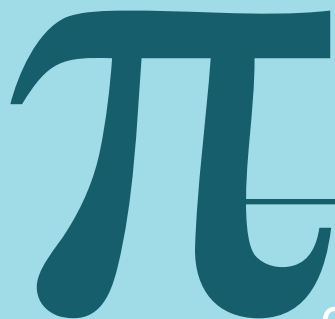




ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

χωροταξίας, πολεοδομίας
& περιφερειακής ανάπτυξης

08

8 Νοεμβρίου

Παγκόσμια Ημέρα Πολεοδομικού Σχεδιασμού

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Το σημερινό ελληνικό σύστημα πολεοδομικού
σχεδιασμού από τη σκοπιά των μελετητών

(Α' μέρος)



Think Before You Print



Ενημερωτικό Δελτίο

Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας
Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

Νοέμβριος 2010

ΜΗΝΥΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΕ- ΔΡΟΥ



της Σοφίας Καζάκη

Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων
Μηχανικών Πολεοδομίας, Χω-
ροταξίας, και Περιφερειακής
Ανάπτυξης (Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.)

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι Μηχανικοί Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,

Αγαπητές αναγνώστριες και αναγνώστες,

Ο φετινός εορτασμός της Παγκόσμιας Ημέρας Πολεοδομικού Σχεδιασμού στις 8 Νοεμβρίου συνοδεύεται από σημαντικότερες αλλαγές του πλαισίου χωρικού σχεδιασμού, τόσο λόγω της αλλαγής του αυτοδιοικητικού χάρτη με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης», όσο και λόγω των συνθηκών δημοσιονομικής στενότητας που βιώνει η χώρα.

Περισσότερο ίσως από κάθε άλλη φορά είναι ζητούμενη η συμβολή του σχεδιασμού στον στόχο της υποστήριξης και προσέλκυσης επενδύσεων, της ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας και της τόνωσης του παραγωγικού δυναμικού με σκοπό την έξοδο από την κρίση.

Εστιάζοντας κατά προτεραιότητα στην αναπτυξιακή διάσταση του σχεδιασμού είναι ανάγκη να διατυπωθούν σαφείς κατευθύνσεις, ικανές να προσανατολίσουν τις επενδύσεις (ιδιωτικές και δημόσιες) σε κατάλληλες περιοχές ώστε να αποφευχθεί η εμπλοκή και ακύρωση πράξεων από τα δικαστήρια λόγω έλλειψης ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού. Τα περιφερειακά χωροταξικά πλαίσια είναι ανάγκη να επικαιροποιηθούν και να αποκτήσουν, αντί της γενικότητας που χαρακτηρίζει τα περισσότερα, σαφές επιχειρησιακό περιεχόμενο. Τα σχέδια αυτά οφείλουν να αποτελούν έναν οδηγό συντο-

νισμού των πολιτικών, προγραμμάτων και επενδύσεων σε επίπεδο περιφέρειας, κατανέμοντας τις αρμοδιότητες για την εφαρμογή τους και με συγκεκριμένες πηγές χρηματοδότησης και χρονοδιαγράμματα.

Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί και στους χρόνους εναρμόνισης του υποκείμενου σχεδιασμού (ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, Πολεοδομικές Μελέτες, Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου κλπ.) στις προβλέψεις των υπερκείμενων σχεδίων ώστε να υπάρχει λογική χρονική αντιστοιχία με τη σύγχρονη αναπτυξιακή/επιχειρηματική δυναμική. Αντίστοιχη μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί και σχετικά με τη ρύθμιση των χρήσεων γης, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι σύγχρονες επιχειρηματικές δραστηριότητες (π.χ. αθλητικές εγκαταστάσεις με εμπορικές χρήσεις, κλπ.) είναι σύνθετες και η όποια κωδικοποίηση των χρήσεων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις σύγχρονες εξελίξεις ώστε να μην ακυρώνονται επενδυτικά σχέδια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η χρηματοδότηση του σχεδιασμού από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους θα περιοριστεί λόγω των συνθηκών οικονομικής στενότητας. Για το λόγο αυτό θα πρέπει εναλλακτικά να αναζητηθούν και να ενθαρρυνθούν από την πολιτεία νέοι τρόποι χρηματοδότησης κυρίως του πολεοδομικού σχεδιασμού, μέσω ευρύτερων εταιρικών σχημάτων, με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων και τον επιμερισμό του κόστους μεταξύ των επωφελουμένων.

Τέλος, ζητούμενο της εποχής είναι η ενίσχυση της διαφάνειας της διαδικασίας σχεδιασμού αλλά και εφαρμογής του. Είναι ανάγκη να αντιμετωπιστούν χρόνιες παθογένειες, με την ενίσχυση της δημοσιότητας και της λογοδοσίας των αρμόδιων φορέων του κράτους και της αυτοδιοίκησης, την απλοποίηση και τυποποίηση των διαδικασιών, την εφαρμογή των κανόνων της διοίκησης με στόχους σε όλες τις υπηρεσιακές μονάδες που εμπλέκονται στο σχεδιασμό.

Όλοι εμείς που υπηρετούμε τον χωρικό σχεδιασμό είμαστε βέβαιοι ότι και στις σημερινές συνθήκες της κρίσης μπορούμε να μεγιστοποιήσουμε το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό όφελος του σχεδιασμού για τη χώρα μας.

ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Το ενημερωτικό δελτίο του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, με την ονομασία «Π», συντάσσεται σε τριμηνιαία βάση και αποστέλλεται στους αναγνώστες του μέσω e-mail.

Με την έκδοση του 8^{ου} τεύχους συμπληρώνεται ο δεύτερος χρόνος παρουσίας του στον τεχνικό κόσμο. Η έκδοση του 8^{ου} τεύχους συμπίπτει επίσης με τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Πολεοδομικού Σχεδιασμού, που αποτέλεσε αφορμή για τη φιλοξενία αφιερώματος. Μελετητές που ασχολούνται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό καλούνται να καταθέσουν τις απόψεις τους για θέματα που σχετίζονται με αυτόν.

Για τη σύνταξη του τεύχους θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερα, όσους δούλεψαν στις επιμέρους Ομάδες Εργασίας και τους συναδέλφους της Ομάδας Επιστημονικής και Τεχνικής Υποστήριξης.

Τη Συντακτική Επιτροπή αποτελούν οι διατελέσαντες Πρόεδροι του Συλλόγου. Η Συντακτική Επιτροπή είναι αρμόδια να καθορίσει το περιεχόμενο του κάθε τεύχους και διατηρεί το δικαίωμα να επεμβαίνει σε άρθρα που αποστέλλονται προς δημοσίευση, προκειμένου να διασφαλίζεται ο ενιαίος χαρακτήρας του τεύχους. Εφόσον κρίνει ότι οι παρεμβάσεις της ενδέχεται να αλλοιώσουν το περιεχόμενο ενός άρθρου, υποχρεούται να έλθει σε επικοινωνία με το συντάκτη, προκειμένου να λάβει τη σύμφωνη γνώμη

του. Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν τις απόψεις των συντακτών τους. Τα άρθρα που δημοσιεύονται στη στήλη «Απόψεις» δεν υπάγονται σε κρίση.

Παρακαλούμε για την έγκαιρη διευθέτηση ζητημάτων πνευματικής ιδιοκτησίας των στοιχείων που αποστέλλετε. Ο Σύλλογος και η Συντακτική Επιτροπή δε φέρουν καμία ευθύνη για περιπτώσεις ενυπογράφων άρθρων ή φωτογραφιών και λοιπών στοιχείων που έχουν αποσταλεί και τα οποία θίγουν πνευματικά δικαιώματα τρίτων.

Η φωτογραφία στο εξώφυλλο είναι της Έφης Δαμουλάκη από τη Νέα Υόρκη.

“Π” is the official journal of the Hellenic Association of City and Regional Planners (SEMPXPA). Full members are graduates of the Departments of Planning and Regional Development, accredited by the Technical Chamber of Greece (TEE). Other engineers with an extensive academic and professional background in City and Regional Planning, also accredited by the Technical Chamber of Greece, can become Members.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Σε αυτό το τεύχος βοήθησαν οι συναδέλφισσες και συνάδελφοι (αλφαβητικά):

- Αιμιλία Αλεξανδροπούλου
- Άννα Γιαννιού
- Ιωάννα Δούνια
- Χρυσός Μακράκης - Καραχάλιος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μήνυμα της Προέδρου _____	Κώστας Τσαβδάρου _____	37
Από τη Συντακτική Επιτροπή _____	Απόψεις _____	46
Επιστημονική και Τεχνική Υποστήριξη _____	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2012. Ευκαιρία για «θεσμική» μετάβαση σε ένα νέο μοντέλο διακυβέρνησης _____	46
Νέα και Θέσεις του Συλλόγου _____	Μεθοδολογική προσέγγιση για τον υπολογισμό πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης: Δύο μελέτες περίπτωσης στην πόλη της Θεσσαλονίκης _____	50
Απολογισμός Δράσεων του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3^ο τρίμηνο του 2010 _____	Βιβλιοπαρουσιάσεις _____	55
Τα Νέα των Περιφερειακών Τμημάτων _____	Συνέδρια και Εκδηλώσεις _____	56
Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3^ο τρίμηνο του 2010 _____	Από τον Τύπο _____	57
Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3^ο τρίμηνο του 2010 _____	Λέξεις - Κλειδιά Προηγούμενων Τευχών _____	60
Σεμινάριο Real Estate _____		
Επιστημονικά Θέματα _____		
Γνωμοδότηση του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 2020 _____		
Υπόμνημα του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. προς τον ΟΡ.ΘΕ. _____		16
Αφιέρωμα _____		20
Το σημερινό ελληνικό σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού από τη σκοπιά των μελετητών. Απόψεις και προτάσεις για τη βελτίωσή του (Α' Μέρος) _____		20
Γιάννης Αγγελίδης _____		22
Έρση Αυγουστίδου _____		28
Δημήτρης Δούμας _____		30

ΝΕΑ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

Απολογισμός Δράσεων του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3^ο τρίμηνο του 2010

Κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου (Ιουλ. - Σεπ. 2010) ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πραγματοποίησε τις εξής δράσεις:

- **21/07/10:** Επιστολή προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Μ. Μπόλαρη σχετικά με τη στελέχωση της Επιχειρησιακής Μονάδας Ανάπτυξης στη Θεσσαλονίκη.
- **23/07/10:** Επιστολή προς τον πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. σχετικά με το πόρισμα της Επιτροπής Διαιτησίας.
- **23/07/10:** Επιστολή προς τον Γ.Γ. του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ι. Οικονομίδη και τη Γ.Ε.Μ. προκειμένου να ληφθεί υπόψη το πόρισμα της Επιτροπής Διαιτησίας στην αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων μελετών (Ν.3316/2005) και στην εγγραφή στα μητρώα μελετητών των Μ.Χ.Π.Π.Α.
- **02/09/10:** Αποστολή προς τον πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. των θέσεων του Συλλόγου επί της πρότασης του Τ.Ε.Ε. για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων μελετών (Ν.3316/2005)
- **21/09/10:** Επιστολή προς τον πρόεδρο του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Π.Θ. Αν. Καθ. Α. Λουκά και τον Διευθυντή του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Αν. Καθ. Ε. Μυστακίδη σχετικά με τη

δυνατότητα εγγραφής Μ.Χ.Π.Π.Α. στο εν λόγω Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα.

- **30/09/10:** Συμμετοχή σε συνάντηση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων μελετών (Ν.3316 /2005). Τον Σύλλογο εκπροσώπησε η πρόεδρος κα Σ. Καζάκη και η αντιπρόεδρος κα Ι. Δούνια.
- **01/10/10:** Σε συνέχεια της συνάντησης της 30/09/10, επιστολή προς τον Γ.Γ. του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ι. Οικονομίδη με τις θέσεις και προτάσεις του Συλλόγου για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων μελετών (Ν.3316/2005).

Τα Νέα των Περιφερειακών Τμημάτων

Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3^ο τρίμηνο του 2010

Κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου (Ιουλ. - Σεπ. 2010) το Περιφερειακό Τμήμα Βόρειας Ελλάδας (Π.Τ.Β.Ε.) του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πραγματοποίησε τις εξής δράσεις:

- **06/07/10:** Αποστολή υπομνήματος προς τον ΟΡ.ΘΕ με τις θέσεις του Π.Τ.Β.Ε. για τα θέματα εδαφικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης.
- **15/07/10:** Δημοσίευση στο ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ (Τεύχος 401/15.07.10) Δελτίου Τύπου σχετικά με τη συνάντηση της Δ.Ε. του Π.Τ.Β.Ε. με την Εκτελεστική

Επιτροπή του ΟΡ.ΘΕ. στα γραφεία του τελευταίου.

- **30/08/10:** Αποστολή πρόσκλησης συμμετοχής στο αφιέρωμα του «π» για τα ζητήματα του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα.
- **07/09/10:** Επιστολή προς τον Δήμο Καλλιθέας σχετικά με την προκήρυξη της μελέτης «Κτηματογράφηση - Πολεοδόμηση - Πράξη Εφαρμογής στους οικισμούς του Δήμου Καλλιθέας Νομού Θεσσαλονίκης»
- **29/9/10:** Αποστολή παρατηρήσεων του Π.Τ.Β.Ε. προς τον Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων μελετών (Ν.3316/2005).

Ομάδες εργασίας

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας για το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης (Σεπτ. 2010).

Μέλη: Π. Καρκαβίτσας, Σ. Κούτρα, Θ. Παπαϊωάννου, Α. Σανόπουλος, Σ. Σεϊτανίδης, Συντονιστής: Ν. Κουτσομάρκος

Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3ο τρίμηνο του 2010

Κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου (Ιουλ. - Σεπ. 2010) το Περιφερειακό Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας (Π.Τ.Κ.Δ.Θ.) του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πραγματοποίησε τις εξής δράσεις:

- **14/09/10:** Τεχνική επίσκεψη στην «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε. - Σήραγγες Τεμπών» με το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. Το Π.Τ. εκπροσώπησε ο ταμίας Δ. Μιμής.
- **16/09/10:** Τεχνική επίσκεψη στην Κ/Ξ «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος

Α.Ε.- Ε-65», στην Καρδίτσα με το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. Το Π.Τ. εκπροσώπησε η πρόεδρος Α. Γιαννιού.

- **27/09/10 - 01/10/10:** Πραγματοποιήθηκε το σεμινάριο με θέμα «Real Estate - Διαχείριση ακινήτων» σε συνεργασία με Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. και τον Σύλλογο Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών και εισηγητές τους: Χάρη Μπακιρτζόγλου, Άρη Παπώτη, Μαριάννα Γκόγκου, Νικόλαος Καρανικόλας και Σπύρος Ράπτης. Επιστημονικός υπεύθυνος: Δ. Μιμής.
- **01/10/10:** Συνάντηση στο Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. όλων των κλαδικών συλλόγων με τον υποψήφιο Δήμαρχο Λάρισας κ. Ι. Σαπκα. Το Π.Τ. εκπροσώπησε η πρόεδρος Α. Γιαννιού.

Σεμινάριο Real Estate

Πραγματοποιήθηκε σε αίθουσα του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. στη Λάρισα το διάστημα 27 Σεπτεμβρίου – 1 Οκτωβρίου 2010 το σεμινάριο διάρκειας 25 ωρών με θέμα «**Real Estate - Διαχείριση ακινήτων**». Το σεμινάριο διοργανώθηκε από τον Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.) και το Περιφερειακό Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας Βόρειας Ελλάδας (Π.Τ.Κ.Δ.Θ. - Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.) σε συνεργασία με το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. και το Σύλλογο Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών.

Στη διάρκεια του σεμιναρίου αναλύθηκαν οι μεθοδολογίες εκτίμησης ακινήτων και αναλυτικά: η συγκριτική μέθοδος, η μέθοδος της αντιπαροχής, η υπολειμματική μέθοδος, η μέθοδος κόστους αντικατάστασης, η μέθοδος κεφαλαιοποίησης - απόδοσης ακινήτων και η μέθοδος προεξοφλημένων ταμειακών ροών. Τις μεθόδους παρουσίασαν οι κκ. Χάρης Μπακιρτζόγλου, Άρης Παπότης, Μα-

ριάνα Γκόγκου, Νίκος Καρανικόλας και Σπύρος Ράπτης.

Το σεμινάριο παρακολούθησαν 98 άτομα (μηχανικοί χωροταξίας, πολεοδομίας & περιφερειακής ανάπτυξης, αγρονόμοι τοπογράφοι, αρχιτέκτονες, πολιτικοί μηχανικοί, κ.α.) Στο τέλος του σεμιναρίου δόθηκε βεβαίωση παρακολούθησης.

Ευχαριστούμε τους εισηγητές που δέχτηκαν να μοιραστούν μαζί μας την πολύτιμη εμπειρία και γνώσεις τους, τους επιστημονικούς υπεύθυνους Δ. Μιμή, Μ.Χ.Π.Π.Α. & Θ. Κακαρδάκο, Α.Τ.Μ. καθώς και τις συναδέλφους Α. Γιαννιού και Μ. Τριανταφυλλίδου που ασχολήθηκαν με τη διοργάνωση του σεμιναρίου.



Φωτογραφίες: Εισηγητές και συμμετέχοντες στο σεμινάριο «Real Estate – Διαχείριση ακινήτων» στη Λάρισα

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Γνωμοδότηση του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 2020

Το Π.Τ.Β.Ε., ανταποκρινόμενο στην πρόσκληση του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. για συμμετοχή στη διαβούλευση του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη απέστειλε γνωμοδότηση που έχει ως εξής:

Το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης 2020 (ΕΣΣΥΜ-Θ) προτείνει ένα σύνολο έργων υποδομών μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη που εντάσσονται σε τρεις κατηγορίες, ήτοι τις «Δημόσιες Συγκοινωνίες» τις «Οδικές Υποδομές» και τους «Τερματικούς Σταθμούς – Χώρους Στάθμευσης». Στη συνέχεια προχωρά σε μια πρόταση προτεραιοποίησης των έργων σε κάθε τομέα. Δηλαδή η εκροή του Σχεδίου είναι ένας κατάλογος έργων προτεραιότητας.

Δεδομένου αυτού του χαρακτήρα του Σχεδίου, είναι προφανές ότι το αντικείμενο της διαβούλευσης περιορίζεται αποκλειστικά στην επιβεβαίωση ή όχι της κατασκευής προαποφασισμένων έργων, τα οποία είναι **ιδιαίτερα δυσδιάκριτο** από ποιες κατευθύνσεις πολιτικής προέρχονται, σε ποια στρατηγική βασίζονται και σε ποιο πλαίσιο σχεδιασμού εντάσσονται. Τον ισχυρισμό αυτό ενισχύει και η προτεινόμενη δομή υποβολής των προτάσεων από το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ., ως υπεύθυνο της διαβούλευσης, η οποία αντιστοιχεί στις εκροές του Σχεδίου, δηλαδή τις προτάσεις έργων και την προτεραιοποίησή τους. Συνεπώς, παρά τις αναφορές περί δημοκρατικού

διαλόγου και εξασφάλισης της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης, η διαβούλευση περιορίζεται στην επιλογή a-la-carte μεταξύ έργων:

- με την επιβεβαίωση ή πρόταση αλλαγής των έργων προτεραιότητας, ή/και
- με τη διατύπωση προτάσεων έργων που δεν έχουν συμπεριληφθεί στο ΕΣΣΥΜ-Θ.

