσον αφορά σε βιομηχανίες Seveso, δηλαδή εγκαταστάσεις που αποθηκεύουν και διαχειρίζονται μεγάλες ποσότητες επικίνδυνων ουσιών, στην περιφέρεια Κρήτης καταγράφονται 8 Βιομηχανίες Κατώτερης Βαθμίδας & 6 Ανώτερης Βαθμίδας.

Η επιδίωξη της πολιτικής για την εξέλιξη της μεταποίησης είναι η διασφάλιση περιβαλλοντικής συμβατότητας με προσπάθεια προσέλκυσης, τουλάχιστον των νεοδημιουργούμενων μονάδων, εντός Οργανωμένων Υποδοχέων Μεταποιητικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων (ΟΥΜΕΔ).

Κλειδί για την προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων σε ΟΥΜΕΔ είναι το ανταγωνιστικό κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας τους έναντι της εκτός ΟΥΜΕΔ εγκατάστασης, καθώς έχει υπολογιστεί ότι «το κόστος της ελάχιστης απαιτούμενης γης για δομημένο χώρο 1.000 m² είναι από € 4.000 – 14.000 μικρότερο στην εκτός σχεδίου εγκατάσταση».

Για να επιτευχθεί αποκατάσταση ίσων όρων ανταγωνισμού και να γίνει ελκυστική η εγκατάσταση εντός ΟΥΜΕΔ, προβλέπονται τόσο πολεοδομικά / χωροταξικά / περιβαλλοντικά κίνητρα και αντικίνητρα όσο και συνδυασμένα χρηματοοικονομικά, που εξειδικεύονται αναλόγως και σε σχέδια νομοθετικού χαρακτήρα.

Ενδεικτικά, για την εκτός σχεδίου εγκατάσταση νεοδημιουργούμενων μονάδων μεταποίησης ή εφοδιαστικής, προβλέπεται αύξηση της αρτιότητας σε 10 στρέμματα και μείωση του συντελεστή κάλυψης σε 0,2 για τις βιομηχανικές μονάδες και 0,3 για τις μονάδες εφοδιαστικής.

Επιπλέον οφείλουμε να σημειώσουμε τα εξής:

Το υπό εξέταση Ειδικό Χωρικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα (ΕΧΠ ΒΕ) αναφέρει ότι «τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια και τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια μπορούν να εξειδικεύουν και εισάγουν περιοριστικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη βιομηχανικών εγκαταστάσεων και εγκαταστάσεων εφοδιαστικής, εφόσον είναι συμβατές με τις διατάξεις του παρόντος. Κατά την σύνταξη των ανωτέρω σχεδίων λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την αναδιατύπωση υφιστάμενων ρυθμίσεων εγκεκριμένων σχεδίων πολεοδομικού σχεδιασμού (ΤΠΣ, ΕΠΣ, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΖΟΕ) που ενδέχεται να δημιουργούν αντιθέσεις ή αντιφάσεις προς τις κατευθύνσεις του παρόντος».

Θεωρούμε ότι η θεσμοθέτηση των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΤΠΣ) οφείλει να προηγείται της θεσμοθέτησης του εν λόγω Ειδικού Χωρικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα (ΕΧΠ ΒΕ), ώστε το νέο χωροταξικό πλαίσιο να λάβει υπόψη και να διαμορφωθεί σε αντιστοιχία με τα εκάστοτε χαρακτηριστικά ανάπτυξης του τοπικού σχεδιασμού κάθε περιοχής, και να αποφευχθούν περιπτώσεις στις οποίες ο τοπικός σχεδιασμός ανάπτυξης θα κληθεί να αναδιατυπώσει υφιστάμενες ρυθμίσεις για να εναρμονιστεί με το ΕΧΠ.

Ομοίως, η έκδοση των Προεδρικών Διαταγμάτων που αφορούν στην Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΕΠΜ) των περιοχών του δικτύου Natura 2000, όφειλε επίσης να είχε προηγηθεί του εν λόγω ΕΧΠ ΒΕ, ώστε να υπάρχει καθορισμένο και διακριτό το πλαίσιο περιβαλλοντικής προστασίας των περιοχών αυτών.

Προφανώς συμφωνούμε με τον σκοπό του νέου Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα ως προς τον «μετασχηματισμό της χωρικής διάρθρωσης του εθνικής σημασίας τομέα της βιομηχανίας, περιλαμβανομένου και του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει τρεις διαστάσεις:

- (α) την προστασία του περιβάλλοντος,
- (β) την κοινωνική ισότητα και συνοχή &
- (γ) την οικονομική ευημερία και την ανάπτυξη».