Η συγκεκριμένη διαδικασία δε φαίνεται να συμβαδίζει με την έννοια του ορθολογικού και συμμετοχικού σχεδιασμού. Παρόλα αυτά, το Π.Τ.Β.Ε., επιδιώκοντας να συμβάλει εποικοδομητικά στο όλο εγχείρημα, θα προσπαθήσει να αναδείξει τις πραγματικές παραμέτρους του σχεδιασμού.

1. Αξιολόγηση της στρατηγικής του ΕΣΣΥΜ-Θ

Το Σχέδιο διαπνέεται από μια μεγαλεπήβολη λογική υποδομών μεταφορών, κυρίως οδικών, αν όχι ξεπερασμένη τότε σίγουρα κατάλληλη για κάποιο άλλο μείγμα κοινωνικοοικονομικών συνθηκών. Το σχέδιο επικεντρώνεται σε βαριές, χρονοβόρες και κοστοβόρες υποδομές, που δε συνάδουν με τις παρούσες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες και την τάση που παρατηρείται παγκοσμίως για μείωση των πωλήσεων αυτοκινήτων, στροφή προς εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, μείωση της ζήτησης για προαστιακή κατοικία κλπ. Οι τάσεις αυτές φαίνεται πως δεν αποτελούν παροδικά φαινόμενα του οικονομικού κύκλουⁱ, αλλά στοιχεία που ενισχύουν τις αντιλήψεις για αλλαγή προς περισσότερο έξυπνα και βιώσιμα πρότυπα μετακίνησης και κατοικίαςⁱⁱ. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, ο ΣΑΣΘ και άλλοι φορείς καθώς και μια σειρά από δημοσιεύματα του τύπου καταγράφουν σημαντική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου σε άλλοτε μπιτολιτισμένους

ⁱ Florida R., 2010, The Great Reset: How New Ways of Living and Working Drive Post-Crash Prosperity, Harper

ⁱⁱ Εδαφική Ατζέντα της Ε.Ε. και Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις. Συμβούλιο Υπουργών, Μάιος 2007.

οδικούς άξονες της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας και μια αύξηση στις μετακινήσεις με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράςⁱⁱⁱ.

Τα παραπάνω δεδομένα δε φαίνεται να λαμβάνονται υπόψη στο ΕΣΣΥΜ-Θ το οποίο δόθηκε σε διαβούλευση. Αντίθετα το ΕΣΣΥΜ-Θ συγκεντρώνει προτάσεις είτε προγενέστερων μελετών είτε αυταπόδεικτων χρόνιων «αιτημάτων» της πόλης, που στην καλύτερη περίπτωση βασίζονται σε δεδομένα και στατιστικά στοιχεία της προηγούμενης δεκαετίας, τα οποία δεν ήταν όμως σε θέση να προβλέψουν τις αλλαγές στις τάσεις που επέφερε το σημείο καμπής της χρηματοοικονομικής – και όχι μόνο – κρίσης. Επιπλέον απουσιάζει η εξέταση περισσότερο «έξυπνων» λύσεων. Για παράδειγμα, αντί να επιδιώκεται η μεγιστοποίηση της χρησιμοποίησης της υπάρχουσας χωρητικότητας των οδικών υποδομών και η υλοποίηση περιορισμένων αλλά υψηλής αποδοτικότητας παρεμβάσεων, δίνεται μεγαλύτερη έμφαση σε μια μεγάλης κλίμακας επέκταση των οδικών υποδομών με χαρακτήρα περιαιστικών αυτοκινητοδρόμων, στα πρότυπα περιοχών ραγδαίας προαστιοποίησης και αστικής εξάπλωσης, προτύπων που πλέον βαδίζουν προς τη δύση τους. Επίσης, στα έργα προτεραιότητας μέσων σταθερής τροχιάς δεν αναδεικνύονται με σαφήνεια^{iv} οι λύσεις μαζικής μετακίνησης χαμηλού κόστους αλλά υψηλής αποτελεσματικότητας, όπως συστήματα ελαφρού σιδηροδρόμου^v, έναντι των επεκτάσεων του μετρό. Τέλος, αντί να δίνεται προτεραιότητα στην προσαρμογή στις νέες συνθήκες με την άμεση και αποτελεσματική ικανοποίηση του βασικού δικαιώματος των πολιτών για κινητικότητα, **μόνο το 40%** του συνολικού κόστους κατευ-

θύνεται στις υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ποσοστό το οποίο είναι πλάσματικά προσαυξημένο (βλ. παρακάτω στην ενότητα «Χρηματοδότηση»).

2. Αξιολόγηση των γενικών αρχών του ΕΣΣΥΜ-Θ

Ως γενικές αρχές του ΕΣΣΥΜ-Θ αναφέρονται οι εξής:

i. Εστίαση στα συστήματα Δημοσίων Συγκοινωνιών, επίκεντρο τα μέσα μαζικής μεταφοράς και λοιποί τρόποι μετακίνησης που δε βασίζονται στο Ι.Χ.

ii. Ολοκληρωμένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός

iii. Καλλίτερη εξυπηρέτηση του συνόλου των ατομικών μετακινήσεων στην περιοχή (σε αντιδιαστολή με τις μετακινήσεις οχημάτων) στα πλαίσια παροχής ικανοποιητικής «κινητικότητας» (mobility) σε όλο το κοινωνικό σύνολο.

iv. Λογική ολοκλήρωσης «Δικτύου» και «συστήματος κινητικότητας» για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή της.

Το Π.Τ.Β.Ε. συμφωνεί με τις βασικές αρχές και τη φιλοσοφία του σχεδιασμού όπως αποτυπώνονται στο κεφ.1.3. της έκθεσης. Όμως αυτές ακυρώνονται στη πράξη:

- με τη φανερά αναλυτικότερη περιγραφή των έργων οδικών υποδομών σε σχέση με τις υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς,
- με την αναλογία (τουλάχιστον) 60-40 της χρηματοδότησης υπέρ των οδικών υποδομών,
- με τη σαφώς υψηλότερη προτεραιοποίηση των οδικών έργων στο χρονοδιάγραμμα της έκθεσης,
- με την εφαρμογή, εν τέλει, της θεωρίας των ιεραρχικών δικτύων.
- με την καταλυτική επικράτηση της «σκιώδους» αρχής της απορρόφησης των πόρων του ΕΣΠΑ μέσω της προτεραιό-

ⁱⁱⁱ Ενδεικτικά:

<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=202189>
<http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=61136>

^{iv} τουλάχιστον σε λεκτικό επίπεδο.

^v Ακόμα και η πρωτεύουσα της αυτοκίνησης, το Ντιτρόιτ, βασισμένο μέχρι σήμερα μόνο στα λεωφορεία, επιλέγει πλέον συστήματα LRT.

τητας σε «ώριμα» έργα, έναντι της ποιότητας του σχεδιασμού.

Το Π.Τ.Β.Ε. θεωρεί απαραίτητο να αναθεωρηθεί το περιεχόμενο του προτεινόμενου σχεδίου, ώστε να εξασφαλιστεί η ελάχιστη απαραίτητη εσωτερική συνοχή του με τις γενικές αρχές που τίθενται από το ίδιο. Επιπλέον στις **γενικές αρχές** του ΕΣΣΥΜ-Θ θεωρούμε ότι είναι **αναγκαίο και σκόπιμο να περιληφθούν οι εξής:**

- i. Οι Χωρικές Προτεραιότητες για την Θεσσαλονίκη και την ευρύτερη περιοχή όπως προκύπτουν - ή θα προκύψουν - από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το Περιφερειακό Πλαίσιο και την αναθεώρησή του, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, το Ε.Π. Μακεδονίας - Θράκης και την αναθεώρησή του, το Γ.Π.Σ. Θεσσαλονίκης και την αναθεώρησή του.
- ii. Η αρχή της συμπαγούς πόλης και του περιορισμού της αστικής διάχυσης.
- iii. Η αρχή της πολυκεντρικής οργάνωσης των αστικών περιοχών.
- iv. Η αρχή των σύνθετων ευέλικτων δικτύων μεταφορών.
- v. Η αλλαγή της αναλογίας των μετακινήσεων μεταξύ Ι.Χ. και ΜΜΜ υπέρ των τελευταίων.
- vi. Η προσπάθεια για αλλαγή της συμπεριφοράς των πολιτών προς τον περιορισμό της χρήσης Ι.Χ.

Επιπρόσθετα το ΕΣΣΥΜ-Θ θέτει ορισμένα κριτήρια βάσει των οποίων γίνεται η πρόταση για τα έργα και την προτεραιοποίησή τους. Το Π.Τ.Β.Ε. συμφωνεί με αυτά τα κριτήρια αλλά και σε αυτήν την περίπτωση ακυρώνονται στην πράξη. Το μόνο κριτήριο που φαίνεται να ακολουθείται με συνέπεια είναι αυτό του βαθμού «ωριμότητας» το οποίο σημειωτέον είναι το λιγότερο σαφές και αξιόπιστο. Σύμφωνα με το ίδιο το ΕΣΣΥΜ-Θ η ωριμότητα ορίζεται **έστω** με τη μορφή **αρχικής** θεώ-

ρησης και ανάλυσης του έργου από κάποια μελετητική δραστηριότητα^{vi}.

3. Δημόσιες Συγκοινωνίες

Όσον αφορά τις προτεραιότητες που πρέπει να τεθούν στον τομέα των Δημοσίων Συγκοινωνιών θα θέλαμε να επισημάνουμε τα εξής:

- i. Θα πρέπει να υπάρξει στροφή στα Ποιοτικά Συστήματα Αστικών Συγκοινωνιών - Π.Σ.Α.Σ. (σύγχρονο Τραμ / Τροχιόδρομος, ελαφρύς σιδηρόδρομος, περιαστικός/προαστιακός σιδηρόδρομος). Εκτός από τις άμεσες θετικές επιπτώσεις στην κινητικότητα, το περιβάλλον και την ενεργειακή αποδοτικότητα, αυτά τα ποιοτικά συστήματα συγκοινωνιών ασκούν σημαντικές έμμεσες αλλά μετρήσιμες θετικές επιδράσεις στην πράσινη οικονομία και την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, τη συνοχή, την αστική αναζωογόνηση και την κλιματική αλλαγή. Τα Π.Σ.Α.Σ. μπορούν να αποτελέσουν καταλύτη για αειφόρο ανάπτυξη, παρέχοντας επίσης νέες ευκαιρίες απασχόλησης και δημιουργώντας συνθήκες πολλαπλασιαστή.
- ii. Η «περιαστική» και η «λοιπή περιοχή» της Θεσσαλονίκης δεν προβλέπεται να εξυπηρετηθούν με μέσα σταθερής τροχιάς, ενώ η «ραχοκοκαλιά» του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών - το σύστημα των «γραμμών Μετρό ή άλλων μέσων σταθερής τροχιάς» - περιορίζεται στο ΠΣΘ. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη των τελευταίων 2 δεκαετιών και τις τάσεις πληθυσμιακής εξέλιξης των δήμων της «περιαστικής» και «λοιπής περιοχής» της Θεσσαλονίκης, κρίνεται ότι το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς είναι χωρικά ανεπαρκές και μη ολοκληρωμένο.

^{vi} Ειδικότερα, δεν προκύπτει σαφής υψηλότερη ωριμότητα των οδικών έργων έναντι των έργων Δημοσίων Συγκοινωνιών. Σύμφωνα με τις παρουσιάσεις και τα χρονοδιαγράμματα σε όλα τα οδικά έργα αναφέρεται η απαίτηση μελέτης και υπολογίζονται οι αντίστοιχοι χρόνοι, ενώ και στο κείμενο του ΕΣΣΥΜ-Θ αναφέρονται σημαντικές απαιτήσεις υποστηρικτικών μελετών.

- iii. Η παραθαλάσσια χάραξη του μέσου σταθερής τροχιάς μεταξύ Καλαμαριάς - αεροδρομίου πρέπει να γίνει με αυστηρά περιβαλλοντικά κριτήρια και σε συμβατότητα με τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των παράκτιων περιοχών της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης από τον ΟΡΘΕ και το ΥΠΕΚΑ.
- iv. Δε γίνεται αναφορά στον Προαστιακό-Περιφερειακό σιδηρόδρομο, που εντάσσεται στις προτάσεις για τα μεγάλα έργα υποδομής του Υ.Π.Ε.Κ.Α. στο πρόγραμμα «Θεσσαλονίκη 2012» και στα πορίσματα της Διατμηματικής Επιτροπής των Περιφερειακών Τμημάτων του Τ.Ε.Ε. για τη Σιδηροδρομική Εγνατία.

Άλλες Προτάσεις

- i. Εξασφάλιση συνδέσεων μεταξύ των σημαντικότερων πόλων της πόλης με ΜΜΜ ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης. Συνδυασμός πόλων με κόμβους συγκοινωνιών ή σταθμούς μετεπιβίβασης. (πχ. ΚΤΕΛ - Σιδηροδρομικός Σταθμός - Λιμάνι - Αεροδρόμιο, Πανεπιστήμια - ΤΕΙ, χώροι επαγγελματικής εγκατάστασης - ΒΕΠΕ - ΔΕΘ - ζώνη καινοτομίας - συγκεντρώσεις κτιρίων γραφείων, Δημόσιες Υπηρεσίες - Νοσοκομεία, Αγορές - Εμπορικά Κέντρα).
- ii. Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς στα προάστια και στις προς πολεοδόμηση περιοχές, ταυτόχρονα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό τους. Ανάλογες περιπτώσεις ανάπτυξης μέσων σταθερής τροχιάς έχουμε στην Κοπεγχάγη και στη Στοκχόλμη όπου η πολιτική για την αστική αειφορία στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον προσανατολισμό προς το σιδηρόδρομο. Η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου μπορεί να συνδυάζεται με την προώθηση νέων μορφών χωρικής ανάπτυξης

και κυρίως με την πολυκεντρική ανάπτυξη σε επίπεδο περιφέρειας^{vii}.

- iii. Ενσωμάτωση της δημοτικής και διαδημοτικής συγκοινωνίας, με εξασφάλιση των δικτυακών συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων πολεοδομικών κέντρων. όπως κάθετες συνδέσεις εντός του ΠΣΘ και σύνδεση μεταξύ περιαστικών κέντρων.
- iv. Εξέταση της δημιουργίας μέσου σταθερής τροχιάς προς Χαλκιδική παράλληλα με τη μελέτη διαπλάτυνσης της Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών.
- v. Εξέταση της δυνατότητας λειτουργίας του μετρό και επιφανειακά ως μοντέρνου τραμ, ώστε να μην απαιτείται ιδιαίτερη λωρίδα κυκλοφορίας^{viii}.
- vi. Διερεύνηση της σκοπιμότητας και σύγκριση του κόστους - οφέλους μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων μέσων σταθερής τροχιάς σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος.
- vii. Βελτίωση του Επιπέδου Εξυπηρέτησης των υφιστάμενων ΜΜΜ και συγκεκριμένα των λεωφορείων.
- viii. Ενσωμάτωση στο σχεδιασμό των υποδομών και εναλλακτικών μέσων μετακινήσεων όπως διαδρόμων πεζής μετακίνησης και πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και υποδομών σημείων ενοικίασης-στάθμευσης ποδηλάτων, θαλάσσια συγκοινωνία και συνδέσεις με υπόλοιπα μέσα μετακίνησης. Π.χ. στην κατασκευή του υπάρχοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων δεν εξετάστηκε η συνύπαρξη με τα λεωφορεία και σε ορισμένες περιπτώσεις δε μπορεί να κατασκευαστεί λεωφορειολωρίδα γιατί σημαντικό τμήμα του

^{vii} Γιαννακού Α. και Νάτσινας Θ., (2005) «Προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο στην Κεντρική Μακεδονία και το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης», στο 2ο Διεθνές Συνέδριο Ανάπτυξης Σιδηροδρομικών Μεταφορών: Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα: Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, σελ. 295-304.

^{viii} Για παράδειγμα στο Dortmund.

οδοστρώματος έχει καταληφθεί από τον ποδηλατόδρομο.

- ix. Δίκτυο πεζοδρόμων αρχικά στο ιστορικό κέντρο και εν συνεχεία διασύνδεση αυτού, μέσω ακτινωτών αξόνων για πεζούς, με τα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα και τους περιφερειακούς δήμους.

Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων παράλληλα με το δίκτυο πεζοδρόμων με ταυτόχρονη προώθηση μέτρων ενθάρρυνσης της χρήσης του ποδηλάτου.

Εφαρμογή μέτρων ενίσχυσης των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ.

- x. Οργάνωση εκστρατείας ενημέρωσης του κοινού, ώστε να ευαισθητοποιηθεί για το δικαίωμά του στη κινητικότητα και να αλλάξει συμπεριφορά έναντι των ΜΜΜ και των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.
- xi. Κίνητρα στους πολίτες για τη χρήση των ΜΜΜ μέσω νέων υποδομών συστημάτων τιμολόγησης, όπως εφαρμογή συστήματος SMART CARD. Η εμπειρία του εξωτερικού δείχνει ότι πέραν της δημιουργίας ενός φορέα ΜΜΜ, είναι σημαντική και η καθιέρωση κοινών τιμολογίων και εισιτηρίων σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον απαιτείται τιμολογιακός συντονισμός μεταξύ χώρων στάθμευσης - ΟΑΣΘ (ή άλλου φορέα) με διαφορετική αντιμετώπιση χώρων στάθμευσης στις παρυφές του κέντρου (κάτοικοι) και στην περιφέρεια (σύνδεση με Μετρό).
- xii. Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας - εγκατάσταση και λειτουργία κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας για όλο το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Έξυπνα τεχνολογικά συγκοινωνιακά συστήματα π.χ. για την απόδοση προτεραιότητας στους σηματοδότες στα ΜΜΜ (λεωφορεία κινούμενα σε λεωφορειολω-

ρίδες και επίγεια μέσα σταθερής τροχιάς).

4. Οδικές Υποδομές

Αναφορικά με τις οδικές υποδομές και τις προτεραιότητες που προτείνονται δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθούν αν δεν υπάρχουν σημαντικά στοιχεία, όπως φόρτοι, ατυχήματα, κλπ. Για να υπάρξει η δυνατότητα ουσιαστικής γνωμοδότησης θα πρέπει να δημοσιευθούν στοιχεία σχετικά με τις μελέτες σκοπιμότητας, με τις προβλέψεις για τις μελλοντικές επεκτάσεις των έργων προς περιοχές που δεν είχαν ληφθεί υπόψη στον αρχικό σχεδιασμό, με την ύπαρξη νέων κυκλοφοριακών μετρήσεων λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα σημερινά δεδομένα και χαρακτηριστικά της πόλης, όσο και του γενικότερου οικονομικού κλίματος. Τα όποια έργα προτείνονται θα πρέπει να έχουν το χαρακτήρα ολοκληρωμένης παρέμβασης με στόχο τη μείωση των ατυχημάτων, την αποσυμφόρηση του κέντρου και την αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μεταφορική ικανότητα που θα εξασφαλίζουν τη συνεχή και ασφαλή ροή των οχημάτων. Ταυτόχρονα θα πρέπει να προνοούν την ομαλή κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, τη δημιουργία ικανού αριθμού νόμιμων θέσεων στάθμευσης και τις αξιοπρεπείς συνθήκες μετακίνησης για πεζούς και ποδηλάτες.

Βρισκόμαστε σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης και επομένως θα πρέπει οι στόχοι του ΕΣΣΥΜ-Θ να είναι ρεαλιστικοί, ώστε να μην επαναληφθούν λάθη του παρελθόντος. Για παράδειγμα, η ζεύξη του Θερμαϊκού είναι ένα έργο το οποίο απαιτεί μεγάλο κόστος και επιπλέον για να είναι αποδοτικό θα πρέπει να ολοκληρωθούν μια σειρά άλλων χωρικών παρεμβάσεων στρατηγικού χαρακτήρα.

Αυτό που φαίνεται να αγνοείται στις προτάσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ για τις οδικές υποδομές είναι το φαινόμενο της γέννησης νέων μετακινήσεων που επιφέρει η κατασκευή κάθε νέας υποδομής, αποτυγχάνοντας έτσι, εν

μέρει, να επιλύσει τα προβλήματα για τα οποία αρχικά σχεδιάστηκε. Επιπλέον η υλοποίηση των σχετικών κλάδων ΕΣΟΔ και ΕΞΟΔ θα οδηγήσει σε έκρηξη της αστικής κάλυψης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης λόγω των μεταβολών των ισοχρόνων στις ζώνες ημερησίων μετακινήσεων.

5. Στάθμευση

Αναφορικά με τη Στάθμευση, θα πρέπει να εξεταστεί αν οι χώροι που προτείνονται και που υπάρχουν στην παλιά Κυκλοφοριακή Μελέτη προσφέρουν τα οφέλη που πρόσφεραν πριν από 10 χρόνια. Ο χαρακτήρας της πόλης έχει αλλάξει και αλλάζει συνεχώς. Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης θα πρέπει να εντάσσεται σε γενικότερες στρατηγικές και προγράμματα ανάπτυξης και να έχει σα γνώμονα τη συνέργια πολεοδομικού - χωρικού σχεδιασμού και σχεδιασμού μεταφορών. Λόγω της συνέργιας αυτής, επάγεται ότι εκτός από τους περιφερειακούς οργανωμένους χώρους στάθμευσης, θα πρέπει οργανωμένοι χώροι στάθμευσης να υπάρχουν και εντός του ιστορικού κέντρου για τους παρακάτω λόγους, πάντα με αποφυγή της κατασκευής επιφανειακών χώρων οι οποίοι καταναλώνουν αστική γη εις βάρος άλλων λειτουργιών ή χρήσης πρασίνου:

- Δεδομένου ότι από το Υ.Π.Ε.Κ.Α. (Θεσσαλονίκη 2012) προβλέπονται εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και αστικές αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης, οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (υπόγειοι ή πολυόροφοι) είναι απαραίτητοι στο ιστορικό κέντρο, προκειμένου να αποδεσμευτεί κοινόχρηστος χώρος που καταλαμβάνεται από την παρόδια στάθμευση και να αποδοθεί στις ήπιες μορφές κυκλοφορίας ή να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να εξεταστεί το παράδειγμα της Βαρκελώνης με την κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης σε τοπικούς υπαίθριους χώρους-πλατείες, αδιέξοδων οδών, οδών τοπικής

σημασίας που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για παρόδια στάθμευση, με παράλληλες εργασίες αστικού σχεδιασμού και αστικού εξοπλισμού στις απελευθερωμένες επιφάνειες.

- Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εντός του ιστορικού κέντρου μπορεί να συμβάλλει και στη συγκράτηση της κατοικίας σε αυτό, που είναι βασικός στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης.
- Η ραγδαία αύξηση των διαπεριφερειακών μετακινήσεων οχημάτων προς την Θεσσαλονίκη λόγω της Εγνατίας Οδού^{ix}, αλλά και η αύξηση των διακρατικών μετακινήσεων οχημάτων προς την πόλη, αποτελούν ευκαιρίες για την τόνωση των επισκέψεων στο κέντρο της πόλης από τις υπόλοιπες περιφέρειες και τις Βαλκανικές χώρες, ενισχύοντας τη μητροπολιτική εικόνα της Θεσσαλονίκης. Συνεπώς θα πρέπει να υπάρξουν προβλέψεις για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης στο κέντρο και για αυτές τις κατηγορίες επισκεπτών.

6. Χρηματοδότηση

Όσο αφορά στο κόστος των υποδομών βασική παρατήρηση είναι η ανατροπή των γενικών αρχών και της φιλοσοφίας του σχεδιασμού που υιοθετεί το ΕΣΣΥΜ-Θ με την **αντιστοιχία μόνο του 40%** του συνολικού κόστους σε υποδομές Δημοσίων Συγκοινωνιών. Αναλογία που στην πράξη είναι σημαντικά μικρότερη εφόσον το κόστος των υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών παρουσιάζεται **πλασματικά προσαυξημένο** καθώς:

^{ix}Παρατηρητήριο - Εγνατία Οδός Α.Ε. (2009), Δελτίο Αποτελεσμάτων http://observatory.egnatia.gr/factsheets/fs_2009/TRA14_factsheet_2009.pdf

^xFourkas V. and Yiannakou A. (2010), "Trans-border movements in northern Greece: seeking for spatial interactions", The 2010 European Conference of the Association for Borderland Studies - The multifaceted economic and political geographies of internal and external EU Borders. 23-25 September 2010 Veria, Greece

- στη βασική γραμμή του Μετρό συνυπολογίζεται το κόστος της υπο κατασκευής, εξασφαλισμένης χρηματοδότησης και ενταγμένης πρώτης γραμμής.
- σε όλες τις επεκτάσεις της βασικής γραμμής Μετρό προϋπολογίζεται κόστος κατασκευής υπόγειου σιδηροδρόμου (100 εκ. € / χλμ.) ενώ αναφέρεται σαφώς στο ΕΣ-ΣΥΜ-Θ ότι προτεραιότητα στις περισσότερες από αυτές είναι η υλοποίηση με «ελαφρύ» μέσο (1/4 κόστους ανά χλμ.).
- συνυπολογίζεται το κόστος κατασκευής της ανατολικής γραμμή τραμ η οποία είναι εναλλακτική της επέκτασης του Μετρό προς Τούμπα - Χαριλάου - Πυλαία.

Συνεπώς το κόστος των υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών του ΕΣΣΥΜ-Θ μπορεί να εκτιμηθεί περισσότερο προς τα επίπεδα του 1,5εκ.€. έναντι 4,7εκ.€ για οδικές υποδομές. Το συνολικό κόστος των οδικών υποδομών είναι ακόμα υψηλότερο εάν συνυπολογιστούν οι αρνητικές εξωτερικότητες στο περιβάλλον, στη χρήση ενέργειας και στο κοινωνικό σύνολο. Η διαμορφωμένη κατάσταση για τη χρηματοδότηση των υποδομών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς είναι ιδιαίτερα δυσχερής για τη Θεσσαλονίκη. Συνολικά στα πλαίσια του Ε-ΣΠΑ, εξασφαλισμένη χρηματοδότηση υπάρχει μόνο για την κατασκευή των 9,5χλμ της βασικής γραμμής του Μετρό (955 εκ. € δημόσια δαπάνης) από το Ε.Π. Μακεδονίας - Θράκης.

Πρόταση του Π.Τ.Β.Ε. είναι στα πλαίσια της αναθεώρησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων του Ε.Σ.Π.Α. να δοθεί προτεραιότητα στην ανακατανομή πόρων προς τις υποδομές Δημοσίων Συγκοινωνιών μέσων σταθερής τροχιάς και ιδιαίτερα των χαμηλότερου κόστους ελαφρών μέσων ώστε να ολοκληρωθεί εγκαίρως η «ραχοκοκαλιά» του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Επικουρικά, η χρηματοδότηση των υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών μπορεί και πρέπει να συνδυαστεί με επιπρό-

σθετους πόρους που προσφέρουν τα νέα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ε.Τ.Επ.

Ειδικότερα προτείνεται να γίνει χρήση των νέων ευκαιριών που παρουσιάζονται μέσω της πρωτοβουλίας JESSICA, οι μηχανισμοί εφαρμογής της οποίας θα πρέπει να είναι ενεργοποιημένοι το αργότερο έως τον Ιανουάριο του 2011. Επομένως, είναι μια ευκαιρία πολλά από τα έργα που προτείνονται για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης να σχεδιαστούν βάση αυτής της πρωτοβουλίας, η οποία έχει ως στόχο την προώθηση βιώσιμων επενδύσεων, με έμφαση στην αστική αναζωογόνηση. Μέσα από νέες διαδικασίες, τα κράτη – μέλη έχουν την επιλογή να χρησιμοποιήσουν μέρος της κοινοτικής χρηματοδότησης από τα Διαρθρωτικά Ταμεία για να κάνουν ανταποδοτικές επενδύσεις σε έργα που αποτελούν μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για αειφόρο αστική ανάπτυξη.

Ένα σύστημα σταθερής τροχιάς, όπως το Τραμ, αποτελεί ένα κατεξοχήν επιλέξιμο έργο για αυτή την πρωτοβουλία. Επίσης, στα πλαίσια της μετεγκατάστασης της Δ.Ε.Θ. και των λοιπών παρεμβάσεων που προτείνονται από το Υ.Π.Ε.Κ.Α., μπορεί να ενταχθούν και έργα λοιπών αστικών αναπλάσεων που σε συνδυασμό με τις αστικές συγκοινωνίες θα συμβάλλουν στην αστική αναζωογόνηση. Η ίδια λογική μπορεί να εφαρμοστεί και στις επεκτάσεις των αστικών συγκοινωνιών προς ανατολικά και δυτικά.

Συνολικά αποτελεί ευκαιρία για πρωτοπορία στην πόλη η συγκέντρωση κεφαλαίων και από άλλες πηγές πέρα του ΠΔΕ και των κοινοτικών πόρων, όπως ιδιωτικές συμμετοχές και δάνεια, για τη χρηματοδότηση υποδομών αυξημένης ποιότητας σχεδιασμού και ανταποδοτικά.

7. Αξιολόγηση της διαδικασίας του σχεδιασμού

Στο ΕΣΣΥΜ-Θ, ακολουθείται μια ιδιόμορφη λογική σχεδιασμού. Αντί να ακολουθείται η πορεία από το γενικό επίπεδο προς το ειδικό και τα μέσα υλοποίησής του, δηλαδή τα έργα, δημιουργείται πρώτα ένα «καλάθι» έργων από το οποίο στη συνέχεια γίνεται προσπάθεια να εξαχθεί κάποιο σχέδιο. Σύμφωνα με τις προτάσεις του Σχεδίου η διαδικασία του σχεδιασμού είναι η εξής:

1.α.	Δημιουργείται κατάλογος έργων με βάση παλαιότερες προτάσεις
1.β.	Τίθεται σε διαβούλευση ο κατάλογος έργων
1.γ.	Ελέγχεται η συμβατότητά του με κατευθύνσεις του Ρ.Σ.Θ.
2.α.1.	Εκπονούνται Μελέτες Σκοπιμότητας για τα έργα
2.α.2.	Εκπονούνται Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα
2.α.3.	Εκπονούνται Μελέτες Τεχνικής Εφικτότητας για τα έργα
2.β.1.	Εκπονείται Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Σχέδιο
2.β.2.	Επικαιροποιείται η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη
2.β.3.	Εκπονούνται Τεχνικές Υποστηρικτικές Μελέτες
3.α.	Εκπονούνται Αναλύσεις Κόστους - Οφέλους για τα έργα
3.β.	Συντάσσεται το τελικό ΣΣΥΜ-Θ
4.α.	Καταρτίζεται Πρόγραμμα Χρηματοδότησης
4.β.	Καταρτίζεται Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης

Με αυτή τη λογική διαδικασίας σχεδιασμού δημιουργούνται μια σειρά από αντιφάσεις έως και προβλήματα στην κατάρτιση του Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών Υποδομών για τη Θεσσαλονίκη^{xi}. Το Π.Τ.Β.Ε. εντοπίζει τα κυριότερα από αυτά:

- Εκπονείται ένα Στρατηγικό Σχέδιο, η στρατηγική του οποίου δεν αποτελεί σημείο εκκίνησης, αλλά θα προσδιοριστεί σε κάποιο άλλο στάδιο.
- Υποσκελίζεται η πολιτική μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη αφού πρώτα αποφασίζονται τα έργα που θα κατασκευασθούν και μετά αποφασίζονται οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της πολιτικής.
- Ελέγχεται η συμβατότητα του καταλόγου των έργων με τις κατευθύνσεις του Ρ.Σ.Θ., το οποίο ακόμα δεν έχει δοθεί στη δημοσιότητα και δεν έχει περάσει από διαδικασία διαβούλευσης που θα οριστικοποιήσει τις κατευθύνσεις αυτές.
- Εισάγονται σε διαβούλευση προτάσεις για έργα τα οποία δεν έχουν ελεγχθεί / αξιολογηθεί για τη σκοπιμότητά τους και τις επιπτώσεις τους. Είναι πρόσφατο το αποτυχημένο παράδειγμα της υποθαλάσσιας αρτηρίας και θα πρέπει να αποφευχθούν παρόμοιες λανθασμένες πρακτικές σχεδιασμού.
- Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων θα έπρεπε να εκπονείται παράλληλα και να συμμετέχει στη διαβούλευση αφού αυτός είναι και ο θεσμικός της ρόλος.
- Η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη και οι τεχνικές υποστηρικτικές μελέτες έπονται της επιλογής των έργων. Δεν είναι κατανοητό τότε με ποιο τρόπο επιλέγονται τα έργα, με βάση ποια δεδομένα, σε ποια λογική υπακούουν και ποιους στόχους εξυπηρετούν.

Γνώμη του Π.Τ.Β.Ε. είναι ότι η διαδικασία του σχεδιασμού πρέπει και επιβάλλεται να ξεκινήσει από τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη για τη Θεσσαλονίκη όπου θα αναπτύσσεται και η πολιτική μεταφορών. Η στρατηγική της

^{xi} Ακόμα και αν θεωρηθεί ότι υιοθετείται η στρατηγική της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2000, σημείο εκκίνησης θα έπρεπε να ήταν η αξιολόγησή της, με βάση τα νέα δεδομένα.

Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης πρέπει να αναπτυχθεί σε απόλυτη συνάρτηση με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο και το πρόγραμμα Θεσσαλονίκη 2012. Η εξειδίκευση της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης θα γίνει με τη μελέτη της σκοπιμότητας, εφικτότητας και επιπτώσεων των εναλλακτικών τεχνικών λύσεων, ώστε να καταλήξει σε ένα Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών.

Συνεπώς, απαιτούνται άμεσα τεχνικές υποστηρικτικές μελέτες που θα παρέχουν την αναγκαία πληροφόρηση για τις μετακινήσεις και τα κυκλοφοριακά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, ενώ στη διαβούλευση θα πρέπει να δοθεί η στρατηγική της Κυκλοφοριακής Μελέτης, παράλληλα με τη Σ.Μ.Π.Ε.

Επιπλέον το Π.Τ.Β.Ε. προτείνει την εκπόνηση μιας ανεξάρτητης εκ των προτέρων αξιολόγησης του ΕΣΣΥΜ-Θ, με όρους συνάφειας, συνοχής, αποτελεσματικότητας, επιπτώσεων, διαδικασιών, συστήματος δεικτών, μηχανισμών υλοποίησης και παρακολούθησης. Σε αυτή θα πρέπει να περιληφθεί και η αξιολόγηση των διαδικασιών ώστε να αντληθούν εμπειρίες και γνώσεις, που με την σειρά τους θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε άλλη διαδικασία.

8. Εφαρμογή του Σχεδίου

Όσον αφορά το μηχανισμό υλοποίησης του Σχεδίου, το Π.Τ.Β.Ε. εντοπίζει ως βασικό πρόβλημα την υιοθέτηση για άλλη μια φορά στην περιοχή της Θεσσαλονίκης ενός σχεδίου ad-hoc χαρακτήρα. Αυτή η απουσία μιας θεσμικής βάσης του σχεδιασμού οδηγεί σε σημαντικές ασάφειες όσον αφορά τη δέσμευση των φορέων να τον ακολουθήσουν. Αναπάντητα παραμένουν προς το παρόν ερωτήματα για βασικές προβλέψεις όπως ποιος θα αναλάβει την ενεργοποίηση του ΕΣΣΥΜ-Θ, ποιος θα έχει την ευθύνη υλοποίησης και συντονισμού, ποιος θα το παρακολουθεί.

Γνώμη του Π.Τ.Β.Ε. είναι ότι ο σχεδιασμός και προγραμματισμός του τομέα των μεταφορών και συγκοινωνιών αποτελεί βασική αναπτυξιακή αρμοδιότητα της νέας Αυτοδιοικητικής Περιφέρειας. Ο Ν. 3852/2010 προβλέπει τις συγκεκριμένες μητροπολιτικές λειτουργίες για τη Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης. Παράλληλα η οργάνωση και ανάπτυξη των συγκοινωνιακών και μεταφορικών υποδομών αποτελούν βασικό εργαλείο του χωρικού σχεδιασμού για την υλοποίηση των στόχων του. Σε αυτό το πλαίσιο ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης εκπόνησε την Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη του 2000 που συνέθεσε το πρώτο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών. Με αυτά τα δεδομένα και χτίζοντας σε αυτήν την εμπειρία είναι απαραίτητη η ενίσχυση του ΟΡ.ΘΕ. και των αρμόδιων Διευθύνσεων της αυτοδιοικητικής Περιφέρειας με κατάλληλα καταρτισμένα στελέχη και ειδικό επιστημονικό προσωπικό, ώστε να εργαστούν από κοινού και αποτελεσματικά στο χωρικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό των μεταφορών της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

Ομάδα εργασίας

Νίκος Κουτσομάρκος, συντονιστής

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Γραμματέας Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.

Πολύκαρπος Καρκαβίτσας

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc Συγκοινωνιολόγος

Σεσίλ Κούτρα

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Θάνος Παπαϊωάννου

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Άγγελος Σανόπουλος

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc

Σωκράτης Σεϊτανίδης

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Υπόμνημα του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. προς τον ΟΡ.ΘΕ.

Το Π.Τ.Β.Ε. απέστειλε υπόμνημα προς τον ΟΡ.ΘΕ. παραθέτοντας με συνοπτικό τρόπο τις θέσεις και διαπιστώσεις του για τα θέματα εδαφικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης.

Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης του πρώτου σταδίου της μελέτης επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου, το Π.Τ.Β.Ε. διατύπωσε την άποψη ότι το κείμενο που παρουσιάστηκε δεν περιείχε καμιά ουσιαστική αναφορά σε προτεραιότητες για τη δεύτερη σημαντικότερη μητροπολιτική περιοχή της Ελλάδας, περιορίζοντας τη διαβούλευση στις προτάσεις ενός εκ των σεναρίων για τα όρια της περιοχής ευθύνης του ΟΡ.ΘΕ., χωρίς να θέτει σε συζήτηση ουσιαστικότερα ζητήματα, αναφορικά με το πραγματικό περιεχόμενο του σχεδιασμού και το χωρικό πρότυπο οργάνωσης των χρήσεων και λειτουργιών της μητροπολιτικής περιοχής (π.χ. συμπαγής πόλη ή αστική διάχυση, μονοκεντρικότητα ή πολυκεντρικότητα-δικτύωση κλπ.).