Η επικαιροποίηση του ισχύοντος Πλαισίου και η εναρμόνισή του τόσο με τα υφιστάμενα αναπτυξιακά δεδομένα όσο και με τις σύγχρονες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές είναι πάνω από αναγκαία.

Σημειώνουμε ότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο αναπτυξιακός χαρακτήρας κάθε περιοχής ανά περίπτωση, ώστε να μην επιβαρυνθεί το τοπίο και επίσης να μην επηρεαστεί το τουριστικό προϊόν, με έμφαση στην παράκτια ζώνη, για την οποία αναφέρεται ότι «είναι επιτρεπτή η χωροθέτηση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας που έχουν ανάγκη χωροθέτησης σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 7 παρ. 6 της ΚΥΑ.

Ειδικότερα και σχετικά με την αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας, αναφέρεται ότι «δίδεται κατεύθυνση προς το υποκείμενο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού απαγόρευσης νέων

βιομηχανικών μονάδων ή οργανωμένων υποδοχέων σε αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας με την εξαίρεση των Επιχειρηματικών Πάρκων Εξυγίανσης υφιστάμενων άτυπων συγκεντρώσεων βιομηχανικών μονάδων.

Το παραπάνω αφορά σε κατεύθυνση και όχι σε ρητή απαγόρευση. Ως εκ τούτου, σημειώνουμε ότι η γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας πρέπει να διασφαλιστεί μέσω απαγόρευσης βιομηχανικών εγκαταστάσεων, με μόνη εξαίρεση τις ήπιες μορφές όσων συνδέονται με την αγροτική παραγωγή.

Γενικά για την Περιφέρεια Κρήτης πιστεύουμε ότι απαιτείται περαιτέρω εξειδίκευση και λεπτομερής διερεύνηση γενικά αλλά και ανά περίπτωση.

Επισημαίνουμε ότι δεν τεκμηριώνεται πως προκύπτει η αναφερόμενη έκταση επιπλέον 1.910 στρεμμάτων που έχει εκτιμηθεί ότι αρκεί για τις νέες μεταποιητικές δραστηριότητες στην Κρήτη έως το 2032. Επίσης επισημαίνουμε την φιλοσοφία του Σχεδίου που φαίνεται να μην συμπεριλαμβάνει την Κρήτη στον νησιωτικό χώρο, μια και αναφέρεται ότι «ορίζεται ότι τα νησιά Εύβοια και Κρήτη αντιμετωπίζονται λόγω του μεγέθους τους και της δυναμικής τους, όπως ο ηπειρωτικός χώρος».

Το Σχέδιο οφείλει να δώσει περισσότερη βαρύτητα σε θέματα διασφάλισης της βιωσιμότητας, με έμφαση στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, και την προώθηση κατάλληλων πρακτικών επαναχρησιμοποίησης πόρων (υπό την έννοια της κυκλικής οικονομίας), καταλλήλων συστημάτων επεξεργασίας αποβλήτων, περιβαλλοντικά φιλικών υποδομών, ενεργειακών καινοτομιών, ικανών ελέγχων κλπ.

Οι βασικές αρχές του νέου ΕΧΠ ΒΕ με σκοπό να συγκεντρώσουν σε συγκεκριμένες περιοχές τις μεταποιητικές δραστηριοτήτων και τον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, περιορίζοντας την άναρχη χωροθέτησή τους, κινούνται στη σωστή κατεύθυνση, ωστόσο πρέπει να υπάρξει σαφής νομοθετική μέριμνα ώστε να διασφαλίζεται ο αναπτυξιακός χαρακτήρας κάθε περιοχής, με έμφαση στο περιβάλλον, στο τοπίο, στον πολιτισμό, στον τουρισμό και στον αγροκτηνοτροφικό τομέα.

Τέλος, και ειδικά με το το άρθρο 10.3 (και ειδικότερα η παράγραφος 10.3.ε) του υπό διαμόρφωση Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα (ΕΧΠ-ΒΕ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) αφορά στη θεσμοθέτηση αρμοδιοτήτων στους φορείς διαχείρισης των Οργανωμένων Υποδοχέων Μεταποιητικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων (ΟΥΜΕΔ). Η συγκεκριμένη διάταξη έχει προκαλέσει έντονες αντιδράσεις και συζητήσεις στον επιχειρηματικό κόσμο.

Αρμοδιότητα ελέγχου: Αναθέτει στους φορείς διαχείρισης των ΟΥΜΕΔ τον έλεγχο της περιβαλλοντικής και πολεοδομικής συμβατότητας των εγκατεστημένων μονάδων εντός των ζωνών τους.