Η διεύρυνση των ορίων του Ρυθμιστικού ενδέχεται να έχει τα αντίθετα από τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, αν δε συνοδευτεί από δομικές αλλαγές στους μηχανισμούς υλοποίησης του σχεδιασμού, τη στιγμή μάλιστα που η αποτίμηση της πορείας εφαρμογής του Ρυθμιστικού του '85 μέχρι σήμερα δημιουργεί προβληματισμό. Για το λόγο αυτό κρίθηκε ότι τα διευρυμένα όρια θα μπορούσαν καταρχήν να αποτελέσουν την περιοχή μελέτης και όχι την περιοχή ευθύνης του Ρυθμιστικού.

Με βάση τη μικρή δημοσιότητα (στον τοπικό τύπο) σχετικά με τις προβλέψεις του νέου Ρυθμιστικού το Π.Τ.Β.Ε. επισημαίνει τα εξής:

- Μέχρι στιγμής διαφαίνεται ότι ο χαρακτήρας των ρυθμίσεων θα είναι μάλλον γενικός/χαλαρός.

- Αναμένουμε ευρύτερη δημοσιοποίηση και ενημέρωση για τις προβλέψεις του Ρυθμιστικού προκειμένου να επιτευχθεί ουσιαστικός διάλογος μεταξύ των φορέων.

Επιπλέον θα πρέπει να εκτιμηθούν ανάλογα και να συσχετιστούν με τη μελέτη:

- Οι εξελίξεις στο διοικητικό χάρτη που φέρνει ο Καλλικράτης, ιδιαίτερα όσον αφορά στα όρια του Ρυθμιστικού, στις αρμοδιότητες και στο πλαίσιο δράσης του ΟΡ.ΘΕ.
- Οι δημοσιονομικές εξελίξεις και οι επιπτώσεις της στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, που αναμένεται να επηρεάσουν τόσο τον προγραμματισμό έργων και υποδομών όσο και την ιεράρχησή τους.
- Οι κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Περιφερειακή Πολιτική και Πολιτική Συνοχής, τη χωρική και αστική πολιτική, τη χρηματοδότηση και τα εργαλεία της νέας προγραμματικής περιόδου μετά το 2013, ιδιαίτερα όσον αφορά στις ρυθμίσεις για την επιλογή παρεμβάσεων και τις δράσεις.

Με βάση τα παραπάνω, το Π.Τ.Β.Ε. προσδοκά στη θεσμοθέτηση ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου με συγκεκριμένη στρατηγική, επικέντρωση στον αστικό ιστό και άμεση εφαρμογή, με ένα ρεαλιστικό μεσοπρόθεσμο και κυλιόμενο Πρόγραμμα Δράσης, το οποίο θα συντονίζει τις ενέργειες των φορέων που εμπλέκονται στην υλοποίηση των στόχων του.

Επιπλέον θεωρεί ότι οι παράμετροι της Παρακολούθησης, της Αξιολόγησης και της Λογοδοσίας μπορούν να συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη λειτουργία του Οργανισμού αλλά και στην ανάδειξη του έργου του. Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη ενός μηχανισμού αξιολόγησης της πορείας της εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου αλλά και παρακολού-

θησης των μετασχηματισμών του χώρου που λαμβάνουν χώρα σε ένα πολυσύνθετο μητροπολιτικό σύστημα όπως αυτό της Θεσσαλονίκης, ο οποίος να παρέχει ένα πλαίσιο ευελιξίας και προσαρμογής στις ραγδαίες αλλαγές ή/και αναγκαιότητες που επιτάσσουν τα νέα, οικονομικά κυρίως, παγκόσμια δεδομένα. Απαραίτητα στοιχεία είναι:

- Η σύσταση ενός Παρατηρητηρίου Ρυθμιστικού Σχεδίου, το οποίο θα παρακολουθεί την πρόοδο εφαρμογής μέσα από ένα συγκεκριμένο σετ δεικτών και κριτηρίων, θα συλλέγει και θα αναλύει τα κατάλληλα δεδομένα, θα αξιολογεί και θα προβλέπει τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις της εφαρμογής του.
- Η κατάρτιση και δημοσιοποίηση Ετήσιας Έκθεσης Εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης

Η υλοποίηση ενός τουλάχιστον σημαντικού έργου ολοκληρωμένου χαρακτήρα, όπως η μετεγκατάσταση - ανάπλαση της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης, θα προσδώσει σημαντική προστιθέμενη αξία στην εικόνα της πόλης.

Ο Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α -μέσω του Π.Τ.Β.Ε- ήταν ο πρώτος σύλλογος που ασχολήθηκε με το ζήτημα της μετεγκατάστασης της Δ.Ε.Θ., θέτοντας ένα πλαίσιο για τη διαδικασία λήψης της απόφασης και αναδεικνύοντας τα οφέλη μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης και τους τρόπους εφαρμογής της.

Σε σχέση με τον τόπο μετεγκατάστασης της Δ.Ε.Θ., εκτιμούμε ότι η λύση θα πρέπει να προκύψει στο πλαίσιο συνολικού σχεδιασμού, επ' ευκαιρία και της επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Πιστεύουμε ότι η λύση της Δυτικής Θεσσαλονίκης είναι επισημονικά η πλέον άρτια και ταυτόχρονα, κοινωνικά δίκαιη και ελπίζουμε ότι, τελικά, αυτή θα επιλεγεί.

Επιχειρηματολογία υπέρ ή κατά της οποίας λύσης δύναται να διατυπωθεί για πολλές περιοχές της πόλης. Πέραν όμως από τα αμιγώς επιστημονικά επιχειρήματα, που μπορούν να αποκλείσουν ορισμένες επιλογές, η τελική επιλογή του τόπου χωροθέτησης δε μπορεί παρά να αποτελέσει συνειδητή πολιτική επιλογή.

Όσον αφορά τον καθορισμό της χρήσης της σημερινής έκτασης και των εγκαταστάσεων της Δ.Ε.Θ., αλλά και των όμορων περιοχών, πάγια θέση του Π.Τ.Β.Ε. είναι η δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου στο κέντρο, ώστε η πόλη να μπορέσει να «ανασάνει», με ταυτόχρονη λήψη γενναίων αποφάσεων από μέρους της Πολιτείας για τις όμορες εκτάσεις, πάντοτε σε συνεννόηση με τους σημερινούς ιδιοκτήτες και χρήστες. Η μετεγκατάσταση της Δ.Ε.Θ. θα πρέπει να αποτελέσει αφορμή για την αποσυμφόρηση της ευρύτερης περιοχής, στην κατεύθυνση της αποκέντρωσης των υφιστάμενων λειτουργιών και όχι της περαιτέρω επέκτασής τους ή της προσέλευσής νέων.

Ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπτυξης για τη μετεγκατάσταση - ανάπλαση της Δ.Ε.Θ., που θα περιλαμβάνει διερεύνηση της δυνατότητας αξιοποίησης των νέων χρηματοδοτικών εργαλείων (π.χ. JESSICA), μπορεί να συνεισφέρει στην αναθέρμανση της μελετητικής και κατασκευαστικής δραστηριότητας για δημόσιες υποδομές και δίκτυα, στον εκσυγχρονισμό και στην ίδρυση νέων επιχειρήσεων στις περιοχές παρέμβασης, στη σύνδεσή τους με την ερευνητική δραστηριότητα του Τ.Ε.Ι. και του Α.Π.Θ., στην απόδοση κοινόχρηστων χώρων και κοινωνικών υποδομών στους πολίτες, στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, στην αναζωογόνηση του κέντρου και στην ανάπτυξη όχι μόνο της Δυτικής Θεσσαλονίκης, αλλά ολόκληρης της Μητροπολιτικής Περιοχής.

Άλλα έργα αστικών παρεμβάσεων

Για το ρόλο του πιλοτικού συμβολικού έργου μπορούν επίσης να εξεταστούν άλλοι ώριμοι σχετικά σχεδιασμοί για την πόλη, όπως η αξιοποίηση των στρατοπέδων εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και ιδιαίτερα στη Δυτική Θεσσαλονίκη, η ανάπτυξη της Ζώνης Καινοτομίας με διασπορά θυλάκων και σε άλλες περιοχές της πόλης, η επιχειρηματική ανάπτυξη του λιμανιού και των όμορων περιοχών του, όπως οι Λαχανόκηποι, κλπ. Η αντιμετώπιση αυτών των σχεδιασμών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα βασικά στοιχεία ενός σύγχρονου πλαισίου υλοποίησης αστικών παρεμβάσεων -όπως η υιοθέτηση διατομεακών και πολυεπίπεδων προσεγγίσεων στη διαχείριση των προβλημάτων- και να κινείται ρεαλιστικά στους υφιστάμενους χρηματοδοτικούς περιορισμούς. Συνοπτικά πρέπει να εξεταστούν παράμετροι όπως:

- Η μόχλευση χρηματικών πόρων.
- Η ανταποδοτικότητα των έργων.
- Η περιβαλλοντική τους επίδοση.
- Η συνεργιστική επίπτωσή τους με την ένταξή τους σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.
- Η πολιτική βούληση και η συναίνεση των φορέων και της κοινωνίας.

Με γνώμονα την υλοποίηση έργων πραγματικά ολοκληρωμένου χαρακτήρα, ο Ο.Ρ.ΘΕ. θα μπορούσε να αναλάβει πρωτοβουλίες με τη διερεύνηση της δυνατότητας κίνησης διαδικασιών ως εξής:

- Υπογραφή Μνημονίων Συνεργασίας του Ο.Ρ.ΘΕ. ή Προγραμματικών Συμφωνιών με την Περιφέρεια και τους κατά περίπτωση εμπλεκόμενους φορείς (τη Δ.Ε.Θ. για την υποστήριξη της μετεγκατάστασης της έκθεσης, την Α.Ζ.Κ. για τη Ζώνη Καινοτομίας κλπ.). Με αυτόν τον τρόπο όλοι οι φορείς δεσμεύονται ότι θα συνεισφέρουν για την επίτευξη ενός κοινού σκοπού.

- Δράσεις επικοινωνίας και δημοσιότητας για την ανάπτυξη μιας κοινής γλώσσας για τα Ολοκληρωμένα Σχέδια.

Χρήσεις γης - Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.

Η εκτός σχεδίου και αυθαίρετη δόμηση είναι ίσως το μεγαλύτερο πρόβλημα οργάνωσης του ελληνικού χώρου με σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην προστασία του περιβάλλοντος, στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και στη διαχείριση των δημόσιων πόρων. Απαιτείται άμεση κάλυψη του συνόλου της ελληνικής επικράτειας με χρήσεις γης, απόδοση νέας πολεοδομημένης γης για παραγωγικές δραστηριότητες, επανεξέταση των γενικευμένων ζωνών που θεσπίζουν τα Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. και παράλληλα διερεύνηση της σταδιακής κατάργησης της εκτός σχεδίου δόμησης. Ο Σύλλογός μας θεωρεί απαραίτητα για την περιοχή ευθύνης του Ο.Ρ.ΘΕ.:

- Την άμεση σύνταξη των απαιτούμενων μελετών για τις εξειδικεύσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου και τα προγράμματα εφαρμογής του.
- Τη σύνταξη μελετών σύνδεσης και συνέργειας των Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. στις περιπτώσεις συνένωσης Καποδιστριακών Δήμων βάσει του σχεδίου «Καλλικράτης», ώστε να επιτευχθεί χωρική ολοκλήρωση του σχεδιασμού, χωρίς ασυμβατότητες και συγκρούσεις χρήσεων γης στις περιοχές που βρίσκονται στα όρια των σημερινών -Καποδιστριακών- Δήμων.
- Την προσεκτική απόδοση νέας πολεοδομημένης γης στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία, με τη χαρακτηριστική κάταρρευση της αγοράς ακινήτων και τη μείωση των αξιών, για την αποτροπή της πλήρους υποβάθμισης των αξιών τους. Οι ΟΤΑ θα πρέπει να κατευθυνθούν προς την τμηματική πολεοδόμηση των νέων

οικιστικών περιοχών, βάσει κριτηρίων κόστους και ανάλυσης της ζήτησης.

- Τη συντόμευση των διοικητικών διαδικασιών στην έγκριση και θεσμοθέτηση των μελετών Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. σύμφωνα με τα συμβατικά χρονοδιαγράμματα και τις προβλέψεις της νομοθεσίας.

Περιβάλλον

Οι ελληνικές μεγάλες πόλεις έχουν από τα μεγαλύτερα ποσοστά ρύπανσης και τα χαμηλότερα ποσοστά ανακύκλωσης και διαχείρισης αποβλήτων. Επιπλέον διαθέτουν, όπως και όλη η ελληνική οικονομία, τα χαμηλότερα ποσοστά ενεργειακής αποδοτικότητας -ως προς την κατανάλωση ενέργειας σε σχέση με το Α.Ε.Π.- και ένα από τα υψηλότερα οικολογικά αποτυπώματα.

Τα περιβαλλοντικά ζητήματα της Μητροπολιτικής Περιοχής της Θεσσαλονίκης δε θα πρέπει να αντιμετωπίζονται αποκομμένα από την ολοκληρωμένη θεώρηση της αστικής ανάπτυξης. Εξάλλου, το Ρυθμιστικό Σχέδιο περιλαμβάνει Πρόγραμμα Προστασίας του Περιβάλλοντος, ενώ τα έργα περιβαλλοντικών υποδομών, αναβάθμισης, εξυγίανσης προστασίας και αποδοτικότητας αποτελούν προτεραιότητα των νέων χρηματοδοτικών μηχανισμών.

Βασικά κριτήρια για την ανάδειξη των προτεραιοτήτων όσον αφορά τα έργα περιβαλλοντικής προστασίας είναι:

- Η οξύτητα των περιβαλλοντικών προβλημάτων.
- Οι επιπτώσεις τους στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της συγκεκριμένης περιοχής.
- Η υιοθέτηση ολοκληρωμένων μεθόδων πρόληψης των περιβαλλοντικών προβλημάτων (και όχι μόνο αντιμετώπισής τους).
- Η πολιτική βούληση και η συναίνεση των φορέων και της κοινωνίας.

Ο Σύλλογός μας θεωρεί σημαντικό έργο περιβαλλοντικής προστασίας της Θεσσαλονίκης την Περιφερειακή Τάφρο, που αφορά τόσο την αντιπλημμυρική θωράκιση του ανατολικού πολεοδομικού συγκροτήματος όσο και την ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου.

Επίσης, στο πλαίσιο προστασίας του τοπίου και των ακτών και σε συνάρτηση με το Ειδικό Χωροταξικό για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά θα ήταν σκόπιμη η σύνταξη ενός Προγράμματος Ολοκληρωμένης Διαχείρισης του παραλιακού μετώπου από το δέλτα Αξιού μέχρι τον όρμο του Αγγελοχωρίου.

Είναι γεγονός ότι ο ΟΡ.ΘΕ. καλείται να αντιμετωπίσει μια πληθώρα ζητημάτων και μάλιστα σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, όπου εισάγονται νέα εργαλεία, νέοι μηχανισμοί, νέες υποχρεώσεις και μια νέα διοικητική διαίρεση. Οι βασικές αρχές που μπορούν να τεθούν για τη λήψη αποφάσεων και τη δράση του προσδιορίζονται από τους περιορισμούς και τις ανάγκες που δημιουργεί το τρέχον πολιτικοοικονομικό πλαίσιο αλλά και οι προβλέψεις του θεσμικού πλαισίου, και είναι:

- Ο ρεαλισμός.
- Η αμεσότητα.
- Η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας, με εστίαση των πόρων και ιεράρχηση των προτεραιοτήτων (π.χ. δράσεις στον αστικό ιστό).
- Η κινητοποίηση ιδιωτικών πόρων.
- Η κινητοποίηση των πολιτών.
- Ο συντονισμός και η διαμεσολάβηση μεταξύ των δημόσιων φορέων.

Το Υπόμνημα ολοκληρώνεται εστιάζοντας στη διαθεσιμότητα των μελών της Δ.Ε. και του Συλλόγου για συνεργασία και συμμετοχή στις δράσεις του ΟΡ.Θ.Ε., με σκοπό την καλύτερη δυνατή προώθηση των ανωτέρω θεμάτων.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Το σημερινό ελληνικό σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού από τη σκοπιά των μελετητών. Απόψεις και προτάσεις για τη βελτίωσή του (Α΄ Μέρος)

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι Μηχανικοί Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,

Αγαπητές αναγνώστριες και αναγνώστες,

Με αφορμή τον εορτασμό της **Παγκόσμιας Ημέρας Πολεοδομικού Σχεδιασμού** (World Town Planning Day), σήμερα **8 Νοεμβρίου**, θα ήταν χρήσιμο να ξεκινήσει μια διαδικασία καταγραφής απόψεων για τα θέματα του πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα μας. Με τη συνδρομή του Συλλόγου προσκαλούνται επιστήμονες, που συστηματικά ασχολούνται με μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού, προκειμένου να καταθέσουν τις απόψεις τους για ένα μεγάλο εύρος θεμάτων, που άπτονται αυτών. Επιδίωξη αποτελεί η υιοθέτηση μιας κατά το δυνατόν πλουραλιστικής προσέγγισης, που θα περιλαμβάνει τις απόψεις τόσο των παλαιότερων γενεών, που ασχολήθηκαν με σχετική μαζικότητα στο ελεύθερο επάγγελμα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ήδη από τη δεκαετία του '80, όσο και τις απόψεις νεότερων συναδέλφων μας, συνδράμοντας στο να δημιουργηθεί μια «κοινή γλώσσα» (discourse) για τα συγκεκριμένα ζητήματα, μεταξύ των επαγγελματιών του κλάδου. Σε αντίθεση με την παλαιότερη γενιά πολεοδόμων, που βάδισε περίπου σε «αχαρτογράφητα ύδατα», η δική μας γενιά έχει τη δυνατότητα να επωφεληθεί από τις εμπειρίες των παλαιότερων και την ίδια ώρα, να συνεισφέρει τις δικές της προτάσεις σε έναν εποικοδομητικό διάλογο.

Τρεις δεκαετίες μετά την Ε.Π.Α., ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα φαίνεται να μην έχει βρει τη στόχευσή του. Συχνά βρίσκεται εγκλωβισμένος μεταξύ αντικρουόμενων τάσεων: φιλόδοξες προσπάθειες με περιορισμένους πόρους, μεταμοντέρνες “fun-ζιν” αναζητήσεις σε περιοχές με έντονα κοινωνικο – οικονομικά προβλήματα, κρατικός αυταρχισμός και συγκεντρωτισμός και ανορθόδοξες πολιτικές διεργασίες, είναι ορισμένες μόνον από τις αντιφάσεις του ελληνικού συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε κάθε περίπτωση, το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία ανισορροπιών μεταξύ στόχων, που θα έπρεπε να επιδιώκονται σε μια ικανοποιητική αναλογία (οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί) και η παραγωγή ενός φτωχού (συνολικά) αποτελέσματος.

Μέσω των ερωτήσεων επιχειρείται η προσέγγιση μιας σειράς γενικότερων και ειδικότερων θεμάτων, που ενδεχομένως έχουν απασχολήσει και άλλους κατά καιρούς. Ωστόσο, αποτελεί ιδιαίτερα ευτυχή συγκυρία ότι η έναρξη της συγκεκριμένης συζήτησης συμπίπτει χρονικά με την απόφαση του **Υ.Π.Ε.Κ.Α.** για τη σύσταση **Επιτροπής** για τη σύνταξη σχεδίου Νόμου, το οποίο **θα αντικαταστήσει το Ν. 2508/ 1997**. Δεδομένου ότι η Επιτροπή αποτελείται από στελέχη της Διοίκησης, το γεγονός ότι ο Σύλλογος απευθύνεται σε ελεύθερους επαγγελματίες – μελετητές δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας των προϋποθέσεων ενός έμμεσου διαλόγου ανάμεσα σε ορισμένους από τους βασικούς μετέχοντες στο σχεδιασμό (**Διοίκηση και Μελετητές**). Ελπίζουμε ότι ο διάλογος αυτός θα πάρει σύντομα πιο άμεση μορφή, υπό την αιγίδα του Υ.Π.Ε.Κ.Α.

Ακολούθως, αναφέρονται τα ερωτήματα που τίθενται στους μελετητές:

1. Θεωρείτε ότι οι στόχοι της πολιτικής που θα πρέπει να ασκηθεί για τον αστικό χώρο είναι αποσαφηνισμένοι; Αν όχι, ποιοι θεωρείτε ότι θα έπρεπε να είναι αυτοί κρίνο-

- ντας από τις ανάγκες και τα προβλήματα των ελληνικών πόλεων σήμερα;
2. Θεωρείτε ότι οι στόχοι μιας πολιτικής για τον αστικό χώρο δύναται να επιτευχθούν από το ισχύον σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού; Σε ποιους βασικούς τομείς θα εστιάζατε τυχόν μεταρρυθμίσεις;
 3. Η διάρθρωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού και το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων διευκολύνουν την ολοκλήρωση των μελετών και τη μετέπειτα υλοποίησή τους; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;
 4. Κρίνετε ότι η κατανομή αρμοδιοτήτων για την έγκριση των πολεοδομικών μελετών μεταξύ κεντρικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης συμβάλλει στην αποτελεσματικότητά και στην αποδοτικότητα του σχεδιασμού; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;
 5. Η κριτική που ασκείται αναφορικά με τον κανονιστικό χαρακτήρα των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων σας βρίσκει σύμφωνους; Σε ποιο επίπεδο ο πολεοδομικός σχεδιασμός σταματάει να είναι στρατηγικός και γίνεται κανονιστικός;
 6. Συντρέχουν εκείνες οι προϋποθέσεις που θα στηρίξουν το στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού στη χώρα μας; Ποιες είναι αυτές;
 7. Θεωρείτε διασφαλισμένη την επάρκεια πόρων για την υλοποίηση μελετών που αφορούν στο χωρικό σχεδιασμό στη χώρα;
 8. Θεωρείτε επαρκές και αποτελεσματικό το πλαίσιο των συνοδευτικών μελετών του πολεοδομικού σχεδιασμού; Προτείνετε τυχόν βελτιώσεις.
 9. Εντοπίζετε προβλήματα στις διαδικασίες αστικών αναπλάσεων και ποια βήματα θα μπορούσαν να γίνουν για την αντιμετώπισή τους;

10. Οι μηχανισμοί και τα εργαλεία εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού διασφαλίζουν:

- α. την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και υποδομών;
- β. την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος;
- γ. το δίκαιο επιμερισμό του κόστους της πολεοδομικής μεταξύ των ιδιοκτητών;

Απαιτούνται αλλαγές στα ανωτέρω και αν ναι προτείνετε νέες διαδικασίες.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι επιδίωξή μας είναι να απαντώνται οι ερωτήσεις, ώστε να διευκολύνεται η καταγραφή και η κωδικοποίησή τους. Όμως, ήταν εξ αρχής κατανοητό ότι θα υπάρξουν διάφορες προσεγγίσεις στον τρόπο γραφής, ανάλογα με το προσωπικό στυλ του κάθε μελετητή. Στο πλαίσιο αυτό, σημειώνεται ότι δεν υπήρξε καμία παρέμβαση στα κείμενα, που εστάλησαν από τους μελετητές.

Σε αυτό το τεύχος συμμετέχουν οι (αλφαβητικά):

- Γιάννης Αγγελίδης, αρχιτέκτων - πολεοδόμος - χωροτάκτης, σήμερα Διευθύνων Σύμβουλος της «Α.- Κ. ΜΕΛΕΤΩΝ Ε.Ε.»
- Έρση Αυγουστίδου, πολεοδόμος, Δρ. Χωροταξίας, Διευθύντρια της «BCS Σύμβουλοι Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος Ε.Π.Ε.»
- Τάκης Δούμας, αρχιτέκτων - πολεοδόμος, σήμερα Διευθύνων Σύμβουλος της «ΔΙΚΤΥΟ Α.Ε.»
- Κώστας Τσαβδάρου, αγρονόμος τοπογράφος μηχανικός, σήμερα Γενικός Διευθυντής της «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ Α.Ε.»

Τους **ευχαριστούμε θερμά** για το χρόνο που αφιέρωσαν και για το ότι θέλησαν να μοιραστούν τη γνώση και τις εμπειρίες τους με όλους εμάς. Ευελπιστούμε ότι θα υπάρξει συνέχεια και από άλλες μελετήτριες και μελετη-

τές, προκειμένου να αναπτυχθεί ένας γόνιμος διάλογος.

Στο αφιέρωμα συνεργάστηκαν οι εξής συνάδελφοι και συναδέλφισσες Μηχανικοί Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης:

Χρυσός Μακράκης - Καραχάλιος, Νατάσα Τασοπούλου, Αιμιλία Αλεξανδροπούλου, Κώστας Κωνσταντινίδης, Σεσίλ Κούτρα, Πόπη Παπαδοπούλου, Φώτης Τσολάκος, Βασίλης Παπακωνσταντίνου, Βασίλης Μητσιάρας.

Περαιτέρω επικοινωνία είναι δυνατή, μέσω του e-mail: grammateia@chorotaxia.gr

Γιάννης Αγγελίδης



Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος - Χωροτάκτης
D.E.A. en Urbanisme I.U.P.- UNIVERSITE PARIS - VAL DE MARNE
e-mail: iagge@tee.gr

Ερώτημα 1: Θεωρείτε ότι οι στόχοι της πολιτικής που θα πρέπει να ασκηθεί για τον αστικό χώρο είναι αποσαφηνισμένοι; Αν όχι, ποιοι θεωρείτε ότι θα έπρεπε να είναι αυτοί κρίνοντας από τις ανάγκες και τα προβλήματα των ελληνικών πόλεων σήμερα;

Απάντηση: Οι στόχοι ορισμένων «πολιτικών(;)» για τον αστικό χώρο μέχρι στιγμής προσδιορίζονται με διάφορους γενικούς τρόπους στα σχετικά νομοθετικά κείμενα (π.χ. Ν. 2508 - βιώσιμη ανάπτυξη). Το πρόβλημα είναι ότι αφ' ενός στην πραγματικότητα συνήθως δεν υπάρχουν «πολιτικές» (δεν υπάρ-

χουν δηλαδή συγκροτημένα σύνολα προγραμματισμών, μελετών, διοικητικών πράξεων, κ.α. ενεργειών που να ακολουθούνται με συνέπεια από τις δημόσιες αρχές για κάποιο χρονικό διάστημα ώστε να επιφέρουν ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα). Υπάρχουν μόνο μεμονωμένες μελέτες και μεμονωμένες διοικητικές πράξεις ή έργα, π.χ. ένα Γ.Π.Σ. εδώ, μια Π.Μ. εκεί, η θεσμοθέτηση μιας λεωφορειολωρίδας πιο πέρα κ.ο.κ. Αφ' ετέρου δεν ορίζονται όλοι οι στόχοι των δράσεων για τον αστικό χώρο (π.χ. συχνά δεν ορίζονται οι στόχοι των μεταφορικών και συγκοινωνιακών πολιτικών που όμως είναι ιδιαίτερως κρίσιμοι για τα αστικά κέντρα). Και βέβαια οι στόχοι ακόμη και όταν ορίζονται με γενικό τρόπο ως άνω, δεν είναι αποσαφηνισμένοι. Υπάρχει δηλαδή σοβαρό έλλειμμα προγραμματισμού. Οι στόχοι που προσωπικά θεωρώ απαραίτητο να επιδιωχθούν με τις αστικές πολιτικές (πέραν των ως άνω γενικοτήτων) αναφέρονται στην απάντηση στο επόμενο ερώτημα 2.

Ερώτημα 2: Θεωρείτε ότι οι στόχοι μιας πολιτικής για τον αστικό χώρο δύναται να επιτευχθούν από το ισχύον σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού; Σε ποιους βασικούς τομείς θα εστιάζατε τυχόν μεταρρυθμίσεις;

Απάντηση: Οι στόχοι μιας πολιτικής για τον αστικό χώρο που να ικανοποιούν τις σύγχρονες ανάγκες δεν μπορούν να επιτευχθούν με το ισχύον -κρατικίστικο, απλοϊκό, αλλά και ταυτόχρονα υπερβολικά γραφειοκρατικό- σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε γενικές γραμμές το σύστημα αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει οδηγηθεί σε γραφειοκρατική εμπλοκή και σχεδόν πλήρη αδράνεια καθώς για διάφορους λόγους αποτυγχάνει συστηματικά να ανταποκριθεί ποσοτικά, ποιοτικά και χρονικά στις ανάγκες του πληθυσμού (π.χ. αδυναμία αποτροπής υποβάθμισης περιοχών, πολεοδομήσεις που κρατούν δεκαετίες, αδυναμία ελέγχου αστικών ρύπων, αδυναμία χρηματοδότησης και έγκρισης μελετών, αντι-

φάσεις μεταξύ Γ.Π.Σ. και Π.Μ., ακυρώσεις διαταγμάτων, κ.α.). Ουσιαστικά το σύστημα από τη δομή του ακολουθεί την κατάσταση και τη μοίρα του ελληνικού δημοσίου και σε συνθήκες δημοσιονομικής καχεξίας οδηγείται σε ακόμη μεγαλύτερο μαρασμό. Απαιτούνται θεσμικές μεταρρυθμίσεις και πολιτικές - επιθετικές και αμυντικές- που θα χαλαρώσουν τον κρατισμό του συστήματος και -με διαφάνεια- θα στρέψουν την προσοχή επιθετικά μεν προς τα πεδία-στόχους της εντοπισμένης στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής περιφερειακής-αστικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας, της ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών, της βιώσιμης κινητικότητας, της «πράσινης» ανάπτυξης αλλά και της τοπικής δημοκρατίας, αλλά και αμυντικά στην αποτροπή δημιουργίας θυλάκων υποβάθμισης, φτώχειας και εγκληματικότητας, κοινωνικού και πολιτιστικού μαρασμού στα αστικά κέντρα.

Οι νέες πολιτικές για να είναι αποτελεσματικές πρέπει να εκτείνονται και να συντονίζονται όλα τα αστικά συστήματα^{xii} και να εξασφαλίζουν:

- α) Στρατηγικό σχεδιασμό, επενδύσεις, σταθερή ποιοτική οικιστική ανάπτυξη, ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα αστικά κέντρα λίγο-πολύ ανεξάρτητα από τα σκαμπανεβάσματα του ελληνικού δημοσίου, και
- β) Εφαρμοσμένο σχεδιασμό και δυνατότητες ταχείας αντίδρασης στην κατάσταση και στις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου που συχνά πλέον λαμβάνουν τη μορφή κρίσης στα αστικά κέντρα και τις επιμέρους αστικές λειτουργίες και συστήματα (π.χ. στον

ενεργειακό εφοδιασμό, τις αστικές συγκοινωνίες, τις κρίσεις αποβιομηχάνισης, την ασφάλεια, κ.α.).

Ερώτημα 3: *Η διάρθρωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού και το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων διευκολύνουν την ολοκλήρωση των μελετών και τη μετέπειτα υλοποίησή τους; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;*

Απάντηση: Η διάρθρωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού -και δευτερευόντως το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων- δε διευκολύνουν την ολοκλήρωση και υλοποίηση των μελετών, -και ακόμη σημαντικότερο- δεν διευκολύνουν τον σχεδιασμό και υλοποίηση πολιτικών ως άνω. Η διάρθρωση αυτή καθ' εαυτή είναι γραφειοκρατική, δύσκαμπτη και αντιφατική. Επιπλέον είναι πολύ στενά συνδεδεμένη με την κεντρική διοικητική γραφειοκρατία, τις στρεβλώσεις και την ανεπάρκειά της, με ένα χαώδες πλέγμα νόμων και την παραδοσιακή αδυναμία συντονισμού και υλοποίησης του Ελληνικού κράτους, ενώ από την άλλη οι τοπικές διοικητικές δομές είναι (μέχρι στιγμής) ανεπαρκείς, αδύναμες οικονομικά και πελατειακά εξαρτώμενες.

Ερώτημα 4: *Κρίνετε ότι η κατανομή αρμοδιοτήτων για την έγκριση των πολεοδομικών μελετών μεταξύ κεντρικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης συμβάλλει στην αποτελεσματικότητα και στην αποδοτικότητα του σχεδιασμού; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;*

Απάντηση: Είναι γνωστό ότι η κατανομή αρμοδιοτήτων αποτελεί έναν από τους κύριους παράγοντες αδρανοποίησης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα.

Οι αλλαγές που απαιτούνται είναι κατά βάση πρακτικές, (πρέπει να) στηρίζονται στην αρχή της επικουρικότητας (αρμοδιότητα στην πιο κοντά στον πολίτη αρχή), και πρέπει να

^{xii} Η πολεοδομία κατά την άποψη μου μεταβάλλεται ραγδαία από πολιτική ρύθμιση του χώρου σε πολιτική συντονισμού και βελτιστοποίησης των ποικίλων και συνεχώς πολλαπλασιαζόμενων αστικών συστημάτων (οικιστικών, κυκλοφοριακών, συγκοινωνιακών, ενεργειακών, παραγωγικών, ασφάλειας κ.α.).

κατοχυρωθούν Συνταγματικά. Σε γενικές γραμμές έχουν ως εξής:

1. Ο Εθνικός και Ειδικός Χωροταξικός Σχεδιασμός πρέπει να παραμένει στην Κεντρική Διοίκηση και να εγκρίνεται ο Εθνικός με νόμο και ο Ειδικός με νόμο ή Π.Δ. Η Κεντρική Διοίκηση θα εξειδικεύει με νόμους, Π.Δ. και Υ.Α. τον εθνικό και ειδικό Χωροταξικό Σχεδιασμό και κάθε άλλο θέμα που θεωρεί ότι είναι πανελλαδικής εμβέλειας (π.χ. τους κανονισμούς δόμησης, τη δασική νομοθεσία, κ.α.). Επίσης θα ορίζει κατάλληλες προδιαγραφές για όλα τα επίπεδα του σχεδιασμού.
2. Ο Περιφερειακός Χωροταξικός Σχεδιασμός (Περιφερειακά Πλαίσια) πρέπει να εκπονείται από την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση και να εγκρίνεται από αυτήν (Απόφαση Αιρετού Περιφερειάρχη), αλλά μόνον κατόπιν σύμφωνης γνώμης της κεντρικής διοίκησης (δεν πρέπει να αντίκειται στον εθνικό ή ειδικό). Παρομοίως με τον Ρυθμιστικό Σχεδιασμό (Ρυθμιστικά Σχέδια) των μεγάλων Μητροπολιτικών περιοχών. Ενδεχομένως τα σημεία στα οποία θα απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της κεντρικής διοίκησης να είναι συγκεκριμένα. Ο Περιφερειακός Χωροταξικός Σχεδιασμός πρέπει ενδεχομένως να εξειδικεύεται με Επιχειρησιακά Σχέδια ανά νομό ή παραγωγική δραστηριότητα, με μετρήσιμα μεγέθη.
3. Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός επιπέδου Γ.Π.Σ.-Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. και οι τροποποιήσεις του θα πρέπει να εγκρίνεται με Απόφαση Αιρετού Περιφερειάρχη. Δεν πρέπει να αντίκειται στον Περιφερειακό Χωροταξικό Σχεδιασμό και τα επιχειρησιακά του σχέδια.
4. Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός επιπέδου Πολεοδομικής Μελέτης Ένταξης σε Σχέδιο και γενικών τροποποιήσεων Σχεδίου Πόλης (μη εντοπισμένων) θα πρέπει να ε-

γκρίνεται με Απόφαση Αιρετού Περιφερειάρχη.

5. Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός επιπέδου εντοπισμένων τροποποιήσεων Σχεδίου Πόλης μπορεί να εγκρίνεται και από τους πρωτοβάθμιους Ο.Τ.Α. (Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου) υπό προϋποθέσεις (ύπαρξη κατάλληλης υπηρεσίας, έλεγχος από Περιφέρεια κ.α.).

Οι Σχεδιασμοί μέχρι το 3 πρέπει να είναι στρατηγικοί και στη συνέχεια κανονιστικοί. Κατάλληλες προδιαγραφές και δικλίδες ασφαλείας θα αποτρέπουν υπερβάσεις και σκοπιμότητες. Ο έλεγχος όλων των ως άνω Αποφάσεων όλων των επιπέδων θα μπορεί να γίνεται από το Σ.Τ.Ε κατόπιν προσφυγής ή και προληπτικά εφόσον ο Φορέας το επιθυμεί.

Ωστόσο όλα τα παραπάνω πρέπει να ειδικωθούν και στο πλαίσιο των τροποποιήσεων του Πολεοδομικού Σχεδιασμού που προτείνονται στα ερωτήματα 2, 5 και 10.

Ερώτημα 5: *Η κριτική που ασκείται αναφορικά με τον κανονιστικό χαρακτήρα των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων σας βρίσκει σύμφωνους; Σε ποιο επίπεδο ο πολεοδομικός σχεδιασμός σταματάει να είναι στρατηγικός και γίνεται κανονιστικός;*

Απάντηση: Σήμερα δεν είναι σαφές πού ο πολεοδομικός σχεδιασμός σταματάει να είναι στρατηγικός και γίνεται κανονιστικός καθώς μετά τον Ν.2508/97 και διάφορες αποφάσεις ΣτΕ, τα Γ.Π.Σ.-Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. δεν είναι πλέον αμιγώς στρατηγικά σχέδια αλλά υβριδικά, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σύγχυση αλλά και αντιφάσεις καθώς υπάρχουν πλέον δύο επάλληλα επίπεδα κανονιστικού σχεδιασμού, με αυτό του Γ.Π.Σ. να υπερισχύει τυπικά. Η σύγχυση επιτείνεται καθώς με τη γενικευμένη πλέον ψηφιακή σχεδίαση μεγάλης ακρίβειας, ο σχεδιασμός σε επίπεδο Γ.Π.Σ. προσομοιάζει σχεδόν πλήρως με μικρογραφία πολεο-

δομικής μελέτης (σε κλ. 1:5000). Όμως αν και προσομοιάζει, δεν είναι πολεοδομική μελέτη καθώς ελλείπουν τα πραγματικά και όχι σκισσογραφικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδών και οικοδομικών τετραγώνων, ρεμάτων και κοινοχρήστων χώρων, τα κτίσματα, η - ιδιαιτέρως σημαντική- δυνατότητα αναγνώρισης του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, κ.α. στοιχεία. Έτσι λαμβάνονται σε επίπεδο Γ.Π.Σ. μια σειρά κανονιστικές αποφάσεις (για τα όρια, για τη δόμηση, για τις χρήσεις) χωρίς γνώση των θεμελιωδών αυτών στοιχείων. Οι δε κανονιστικές αυτές αποφάσεις υπερισχύουν του όποιου σχεδιασμού γίνεται σε επίπεδο Π.Μ. (όπου υπάρχει γνώση των στοιχείων αυτών) και οδηγούν σε λανθασμένες αποφάσεις, νομικά παράδοξα, αλλά και κατάχρηση εξουσίας.