Με αυτό τον τρόπο υπάρχει σύγχυση του ρόλου του διαχειριστή και του κρατικού εκλεκτή, και δημιουργείται στρέβλωση στην αγορά και καθεστώςτα πολλαπλών ταχυτήτων ανάμεσα στις επιχειρήσεις.

Επίσης ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στην αναφορά της ΣΜΠΕ σύμφωνα με την οποία οι δραστηριότητες στα Λινοπεράματα «συνεχίζουν επί των οικοπεδικών χώρων της σημερινής εγκατάστασης τους, με δυνατότητα επέκτασης των πάσης φύσεως κτιριακών μονάδων τους επί αυτών.

Σε περίπτωση που η επέκταση της δραστηριότητάς τους, βάσει της οποίας απαιτούνται πρόσθετες κτιριακές εγκαταστάσεις, κρίνεται ως ιδιαίτερης σημασίας για την εθνική οικονομία, επιτρέπεται επιπρόσθετη των ισχυόντων βάσει της νομοθεσίας παρέκκλιση κατά 10%».

Το άνω δεν αναφέρεται στην ΚΥΑ χωρίς να υπάρχει αναφορά σε αντίθετη κατάσταση ως εκ τούτου συμπεραίνουμε ότι αποσιωπάται.

Η διατύπωση αυτή στη ΣΜΠΕ δημιουργεί σοβαρό προβληματισμό, καθώς φαίνεται να προεξοφλεί τη συνέχιση της υφιστάμενης κατάστασης χωρίς να τεκμηριώνεται επαρκώς:

- γιατί αποκλείεται ή μετατίθεται η αναζήτηση εναλλακτικής χωροθέτησης,
- αν έχει αξιολογηθεί η συμβατότητα των εγκαταστάσεων με τη σημερινή και μελλοντική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Δ. Μαλεβιζίου,
- πώς και εάν αντιμετωπίζονται οι σωρευτικές κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές και χωρικές επιβαρύνσεις,
- ποια μέτρα προβλέπονται για την ασφάλεια, την πρόσβαση και τη διακίνηση επικίνδυνων φορτίων,
- αν η συνέχιση αποτελεί προσωρινή μεταβατική λύση ή πάγια επιλογή.

Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, το ΤΕΕ/ΤΑΚ θεωρεί αναγκαίο:

1. Να παγώσει η διαδικασία ψήφισης του σχετικού Νομοσχεδίου , δίνοντας χρόνο στις αρμόδιες υπηρεσίες και μελετητική ομάδα της ΣΜΠΕ να επανεξετάσουν όλες τις παρεμβάσεις των Φορέων.
2. Να αναμορφωθεί το πλαίσιο του ειδικού χωρικού και να επανέλθει εκ νέου προς διαβούλευση.

Η άμεση αντιμετώπιση του ζητήματος αποτελεί προϋπόθεση για την αποκατάσταση του αισθήματος δικαίου και της εμπιστοσύνης των πολιτών προς το Κράτος.

Αναμένουμε τις ενέργειές σας και την επίσημη ενημέρωσή μας.



Για τη ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΑΚ

Η Πρόεδρος

Μαρία Γ. Λυδάκη
Πολιτικός Μηχανικός

Κοινοποίηση:

- Βουλευτές Ανατολικής Κρήτης
- Περιφερειάρχη Κρήτης κ. Σταύρο Αρναουτάκη
- Δημάρχους Ανατολικής Κρήτης
- Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης κ. Μαρία Κοζυράκη
- Πρόεδρο ΠΕΔ Κρήτης κ. Γιώργο Μαρινάκη
- Πρόεδρο ΤΕΕ κ. Γιώργο Στασινό
- Πρόεδρους ΕΒΕ Ανατολικής Κρήτης
- Πρόεδρο ΣΕΒΠΗ
- Πρόεδρο ΣΥΝΕΦΜΑ
- Πρόεδρο ΟΕΒΕΝΗ
- Πρόεδρο ΒΙΟΠΑ Ανωπόλεως
- Πρόεδρο ΒΙΟΠΑ Ιεράπετρας

- Πρόεδρο ΒΙΟΠΑ Αγ Νικολάου
- Μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- ΜΜΕ

Εσωτερική διανομή:

- Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Προεδρείο «Α» ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Πρόεδρο Πειθαρχικού Συμβουλίου
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Κλαδικοί Σύλλογοι των Μηχανικών Ανατ. Κρήτης
- Εκλεγμένοι στη Κεντρική Αντιπροσωπεία μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο Προϊσταμένης
- Γραφείο Μηχανικών
- Χρονολογικό αρχείο
- Φάκελος Δ.Ε.
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