Για παράδειγμα, εάν μια χρήση κοινωφελούς χώρου (π.χ. ένα σχολείο) απεικονισθεί σε επίπεδο Γ.Π.Σ. σε «λάθος» θέση, τότε η αρμόδια Πολεοδομία δεσμεύει την ιδιοκτησία στον χώρο αυτό και κατά κανόνα δεν δέχεται να διορθωθεί ούτε σε επίπεδο Π.Μ. στη σωστή θέση.

Εάν ένα όριο οικισμού ορισθεί σε επίπεδο Γ.Π.Σ. σε θέση όπου «κόβει» ένα κτίσμα (το οποίο ο μελετητής δεν βλέπει όταν συντάσσει το Γ.Π.Σ.) τότε δεν υπάρχει δυνατότητα να μετακινηθεί το όριο σε επίπεδο Π.Μ. (όπου τα κτίσματα και οι ιδιοκτησίες είναι ορατές) στη σωστή θέση.

Χαρακτηριστικό της κατάστασης που προκύπτει είναι ότι ουσιαστικά ακυρώνεται και η θεμελιώδης ρύθμιση, ήδη από το παλαιότερο Ν.Δ. της 17.7.1923, ότι **η μη απεικόνιση των ιδιοκτησιών, των κτισμάτων, των υψομετρικών και άλλων στοιχείων συνιστά (και σωστά) λόγο ακυρότητας των πολεοδομικών ρυθμίσεων.**

Ακυρώνεται επίσης και η θεμελιώδης ρύθμιση της προστασίας της ιδιοκτησίας από το Σύνταγμα, καθώς ο χαρακτηρισμός της σε επίπεδο Γ.Π.Σ. τη δεσμεύει

αορίστως χωρίς να μπορεί να εφαρμοσθεί το νομικό πλαίσιο περί απαλλοτριώσεων, ευλόγου χρόνου κ.λπ.

Προφανώς όμως ακυρώνεται και η δυνατότητα οι δημόσιες αρχές να διαθέτουν έναν διακριτό και ευέλικτο στρατηγικό σχεδιασμό, τον οποίο να μπορούν να τροποποιούν ταχύτατα όταν απαιτείται (και στις επικρατούσες συνθήκες διαρκών μεταβολών των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών στα αστικά κέντρα που επικρατούν σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης, κρίσης και τεχνολογικών αλλαγών, αυτό απαιτείται συχνά). Εάν ο στρατηγικός σχεδιασμός μας συνδέεται με κανονιστικές ρυθμίσεις προς ιδιώτες που έχουν μισο-εφαρμοσθεί, τότε φυσικά είναι εξαιρετικά πιο δύσκολη η τροποποίησή του καθώς εμπλέκεται με νομικά και πολεοδομικά κεκτημένα (;) συμφέροντα ιδιωτών και άλλες καταστάσεις.

Ο διακριτός και σαφής στρατηγικός σχεδιασμός είναι ακόμη πιο απαραίτητος καθώς (όπως αναφέρεται στο 10) πρέπει να περάσουμε σε νέους τύπους, μηχανισμούς και εργαλεία πολεοδόμησης πέραν των κανονιστικών.

Ερώτημα 6: *Συντρέχουν εκείνες οι προϋποθέσεις που θα στηρίξουν το στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού στη χώρα μας; Ποιες είναι αυτές;*

Απάντηση: Δυστυχώς δε συντρέχουν πολλές (οι περισσότερες) από τις προϋποθέσεις που είναι αναγκαίες για να στηρίξουν τον στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού στη χώρα μας. Πρόχειρα μπορεί κανείς να απαριθμήσει:.

- ξεκινώντας από το απλούστερο (;) αναφέρει κανείς την αδυναμία της διοίκησης να ενεργήσει στρατηγικά και να προγραμματίσει γιατί απλώς δε διαθέτει τους διοικητικούς μηχανισμούς και το εξειδι-

κευμένο προσωπικό για να το κάνει (π.χ. πολεοδομία χωρίς πολεοδόμους, Οργανισμοί Ρυθμιστικού χωρίς προσωπικό, Δήμοι χωρίς τεχνικές υπηρεσίες κ.α.). Το κράτος ως κεντρική διοίκηση, περιφερειακή και τοπική αυτοδιοίκηση, χρειάζεται πολύ περισσότερους διοικητικούς μηχανισμούς, υπηρεσίες, ινστιτούτα έρευνας και πραγματικά εξειδικευμένο (όχι απλώς «βαφτισμένο») προσωπικό (πολεοδόμοι, συγκοινωνιολόγοι, ειδικοί στην περιφερειακή ανάπτυξη, στις νέες τεχνολογίες, στις υποδομές, οικονομολόγοι, νομικοί, ερευνητές κ.α.) για να μπορεί να προγραμματίσει στρατηγικά και να καθοδηγήσει την υλοποίηση της αστικής ανάπτυξης.

- τη χρόνια αδυναμία της διοίκησης ενός συγκεντρωτικού κράτους και συνακόλουθα της (οικονομικά εξαρτώμενης από το κεντρικό κράτος έστω και εάν έχει τυπικά αρμοδιότητες) αυτοδιοίκησης, να διαμορφώσουν οικονομικά αξιόπιστες και χρονικά δεσμευτικές πολιτικές και προγράμματα πολεοδομικών παρεμβάσεων και οικιστικής ανάπτυξης (πολεοδόμησης, ανάπλασης, κ.λπ). Εάν κανείς δεν ξέρει τι μπορούν και δεσμεύονται να διαθέσουν οι δημόσιες αρχές ως επένδυση στις υποδομές, τους σχεδιασμούς και τις αστικές πολιτικές σε συγκεκριμένο βάθος χρόνου και σε συγκεκριμένο τόπο, εάν δεν ξέρει ή δε μπορεί να αξιοποιήσει τους πόρους του (π.χ. την δημόσια περιουσία), τότε δεν υπάρχει αξιόπιστος προγραμματισμός.
- τη συνακόλουθη αδυναμία των εξειδικευμένων Δημοσίων Φορέων να προγραμματίσουν αξιόπιστα το εξειδικευμένο έργο που μπορούν να υλοποιήσουν σε κάποιο συγκεκριμένο βάθος χρόνου (π.χ. την αδυναμία του όποιου Ο.Σ.Κ. να προσδιορίσει ποιά και πόσα σχολεία μπορεί να κατασκευάσει σε μια περιοχή την επόμε-

νη πενταετία, τις αντίστοιχες αδυναμίες φορέων υποδομών ύδρευσης, αποχέτευσης, οδοποιίας, κ.ο.κ.).

- την έλλειψη δημοκρατικού προγραμματισμού και ευρείας αποδοχής των βασικών τουλάχιστον γραμμών του πολεοδομικού σχεδιασμού από την κοινωνία. Σήμερα βιαστικές ή και σχεδόν «εν κρυπτώ» αποφάσεις που λαμβάνονται έστω νομότυπα, στα πλαίσια διαφόρων πολιτικών και επιχειρηματικών σχεδιασμών, μετατρέπονται σε «σκάνδαλα», ανατρέπονται ή προσβάλλονται νομικά μόλις γίνουν γνωστές διότι δεν έχουν την απαραίτητη διαφάνεια και δημοκρατική νομιμοποίηση.

Η έλλειψη των διοικητικών, επιστημονικών, οικονομικών και δημοκρατικών προϋποθέσεων στρατηγικού χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού έχει οδηγήσει τη χώρα να τον αντικαταστήσει (τον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό) με μια εκτεταμένη και ατελέσφορη νομοκρατία καθώς το εκάστοτε πολιτικό προσωπικό και οι ηγεσίες φαίνεται να πιστεύουν στην εύκολη και απατηλή λύση ότι αρκούν αποσπασματικές νομοθετικές ρυθμίσεις (που γίνονται σωρηδόν) για να επιτευχθεί το οποιοδήποτε αποτέλεσμα αντί πολιτικών που είναι επίπονες και έχουν πολιτικό κόστος, υποδομών που κοστίζουν (π.χ. πιστεύουν ότι αρκεί να απαγορευθεί η νομιμοποίηση αυθαιρέτων ή η καταστροφή δασών στη νομοθεσία και στο Σύνταγμα αντί να ενσκήψουμε πάνω στις αιτίες των προβλημάτων, αρκεί να απαγορεύσουμε ορισμένες χρήσεις για να εξαφανισθούν και οι αντίστοιχες εγκαταστάσεις χωρίς κίνητρα, αρκεί να «απαγορεύουμε» τη ρύπανση χωρίς να κατασκευάζουμε εγκαταστάσεις αποτροπής της κ.ά.).

Ερώτημα 7: Θεωρείτε διασφαλισμένη την επάρκεια πόρων για την υλοποίηση μελε-

τών που αφορούν στο χωρικό σχεδιασμό στη χώρα;

Απάντηση: Η επάρκεια πόρων προφανώς δεν είναι διασφαλισμένη για την υλοποίηση μελετών που αφορούν τον χωρικό σχεδιασμό. Ούτως ή άλλως δε γνωρίζουμε καν πόσοι πόροι απαιτούνται για κάθε είδος μελετών και υλοποιήσεων και σε ποιό επίπεδο (Ο.Τ.Α., Περιφέρειας, Κεντρικής διοίκησης) και για ποιό χρονικό διάστημα. Απλώς δεν υπάρχει κανένας προγραμματισμός

Ερώτημα 8: Θεωρείτε επαρκές και αποτελεσματικό το πλαίσιο των συνοδευτικών μελετών του πολεοδομικού σχεδιασμού; Προτείνετε τυχόν βελτιώσεις.

Απάντηση: Το σημερινό πλαίσιο συνοδευτικών μελετών του πολεοδομικού σχεδιασμού που υπάρχει σήμερα είναι αποτέλεσμα συντεχνιακών επιδιώξεων και συμβιβασμών. Χρειάζεται πλήρη αναμόρφωση.

Ερώτημα 9: Εντοπίζετε προβλήματα στις διαδικασίες αστικών αναπλάσεων και ποια βήματα θα μπορούσαν να γίνουν για την αντιμετώπισή τους;

Απάντηση: Οι διαδικασίες αστικών αναπλάσεων σήμερα χωλαίνουν σε όλα τα πεδία. Δεν υπάρχει πλήρως διασαφηνισμένο πλαίσιο. Δεν υπάρχουν σαφείς πόροι. Δεν υπάρχουν κριτήρια και πολιτικές που να ιεραρχούν τις προτεραιότητες των παρεμβάσεων.

Ερώτημα 10: Οι μηχανισμοί και τα εργαλεία εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού διασφαλίζουν:

- α. την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και υποδομών
- β. την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος

γ. το δίκαιο επιμερισμό του κόστους της πολεοδόμησης μεταξύ των ιδιοκτητών;

Απαιτούνται αλλαγές στα ανωτέρω και αν ναι προτείνετε νέες διαδικασίες.

Απάντηση: Εξαιρετικά σημαντικό θέμα. Οι θεσμοθετημένοι μηχανισμοί και τα εργαλεία εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού σήμερα εξασφαλίζουν μόνο μερικά (και καθυστερημένα) την υλοποίηση έργων & υποδομών, την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και τον επιμερισμό του κόστους. Κοστίζουν πολύ σε ένα κράτος με διαλυμένα δημόσια οικονομικά. Δε συνδέονται με ενεργειακούς, τεχνολογικούς και περιβαλλοντικούς στόχους. «Φρενάρουν» τις ιδιωτικές επενδύσεις εκεί που δεν χρειάζεται και τις αφήνουν ανεξέλεγκτες εκεί που χρειάζεται έλεγχος. Απαιτούν για την υλοποίησή τους μια δημόσια διοίκηση που δε μπορεί να ανταποκριθεί. Για να ανταποκριθούμε στους ρυθμούς της παγκοσμιοποίησης, τις ανάγκες υποδομών και επενδύσεων απαιτούνται οπωσδήποτε τελείως νέες προσεγγίσεις, που θα ενισχύσουν τον στρατηγικό-ελεγκτικό, αλλά θα μειώσουν τον παρεμβατικό ρόλο του κράτους, όπως:

- Νέοι μηχανισμοί πολεοδόμησης. Εδώ χρειάζονται ριζοσπαστικές προσεγγίσεις για νέους τύπους πολεοδόμησης που θα προστεθούν στους κυρίαρχους υφιστάμενους τύπους δημόσιας κανονιστικής πολεοδόμησης (κύριας και παραθεριστικής κατοικίας), οι οποίοι θα πρέπει να συνεχίσουν να υπάρχουν αλλά να χρησιμοποιούνται πλέον με μεγάλη φειδώ. Οι νέοι μηχανισμοί (στους οποίους θα πρέπει να υπαχθεί η πλειοψηφία των προς πολεοδόμηση εκτάσεων) θα πρέπει να κινούνται α) προς την κατεύθυνση της ιδιωτικής πολεοδόμησης (όπου ιδιώτες κατασκευαστές θα έχουν «πακέτο» τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων και υποδομών -ενδεχομένως δε και την λειτουργία διαφόρων αστικών συστημάτων- κάτω από συγκεκριμένες προδιαγραφές και χρονικά όρια) και β) προς την κατεύθυνση διαφόρων μορφών ταχείας μερι-

κής ή και δυνητικής πολεοδόμησης περι-αστικών κυρίως περιοχών εκτός σχεδίου όπου μπορούν και να ισχύσουν νέα εργαλεία ως κατωτέρω. Ειδικότερα η εκτός σχεδίου δόμηση από γενικευμένο δικαίωμα μπορεί να γίνει μερικό εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού.

- Νέα εργαλεία. Τα «παλαιά» εργαλεία του κοινωνικού συντελεστή και της μεταφοράς συντελεστή δόμησης πρέπει να ανανεωθούν, να συμπληρωθούν και να ξεφύγουν από τον φαύλο κύκλο των συνεχών αμφισβητήσεων. Απαιτούνται όμως και νέα (θεσμικά και χρηματοδοτικά) εργαλεία ταχείας απαλλοτρίωσης, αποζημίωσης ιδιοκτητών και γενικά απόκτησης γης προς εγκατάσταση δημόσιων υποδομών και κοινωφελών εξυπηρετήσεων. Μπορεί με τα Γ.Π.Σ. να δημιουργούνται «περιοχές δυνητικής πολεοδόμησης» που θα μπορούν να ενεργοποιηθούν μόνο με αγορά συντελεστή ή μεταφορά δικαιώματος δόμησης ή στα πλαίσια ιδιωτικών πολεοδομήσεων. Μπορεί το δικαίωμα δόμησης σε εκτός σχεδίου (μη προστατευτές) περιοχές να παρέχεται μόνο με μεταφορά συντελεστή. Η αποζημίωση ιδιοκτητών μπορεί να συνδεθεί με φορολογικά ή ενεργειακά οφέλη. Τεχνολογία και ενεργειακοί στόχοι μπορούν και πρέπει να «μετρούν» στο δικαίωμα προς πολεοδόμηση και δόμηση.
- Νέες προδιαγραφές σύνταξης μελετών. Αυτοί είναι απολύτως απαραίτητοι και πρέπει να συνδυαστούν με τους νέους τύπους πολεοδόμησης ως ανωτέρω, αλλά και με τα επιζητούμενα ποιοτικά χαρακτηριστικά.
- Ο επιμερισμός του κόστους πολεοδόμησης είναι μεγάλο θέμα. Κατά την άποψή μου οι αλλαγές δεν πρέπει να συνδέονται μόνο με την κλασικού τύπου Πράξη Εφαρμογής και τις αδυναμίες της αλλά να προσαρμοσθούν και στους νέους τύπους και μηχανισμούς πολεοδόμησης.

Έρση Αυγουστίδου

Πολεοδόμος, Δρ. Χωροταξίας
Δίπλωμα Αρχιτέκτονος Μηχανικού Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.
DEA Πολεοδομίας - Χωροταξίας - Προγραμματισμού, Πανεπιστήμιο Paris IV
DEA Κοινωνιολογίας, Ε.Η.Ε.Σ.Σ.
Διδάκτωρ Χωροταξίας, Σχολή Ανωτάτων Σπουδών στις Κοινωνικές Επιστήμες (Ε.Η.Ε.Σ.Σ.)
e-mail: eaugust@bcsnet.gr

Πολεοδομικός σχεδιασμός ή τι άλλο;

Πολλές οι γενιές των «ειδικών περί την πόλη», που έχουν φτάσει να αναρωτιούνται για τα κακά και τις δεισιδαιμονίες του «πολεοδομικού σχεδιασμού» στη χώρα μας. Που να βρίσκεται άραγε το πρόβλημα το οποίο, πέρα από τους «ειδικούς», το νοιώθει στην επιδερμίδα του ο κάθε δύσμοιρος κάτοικος που προσπαθεί να ζήσει, να κυκλοφορήσει, να συνδιαλλαγεί ή απλώς να αναπνεύσει στις πόλεις μας;

Ας μη γελιόμαστε, ο «πολεοδομικός σχεδιασμός» δεν μπορεί να είναι ο μοναδικός στόχος. Τα όποια προβλήματα οργάνωσης και συνθηκών ζωής στις πόλεις δεν είναι δυνατό να αποδοθούν μόνο στον «πολεοδομικό σχεδιασμό», στις αδυναμίες του θεσμικού του πλαισίου, στις καθυστερήσεις ή αναβολές στην εφαρμογή του, στις γραφειοκρατικές εμπλοκές κ.ο.κ. Υπερπροσδιορίζονται από μια σειρά άλλους παράγοντες, κυρίως απουσίας πολιτικών για την ανάπτυξη του αστικού χώρου, αδυναμιών και διάσπασης της πολιτικής βούλησης, παρεκτροπών που προκύπτουν από παράλληλες πολιτικές ή «παράγοντικές» παρεμβολές, και τέλος από νοοτροπίες εξαγγελιών και γρήγορης προώθησης έργων και παρεμβάσεων είτε για το θεαθείν είτε για λόγους πάσης φύσεως σκοπιμοτήτων.

Είναι γεγονός ότι μόλις το 1983, με το Ν. 1337/83 και τη θεσμοθέτηση των Γ.Π.Σ. και των Π.Μ.Ε.Α., τίθεται η οργανωτική και θε-

σμική βάση για παρεμβάσεις στον πολεοδομικό ιστό των ελληνικών πόλεων. Παρότι νεωτεριστική για την εποχή παρέμβαση, ήταν περισσότερο προσανατολισμένη στην οριοθέτηση του αστικού ιστού και την ένταξη των πυκνοδομημένων περιοχών αυθαιρέτων στο σχέδιο, και ποτέ δεν έπρεπε να ιδωθεί περισσότερο από μια πρώτη προσπάθεια συμμαζέματος των πόλεων που ήδη είχαν «ξεχειλώσει» από τις διαδικασίες της εσωτερικής μετανάστευσης και της «βιομηχανικής ανάπτυξης» των δεκαετιών '60 και '70. Πιο οραματική και σύγχρονη ήταν για την εποχή η θεσμοθέτηση – ίδρυση – απόδοση ουσιαστικών αρμοδιοτήτων στους Οργανισμούς Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Παρότι τα Ρυθμιστικά Σχέδια αποδεικνύονται σχετικά στατικά και βολονταριστικά σχέδια, δείχνουν μία βούληση να αντιμετωπισθούν σε ενιαία βάση και με συνεκτίμηση των συνολικών συνιστωσών της αστικής ανάπτυξης, τα ζητήματα των δύο ελληνικών μεγαλουπόλεων.

Τι έγινε από τότε μέχρι σήμερα; Χαρακτηριστικά:

1. Χρειάστηκε περίπου 10 με 15 χρόνια για να αρχίσουν να θεσμοθετούνται οι ΠΜΕΑ του Ν. 1337.
2. Χρειάστηκαν 14 ολόκληρα χρόνια για τη θέσπιση του λεγόμενου «νέου οικιστικού Νόμου», του 2508/97, Νόμου που ούτως ή άλλως δεν κάνει τίποτα παραπάνω από το να επεκτείνει το θεσμό των Γ.Π.Σ. τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο. Επιπλέον, τα Γ.Π.Σ. του Ν. 2508 προχωρούν και επεκτείνονται σε ρυθμίσεις στον εξωαστικό χώρο, για τις οποίες δεν υπάρχει καμία εκφρασμένη πολιτική κατευθύνσεων, ακόμη μέχρι και σήμερα.
3. «Αδράνησαν» οι Οργανισμοί Ρυθμιστικού Αθήνας και Θεσσαλονίκης και σταδιακά μειώθηκε το κύρος τους και η δημόσια εικόνα τους. Παρότι ιδρύθηκαν αντίστοιχοι Οργανισμοί και σε άλλες ελληνικές μεγα-

λουπόλεις, ως δήθεν συνέχιση μιας πολιτικής ανάγκης για ανάληψη του αστικού προγραμματισμού από τοπικούς οργανισμούς, ουδέποτε αυτοί λειτούργησαν ως ενιαία προγραμματικά – σχεδιαστικά κέντρα για την αστική ανάπτυξη της περιοχής ευθύνης τους.

Άργησε πολύ να προχωρήσει το παράλληλο θεσμικό πλαίσιο για τη χωροταξία (Ν. 2742/1999: Χωροταξικός σχεδιασμός και αιφόρος ανάπτυξη). Ενώ ο Νόμος προσφέρει ένα καθολικό θεσμικό πλαίσιο για τις διαδικασίες άσκησης του χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, ρυθμίζει τις αρχές και τους στόχους του, τα όργανα, τα τομιακά και τα γεωγραφικά - διοικητικά επίπεδα άσκησης του, και τέλος καθιερώνει νέους μηχανισμούς εφαρμογής του, αδρανή και αυτός έως σήμερα περίπου. Μάλιστα προχωρά αντίστροφα και ανορθόδοξα, εφόσον πρώτα θεσμοθετεί τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, εν πλήρη απουσία τομιακών κατευθύνσεων για την αστική πολιτική, την περιβαλλοντική πολιτική, τον τουρισμό και τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες, κ.τ.λ. Όταν πρόσφατα θεσπίστηκαν τα πρώτα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (τουρισμός, βιομηχανία, ΑΠΕ), εμφανίστηκε πάλι η ίδια αμηχανία στη διατύπωση σαφούς και επεξεργασμένης πολιτικής και βούλησης, ώστε η λέξη «Πλαίσιο» να έχει καταλήξει να σηματοδοτεί το «πλαίσιο-κουβά» όπου χωρά κάθε είδους θέση και απόφαση.

Επανερχόμενοι λοιπόν στον αστικό χώρο, αναρωτιόμαστε: είναι ο «πολεοδομικός σχεδιασμός» ο ένοχος; Είναι οι ελλείψεις του ή οι καθυστερήσεις του, ή τα ίδια τα εργαλεία που αυτός θεσπίζει;

Μήπως πρόκειται για μια συνολική – διαχρονική «αμηχανία» στη διατύπωση αστικής πολιτικής και στη βούληση για την εφαρμογή της; Μια «αμηχανία» που ξεκινά από το κεντρικό κυβερνητικό επίπεδο και καταλήγει

στο επίπεδο των ειδικά προς τούτο θεσμοθετημένων Οργανισμών;

Τα υφιστάμενα θεσμικά εφόδια έχουν σίγουρα τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες τους. Αλλά τότε και από ποιον εκφράστηκε μια συνεκτική, σύγχρονη, πολιτική για την ανάπτυξη του αστικού χώρου;

Ας μη ξεχνάμε επίσης ότι από τότε που η χώρα μπήκε στην τροχιά των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων (από την εποχή του 1ου Κ.Π.Σ. 1989-1993), η όποια αστική πολιτική και συνεπώς ο προγραμματισμός και η διοχέτευση χρηματοδότησης, έχουν αφεθεί –θελημένα ή αθέλητα– στις αρμόδιες αρχές και όργανα του οικονομικού προγραμματισμού και σε κανόνες που ελάχιστα φαίνεται να κατευθύνονται ή να ελέγχονται από το εκάστοτε αρμόδιο Υπουργείο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος.

Επομένως, το κύριο ελλείπον στοιχείο είναι η ίδια η συνεκτική αστική πολιτική για τις πόλεις και τις μητροπόλεις μας. Μια αστική πολιτική που θα θωράκιζε τον αστικό χώρο ζωής απέναντι σε όποιες τοπικές ή υπερτοπικές παρεμβολές, απ' όπου κι αν αυτές προέρχονται.

Μια ρεαλιστικά επεξεργασμένη αστική πολιτική και η σταδιακή εφαρμογή της, συνιστά τον «κορμό» βάσει του οποίου θα απαντηθούν τα διάφορα ζητήματα αιχμής που αφορούν την οργάνωση και την ποιότητα της ζωής στις πόλεις. Ελλείψει αυτής, επόμενο είναι να μην υπάρχει ενιαία αντιμετώπιση ή να υπάρχει σύγχυση και πολυφωνία -στο τοπικό επίπεδο-, μεταξύ διαφόρων όσων εμπλεκόμενων φορέων, παραγόντων κτλ.

Δεν περιμένουμε να δρομολογηθούν εφικτές και αιφορικές λύσεις για τις πόλεις και τις μητροπολιτικές περιοχές από ένα βελτιωμένο θεσμικό «οπλοστάσιο» αλλά από την επεξεργασία και τη σταδιακή εφαρμογή μιας ενιαίας και συνεκτικής, μεσοπρόθεσμης, αστικής πολιτικής. Στην πολιτική αυτή περιμένουμε να ενταχθούν επιμέρους ζητήματα πο-

λεοδομικών – χωρικών ρυθμίσεων καθώς και παρεμβάσεων / projects, προς την κατεύθυνση της αιφορικής πόλης, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Διαφορετικά, θα βλέπουμε συνεχώς να διατυπώνονται «οραματικά» σχέδια για κάθε πόλη ή μητρόπολη, με αμφισβητούμενες προϋποθέσεις εφικτότητας – βιωσιμότητας – περιβαλλοντικής σκοπιμότητας.

Δημήτρης Δούμας



Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος
Ecole Speciale d' Architecture de Paris
Μέλος ΔΣ ΣΑΔΑΣ - ΠΕΑ
e-mail: tdoumas@otenet.gr

Ερώτημα 1: Θεωρείτε ότι οι στόχοι της πολιτικής που θα πρέπει να ασκηθεί για τον αστικό χώρο είναι αποσαφηνισμένοι; Αν όχι, ποιοι θεωρείτε ότι θα έπρεπε να είναι αυτοί κρίνοντας από τις ανάγκες και τα προβλήματα των ελληνικών πόλεων σήμερα;

Απάντηση: Πιστεύω πως όχι. Και αυτό γιατί δεν έχουμε ακόμη καταγράψει και αναγνωρίσει τι έχουμε επιδιώξει για τον αστικό χώρο, που πέτυχε και που απέτυχε ο σχεδιασμός. Η γιγάντωση χωρικά του αστικού χώρου είτε με τις επεκτάσεις σχεδίου πόλης είτε με την εκτός σχεδίου δόμηση, σε συνδυασμό με την γήρανση των παλιών αστικών περιοχών και την απαξίωση του κοινόχρηστου χώρου τους πρέπει να μας ανησυχήσει ιδιαίτερα.

Ακόμη και αν θεωρήσει κανείς ότι στον υπερκείμενο των Γ.Π.Σ. σχεδιασμό το ζήτημα αντιμετωπίζεται με σχετική επάρκεια και ανταπόκριση σε σύγχρονα ρεύματα και τάσεις, θα αντιληφθεί αμέσως ότι σε επίπεδο Γ.Π.Σ. και πολεοδομικών μελετών τα δεδομένα διαφοροποιούνται. Η έλλειψη αναπτυξιακής διάστασης και στόχευσης οφείλεται στις αδυναμίες του συστήματος σχεδιασμού και των προδιαγραφών του. Οι επιλογές των Γ.Π.Σ. αφορούν σχεδόν αποκλειστικά στις επεκτάσεις σχεδίων πόλης με προτεινόμενα μεγέθη και δεδομένα, που στοχεύουν στη μεγιστοποίηση της υπεραξίας της γης.

Από την άλλη, ζητήματα και προβληματισμοί για την «πράσινη» πόλη, τη συνεκτική πόλη, κ.λπ. δεν πρέπει να αποτελέσουν ένα δογματικό μονόδρομο στο σχεδιασμό και ούτε να δαιμονοποιήσουν για μια ακόμη φορά τις διαφορετικές επιλογές, δεδομένου ότι η ποικιλομορφία είναι σημαντικό πλεονέκτημα του αστικού χώρου. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ενεργοποίηση πολεοδομικών εργαλείων και κινήτρων, όπως οι Ζώνες Ειδικών Κινήτρων και Συντελεστών Δόμησης, η θέσπιση ποικίλων πολεοδομικών προτύπων και σταθεροτύπων για διάφορους τύπους περιοχών, η επικαιροποίηση του περιεχομένου των χρήσεων γης σε συνδυασμό με περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά δεδομένα, είναι πλέον επιτακτική.

Πιστεύω ότι πρέπει να ανασυνταχθούμε διότι χάθηκε πολύτιμος χρόνος (πέρασαν 25 χρόνια από την Ε.Π.Α. του Αντώνη Τρίτση), να κωδικοποιήσουμε τον προβληματισμό μας και να οργανώσουμε τα οικιστικά μας σύνολα κινούμενοι ισόρροπα σε τρεις άξονες:

- Αναγέννηση των παλιών αστικών τμημάτων τουλάχιστον σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας,
- Νέοι αστικοί χώροι,

- Ελεγχόμενες περιορισμένες ζώνες εκτός σχεδίου δόμησης σε συνδυασμό με ιδιωτικές πολεοδομήσεις,

λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιοκτησιακά δεδομένα και τις πηγές χρηματοδότησης για την εφαρμογή και την ανάπτυξη του αστικού χώρου.

Για να πετύχουμε την όποια πολιτική πρέπει να επαναπροσδιορίσουμε το κεφάλαιο που θα επιτρέψει την υλοποίηση της. Η μεταπολεμική Ελλάδα για την ανάπτυξη των μεγάλων πόλεων της, αλλά και της οικονομίας της, χρησιμοποίησε ως κεφάλαιο την απέραντη «τράπεζα γης», που αποτελούσαν οι ιδιοκτησίες ιδιωτών εντός του αστικού και εξωαστικού χώρου. Οι όροι της «σύμβασης αξιοποίησης» ήταν σχεδόν απλοί και τουλάχιστον ανεπαρκείς ως προς τις προδιαγραφές ανάπτυξης των πόλεων, διαμόρφωσης του δομημένου περιβάλλοντος, της ποιότητας της κατοικίας, κ.ο.κ. Ήταν όμως ιδιαίτερα αποδοτικοί και ελκυστικοί -έως χθες- όσον αφορά στην αλλαγή του οικονομικού και κοινωνικού status των συμβαλλομένων. Τα παράπανω δημιούργησαν αντιλήψεις και «κεκτημένα», που σήμερα πλέον δε μπορούν να συνεχίσουν να εξυπηρετούνται διότι το κεφάλαιο αυτό εξαντλήθηκε.

Το νέο κεφάλαιο που θα το αντικαταστήσει θα μπορούσε να είναι η Τράπεζα Γης που θα δημιουργηθεί είτε από δημόσια γη, είτε από εισφορά γης ιδιωτικών εκτάσεων, πιθανώς κεντρικά διαχειριζόμενης (αστικός αναδασμός).

Επανερχόμενος στο αρχικό ερώτημα και θεωρώντας ότι σημαντικός αριθμός των οικισμών της επικράτειας είναι αυτοί με πληθυσμό κάτω των 2.000 κατοίκων ως αναρωτηθούμε τι ακριβώς συμβαίνει.

Περιορισμένος αριθμός τους αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. με προτεινόμενη πολεοδομική οργάνωση και ρυμοτομία, όμως για τη μεγάλη πλειοψηφία ισχύ-

ουν τα δεδομένα των οριοθετήσεων με απόφαση Νομάρχη και της πολεοδόμησης των οικισμών κάτω των 2.000 κατ. Ενώ η πολιτεία γνώριζε επί 20 και πλέον χρόνια ότι η δημιουργία κατατμήσεων διαμέσου «κοινοχρήστων» χώρων, που θέτονταν σε κοινή χρήση, ακύρωνε ουσιαστικά την αναγκαιότητα και τη δυνατότητα πολεοδόμησης των οικισμών αυτών δεν αντιδρούσε καθιστώντας τους κτηματομεσίτες σε άτυπους πολεοδόμους. Η κατάσταση αυτή βέβαια διευκόλυνε την οικοδομική δραστηριότητα των περιοχών που εξελίσσονταν με ρυθμούς και όρους αγοράς στέλλοντας προσωρινά στο ζενίθ την υπεραξία της γης και μόνιμα στο ναδίρ όλους του υπόλοιπους δείκτες.

Ενδεικτικά, η Διοίκηση πρόσφατα, πιεζόμενη από μια απόφαση του ΣτΕ που έκρινε παράνομη τη δημιουργία παρόμοιων κοινόχρηστων χώρων, εξέδωσε τις γνωστές εγκυκλίους 1 & 3 του 2010 αναγνωρίζοντας, έστω και καθυστερημένα, το πρόβλημα. Όμως τελικά απλά το προσπερνά με ευχολόγια για επιτυχή εφαρμογή του άρθρου 19 του Ν. 2508/97 χωρίς να λαμβάνει έκτοτε καμία νέα πρωτοβουλία, δράση και απόφαση για την οργάνωση, έγκριση και θεσμική κατοχύρωση του σχεδιασμού που θα ανασυγκροτήσει τους οικισμούς κάτω των 2.000 κατ. είτε διαμέσου Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., είτε με κάποιον άλλο τρόπο.

Ερώτημα 2: *Θεωρείτε ότι οι στόχοι μιας πολιτικής για τον αστικό χώρο δύναται να επιτευχθούν από το ισχύον σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού; Σε ποιους βασικούς τομείς θα εστιάζατε τυχόν μεταρρυθμίσεις;*

Απάντηση: Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο επιτρέπει γενικά την υλοποίηση των παραπάνω στόχων αρκεί να συμπληρωθεί σε επιμέρους στοιχεία του (π.χ. πολεοδομικά πρότυπα και σταθερότυπα, νέο περιεχόμενο χρήσεων γης) και ταυτόχρονα να προχωρήσει η τροποποίηση και ενεργοποίηση ανενεργών μη-

χανισμών του (π.χ. Β' Κεφαλαίου Ν. 2508/97, κοινωνικού συντελεστή, μεταφερόμενου ΣΔ διαμέσου ΖΥΣ και αστικού αναδασμού). Θα ήταν σκόπιμη, επίσης, η επαναξιολόγηση της εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού, αλλάζοντας τον τρόπο υπολογισμού των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων (εισφορές γης και χρήματος), ενώ θα πρέπει να θεσπιστούν νέες προδιαγραφές πολεοδόμησης και εφαρμογής των οικισμών κάτω των 2.000 κατ. για την εφαρμογή του άρθρου 19 του Ν. 2508/97 και να αντιμετωπιστούν άμεσα οι διαδικασίες έγκρισής της.

Παράλληλα με όλα αυτά, θα πρέπει να υπάρξει συντονισμός της Διοίκησης για τη δημιουργία παράλληλου νομοθετικού πλαισίου, που θα συνεργάζεται και δεν θα ακυρώνει το χωρικό σχεδιασμό (π.χ. την ώρα που αποτρέπεται με ρυθμίσεις η κατάτμηση των οικοπέδων τα δικαστήρια εκδικάζουν ανώμαλες δικαιοπραξίες).

Στο πλαίσιο αυτό πιθανά αξίζει να αναρωτηθούμε εάν μεταξύ των 13 Περιφερειών και των 325 Ο.Τ.Α., δηλαδή μεταξύ των Περιφερειακών Πλαισίων και των Γ.Π.Σ. έχουμε ανάγκη ενός ενδιάμεσου σχεδιασμού που θα κατευθύνει τον υποκείμενο σχεδιασμό εξειδικεύοντας τομείς και δραστηριότητες των Περιφερειακών Πλαισίων.

Το επίπεδο αυτό του σχεδιασμού θα αφορά σε Χωρικές Ενότητες (άθροισμα ΟΤΑ με ίδια χαρακτηριστικά –όχι όμορων κατ' ανάγκη) με προδιαγραφές παρόμοιες αυτών των Γ.Π.Σ., με παρεμβάσεις και προτάσεις για τον εξωαστικό χώρο και ανάλογες εξειδικεύσεις ανά τομείς και δραστηριότητες.

Αναθέτουσα αρχή του σχεδιασμού των Χωρικών Ενοτήτων θα είναι η Γενική Διοίκηση της οικείας Περιφέρειας και όχι οι Ο.Τ.Α., οι οποίοι θα παραμένουν ως εργοδότες μόνο για το Γ.Π.Σ., ξεκαθαρίζοντας έτσι και τα επίπεδα απαιτήσεων, πιέσεων και προστριβών (π.χ. μεγέθη επεκτάσεων).

Ο χαρακτήρας του σχεδιασμού των χωρικών ενότητων θα είναι καθαρά στρατηγικός αφήνοντας μεγάλο μέρος των κανονιστικών ρυθμίσεων για τις μελέτες των νέων Γ.Π.Σ., τα οποία θα ρυθμίζουν και θα εξειδικεύουν τις προτάσεις από τις Χωρικές Ενότητες κάνοντας παράλληλα, τον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των γεωλογικών δεδομένων της εξωαστικής περιοχής. Στο πλαίσιο των αλλαγών αυτών τμήμα του περιεχομένου των προδιαγραφών του Γ.Π.Σ. πρέπει να μεταφερθεί στην Πολεοδομική Μελέτη, η οποία και λόγω κλίμακας σύνταξης και αναγνώρισης μπορεί να εξειδικεύει, αλλά και να τροποποιεί το σχεδιασμό (χρήσεις γης οικισμού, όρια μέσων συντελεστών δόμησης κ.λπ.)

Ερώτημα 3: *Η διάρθρωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού και το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων διευκολύνουν την ολοκλήρωση των μελετών και τη μετέπειτα υλοποίησή τους; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;*

Απάντηση: Στο παρελθόν η μεταφορά δεδομένων και κατευθύνσεων από τα Γ.Π.Σ. στις Πολεοδομικές Μελέτες συνάντησε προβλήματα χωρικής εφαρμογής με ιδιαίτερη ανελαστικότητα στις ερμηνείες και με αποτέλεσμα τη δημιουργία αντίθετων αποτελεσμάτων από τα επιδιωκόμενα.

Η μεταφορά από την κλίμακα 1/25.000 στις κλίμακες 1/5.000 και 1/1.000 των επίγειων αποτυπώσεων σε συνδυασμό με την ποιότητα της πληροφορίας των χαρτών της Γ.Υ.Σ., οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν ως υπόβαθρο του σχεδιασμού των Γ.Π.Σ. και Ζ.Ο.Ε. προκαλεί ακόμη τριβές και εντάσεις δίχως λύση.

Ο μερικές φορές ακραία κανονιστικός ρόλος και περιεχόμενο του υπερκείμενου σχεδιασμού σε συνδυασμό με τα διάφορα επίπεδα θεσμικής έγκρισης του, δεν διευκολύνουν την ολοκλήρωση και απρόσκοπτη υλοποίηση των μελετών, που έπονται αυτού.

Η απροθυμία και σε ορισμένες περιπτώσεις άρνηση, οι ακραίες απόψεις Δημόσιων Υπηρεσιών που εμπλέκονται στο σχεδιασμό π.χ. Δασικές Υπηρεσίες, Εφορίες Αρχαιοτήτων, οικείες Ν.Ε.ΧΩ.Π. κλπ. δε συμβάλλουν στο σχεδιασμό και ουσιαστικά προτρέπουν σε ακροβατισμούς με το πρόσχημα της σύνθεσης απόψεων. Οι αλλαγές που προτείνονται για τον υπερκείμενο σχεδιασμό είναι οι παρακάτω:

- Ουσιαστική και άμεση συνεργασία Υπηρεσιών που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, με στρατηγικού και όχι κανονιστικού περιεχομένου προτάσεις και κατευθύνσεις (π.χ. δεν είναι δυνατόν να απαιτούν οι Δασικές Υπηρεσίες, προκειμένου να γνωμοδοτήσουν για ένα Γ.Π.Σ., να συνταχθούν πράξεις χαρακτηρισμού σε κλίμακα 1/1.000, όταν το Γ.Π.Σ. συντάσσεται σε κλίμακα 1/25.000.
- Αντικατάσταση επιπέδων έγκρισης και θεσμοθέτησης με νέα περισσότερα ευέλικτα και εύκολα αναθεωρήσιμα (π.χ. ΚΥ-Α).
- Περιορισμός του περιεχομένου των προδιαγραφών του Γ.Π.Σ. και μεταφορά του υπολοίπου τους στις προδιαγραφές των Πολεοδομικών Μελετών (πιθανώς σημαντικό μέρος του Κεφαλαίου Π.3 των προδιαγραφών Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.).
- Ολοκλήρωση και έγκριση των Σχεδίων Πολεοδομικής Οργάνωσης με απόφαση του εργοδότη ταυτόχρονα με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων, της γεωλογικής μελέτης, της υδραυλικής μελέτης πριν τη σύνταξη του Ρυμοτομικού Σχεδίου, των Πολεοδομικών Κανονισμών και του Γ' Κεφ. της Πράξης Εφαρμογής, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν διακριτό στάδιο των προδιαγραφών των Πολεοδομικών Μελετών. Στην ίδια ενότητα των προδιαγραφών με το Σχέδιο Πολεοδομικής Οργάνωσης μπορούν να ενσωματω-

θούν τα δεδομένα που προαναφέρθηκαν από το περιεχόμενο του Γ.Π.Σ.

- Δημοσιοποίηση του Γ' Κεφ. Πράξης Εφαρμογής (Γ' Στάδιο Πολεοδομικής Μελέτης) σε κοινή ανάρτηση με το Ρυμοτομικό Σχέδιο και ταυτόχρονη έγκριση και θεσμοθέτηση αυτών έστω και από διαφορετικά όργανα.

Ερώτημα 4: *Κρίνετε ότι η κατανομή αρμοδιοτήτων για την έγκριση των πολεοδομικών μελετών μεταξύ κεντρικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης συμβάλλει στην αποτελεσματικότητα και στην αποδοτικότητα του σχεδιασμού; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;*

Απάντηση: Είναι δεδομένο ότι από το 2003 που μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες έγκρισης των Πολεοδομικών Μελετών από την Περιφέρεια στο Υπουργείο έχουμε ουσιαστικά αναστολή εργασιών. Βέβαια στο ίδιο διάστημα προέκυψε η ανάγκη εκπόνησης εκ παραλλήλου με τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό μιας σειράς υποστηρικτικών μελετών (περιβαλλοντικών, γεωλογικών κ.λπ.). Η αλήθεια όμως είναι ότι η κεντρική Διοίκηση αδιαφόρησε έστω και για την αργή εξέλιξη και ολοκλήρωση του σχεδιασμού για λόγους που πράγματι αξίζει να μελετηθούν. Οι όποιες δικαιολογίες δεν μπορούν παρά να θεωρηθούν προσχηματικές.

Η εντύπωση που επικρατεί είναι ότι σχεδιάζουμε ένα Γ.Π.Σ. μόνο για να προτείνουμε περιοχές επεκτάσεων, των οποίων το μέγεθος είναι αντικείμενο πολιτικών συμβιβασμών και διαπλοκών μεταξύ Διοίκησης και Ο.Τ.Α., ενώ η ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού γίνεται σε μεγάλο βάθος χρόνου, όπου οι πιέσεις για επιλογές ταλαιπωρούν μελετητές και επιβλέποντες.

Εάν το ουσιαστικό ερώτημα είναι η αποκέντρωση ή όχι θα προτιμούσα να μην απαντήσω. Εάν επίσης το ερώτημα είναι εάν διαφυλάσσεται η νομιμότητα με την κεντροποίηση

ση των εγκριτικών διαδικασιών πάλι αρνούμαι, όπως και στην προηγούμενη για λόγους προφανείς. Το πραγματικό αιτούμενο είναι η ύπαρξη ενός συστήματος ελέγχου, επίβλεψης, διοίκησης και έγκρισης του σχεδιασμού, που θα υποστηρίζεται από την Δημόσια Διοίκηση, η οποία θα είναι επιχειρησιακή και αποτελεσματική τόσο στον οργανωτικό της, όσο και στον καθοδηγητικό της ρόλο.

Είναι αυτονόητο ότι εάν το σύστημα λειτουργήσει με αυτό τον τρόπο τότε δεν θα έχει κανένα λόγο να μην αποκεντρωθεί. Εάν το ερώτημα είναι έγκριση από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας ή από το ΣΤΕ η απάντηση είναι: «η ύπαρξη νόμων και κανόνων μιας και μοναδικής ανάγνωσης λύνει απλά το δίλημμα».

Ερώτημα 5: *Η κριτική που ασκείται αναφορικά με τον κανονιστικό χαρακτήρα των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων σας βρίσκει σύμφωνους; Σε ποιο επίπεδο ο πολεοδομικός σχεδιασμός σταματάει να είναι στρατηγικός και γίνεται κανονιστικός;*

Απάντηση: Απόλυτα σύμφωνο διότι θεωρώ ότι έχουμε οδηγηθεί σε υπερβολές και κατόπιν σε αδιέξοδα χάνοντας την ουσία, την ευκαιρία και πολύτιμο χρόνο. Πιστεύω ότι ωριμάζουν οι συνθήκες και οι σκέψεις των εμπλεκόμενων στο σχεδιασμό ώστε στο μέλλον να αποφεύγονται η υιοθέτηση προτάσεων αμιγώς –ουσιαστικά– κανονιστικού χαρακτήρα.

Ερώτημα 6: *Συντρέχουν εκείνες οι προϋποθέσεις που θα στηρίξουν το στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού στη χώρα μας; Ποιες είναι αυτές;*

Απάντηση: Για το ξεκαθάρισμα μεταξύ του στρατηγικού και κανονιστικού χαρακτήρα πρέπει υποχρεωτικά να αλλάξουν οι προδιαγραφές των Γ.Π.Σ. και το πεδίο αναφοράς τους. Θεωρώ ότι με τις προδιαγραφές Σχεδί-

ων Χωρικών Ενοτήτων και αυτές των νέων Γ.Π.Σ. μπορεί να ρυθμιστεί το θέμα αυτό.

Ερώτημα 7: *Θεωρείτε διασφαλισμένη την επάρκεια πόρων για την υλοποίηση μελετών που αφορούν στο χωρικό σχεδιασμό στη χώρα;*

Απάντηση: Η πλειοψηφία των μελετών έως το 2004 είχαν επαρκή χρηματοδότηση που καλύπτονταν είτε συνολικά από το Π.Δ.Ε. είτε τμηματικά από Σ.Α.Μ. και Σ.Α.Ε. Νομαρχικών Ταμείων και Ο.Τ.Α.

Τα Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. του Ν. 2508/97 κατά πλειοψηφία εντάχθηκαν είτε στο Ε.Π.ΠΕΡ. είτε σε Π.Ε.Π. Περιφερειών της χώρας. Σημαντικός αριθμός αυτών όμως καλύφθηκαν από πόρους των Ο.Τ.Α., οι οποίοι ήταν και οι εργοδότες του Σχεδιασμού. Σήμερα δεν είναι καθόλου διασφαλισμένη η κρατική χρηματοδότηση για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και είναι αναγκαίο να εξευρεθούν νέοι πόροι, ιδιωτικοί ως προς το πλείστο, που θα την υποστηρίξουν. Οι διάφορες μορφές αυτοχρηματοδότησης του σχεδιασμού από πλευράς ιδιοκτητών γης είναι μια καλή προοπτική, πρέπει όμως απαραίτητα να διασφαλιστεί θεσμικά έτσι ώστε να είναι πραγματικά υπαρκτή δίχως άλλες αξιώσεις και παρεμβάσεις.

Σήμερα, επιτρέπεται στο πλαίσιο Υπουργικής Απόφασης η προείσπραξη ποσοστού 10% της εισφοράς χρήματος για την αντιμετώπιση του κόστους των μελετών πολεοδόμησης. Το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της θεωρητικής οφειλής εισφοράς χρήματος με τιμή μονάδος την αντικειμενική αξία της περιοχής. Κατά περίπτωση επαρκεί ώστε να καλύψει ένα μικρό ή μεγάλο μέρος των αμοιβών των μελετών, δίχως να διασφαλίζει το σύνολο αυτών.

Προτείνεται η προσαρμογή του ποσοστού κατά τη διάρκεια εκπόνησης και η κατάργηση

του περιορισμού του 10% για την κάλυψη του κόστους των μελετών.

Όπως προανέφερα, στο πλαίσιο της αλλαγής του τρόπου υπολογισμού της εισφοράς γης θα μπορεί να επιλέγεται δυνητικά η κάλυψη του κόστους μελετών και έργων υποδομής μέσω του αυξημένου ποσοστού στην περίπτωση αυτή εισφοράς γης, στο πλαίσιο συνεργασιών ιδιωτικών κεφαλαίων και Ο.Τ.Α. για την υλοποίηση του σχεδιασμού. Για να το εξηγήσω καλύτερα –αν και αναλύεται παρακάτω, απαιτείται αλλαγή του τρόπου εισφοράς γης, η οποία θα πρέπει να αποσκοπεί – μεταξύ άλλων– στο να εξασφαλίζει στους ΟΤΑ αξιοποιήσιμη γη με δυνητικά κέρδη από την τυχόν εκμετάλλευσή της, ώστε να καθίσταται εφικτή η χρηματοδότηση των απαιτούμενων έργων υποδομής.

Σε κάθε περίπτωση όμως, για τον υπερκείμενο των Πολεοδομικών Μελετών σχεδιασμό θα πρέπει αποκλειστικά η χρηματοδότησή του να διασφαλίζεται από το κράτος.

Ερώτημα 8: *Θεωρείτε επαρκές και αποτελεσματικό το πλαίσιο των συνοδευτικών μελετών του πολεοδομικού σχεδιασμού; Προτείνετε τυχόν βελτιώσεις.*

Απάντηση: Οι συνοδευτικές μελέτες του Πολεοδομικού Σχεδιασμού αποτελούν αναγκαία και πολύτιμα δεδομένα που πρέπει να λαμβάνει κανείς υπόψη του. Δυστυχώς όμως αυτό δεν έχει γίνει κατανοητό από τις Τεχνικές Υπηρεσίες (Διευθύνσεις Τεχνικών Υπηρεσιών και Περιβάλλοντος), που την υποστηρίζουν και την εγκρίνουν έτσι ώστε να εξυπηρετούν πραγματικά την απρόσκοπτη εξέλιξή τους.

Είμαστε γνώστες σημαντικών καθυστερήσεων του σχεδιασμού λόγω διαφωνιών μεταξύ Υπηρεσιών Επίβλεψης Πολεοδομικών Μελετών και γεωλογικών μελετών οριοθέτησης ρεμάτων κλπ. Η απαίτηση για κοινή αντίληψη όλων των εμπλεκόμενων φορέων και εξορ-

θολογισμό του συστήματος (π.χ. αποτελεί σπατάλη η εκπόνηση γεωλογικής μελέτης στο επίπεδο ανάλυσης που απαιτείται σήμερα για τα Γ.Π.Σ. και η ουσιαστική επανάληψη της ίδιας μελέτης κατά την Πολεοδομική Μελέτη) είναι αυτονόητη και επιβεβλημένη.

Ερώτημα 9: *Εντοπίζετε προβλήματα στις διαδικασίες αστικών αναπλάσεων και ποια βήματα θα μπορούσαν να γίνουν για την αντιμετώπισή τους;*

Απάντηση: Κατ' αρχάς, η ενεργοποίηση του Β' Κεφ. του Ν. 2508/97, η απλούστευση των διαδικασιών, η δυναμική και όχι υποχρεωτική ύπαρξη Φορέα Υλοποίησης (αρκεί ο νέος ΟΤΑ) και σύμφωνα με όλα τα προηγούμενα η δυνατότητα προσδιορισμού των περιοχών ανάπτυξης στις πολεοδομικές μελέτες και όχι στα Γ.Π.Σ.

Συμπλήρωση των προδιαγραφών των ειδικών πολεοδομικών μελετών και προκήρυξη τους ως μελέτες της κατηγορίας 2 με σύμπτυξη μελετητών της κατηγορίας 7 και συμμετοχή ειδικών επιστημόνων υποστηρικτικών μελετών ως συμβούλων για την εκπόνηση εκ παραλλήλου και της πρότασης του Αρχιτεκτονικού Έργου.

Η ενεργοποίηση των μηχανισμών του άρθρου 12 του Γ.Ο.Κ./85 του κοινωνικού συντελεστή, των Ζωνών Υποδοχής Συντελεστή και του νέου περιεχομένου των χρήσεων γης θα είναι τα εργαλεία για την ολοκλήρωση του σχεδιασμού αξιοποιώντας τα κεφάλαια της Τράπεζας Γης.

Ερώτημα 10: *Οι μηχανισμοί και τα εργαλεία εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού διασφαλίζουν:*

- α. την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και υποδομών
- β. την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος

γ. το δίκαιο επιμερισμό του κόστους της πολεοδόμησης μεταξύ των ιδιοκτητών;

Απαιτούνται αλλαγές στα ανωτέρω και αν ναι προτείνετε νέες διαδικασίες.

Απάντηση: Ο υπολογισμός εισφορών αναγνωρίζει ως φυσικό αντικείμενο του σχεδιασμού το ιδανικό μερίδιο ιδιοκτησίας. Αυτό βέβαια εξυπηρετούσε τις πολιτικές αντιλήψεις και τις ανάγκες που επικρατούσαν στις αρχές του 1980. Σήμερα όμως είναι ανεπίκαιρο και μάλιστα σε πάρα πολλές περιπτώσεις άδικο, διότι έπαψε να εξυπηρετεί τον λόγο για τον οποίο έγινε, αλλά και επειδή επί της ουσίας η έννοια πολυιδιοκτητής έχει διαφοροποιηθεί.

Επίσης πρέπει επιτέλους να αντιληφθούμε ότι με τον στρεβλό αυτό τρόπο και τις διάφορες μειώσεις εισφορών που κατοπινά προσφέρθηκαν σε ομάδες ιδιοκτητών (από Αγροτική Αποκατάσταση) προκύπτουν εισφορές γης σημαντικά υπολειπόμενες των αναγκών για την εξυπηρέτηση των κοινόχρηστων και κοινωφελών αναγκών των οικισμών, αναγκάζοντας τους Ο.Τ.Α. να καταβάλλουν αποζημιώσεις για τις διανοίξεις ρυμοτομούμενων εκτάσεων, υποθηκεύοντας για πολλές δεκαετίες τους προϋπολογισμούς τους.

Πρέπει άμεσα να ορίσουμε, μέσω νέων πολεοδομικών σταθεροτύπων και δεδομένων του σχεδιασμού, το αναγκαίο εκτιμώμενο ποσοστό για την εξυπηρέτηση των κοινοχρήστων και κοινωφελών χρήσεων. Το ποσοστό αυτό πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο αυτό που θα εισφέρεται ως γη από τα αγροτεμάχια που μετέχουν στη περιοχή μελέτης. Πέραν του ποσοστού αυτού ο Ο.Τ.Α. θα μπορεί να ζητά πρόσθετη εισφορά γης (δυναμικού ποσοστού) για τη δημιουργία Τράπεζα Γης.

Η τράπεζα πολεοδομημένης γης ιδιοκτησίας του Ο.Τ.Α., μπορεί να επιτρέψει ακόμη και διαδικασίες Σ.Δ.Ι.Τ. για την υλοποίηση και ολοκλήρωση του Πολεοδομικού Σχεδιασμού και των έργων υποδομής.

Κώστας Τσαβδάρου



Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.
e-mail: tsavdaroglouc@yahoo.gr

Ερώτημα 1: Θεωρείτε ότι οι στόχοι της πολιτικής που θα πρέπει να ασκηθεί για τον αστικό χώρο είναι αποσαφηνισμένοι; Αν όχι, ποιοι θεωρείτε ότι θα έπρεπε να είναι αυτοί κρίνοντας από τις ανάγκες και τα προβλήματα των ελληνικών πόλεων σήμερα;

Απάντηση: Οι στόχοι της πολιτικής που θα πρέπει να ασκηθεί για τον αστικό χώρο σχετίζονται με την αειφόρο ανάπτυξη όπως αυτή αναπτύσσεται στην ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία:

- Νόμος 2742/99, Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη.
- Νόμος 2508/97, Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας
- Εθνική στρατηγική προς την Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).
- Εθνικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2007).
- Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη (2002)
- Θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον (2004)
- Πολιτική Συνοχής και Πόλεις: η συμβολή των πόλεων και των πολεοδομικών συ-

γκροτημάτων στην ανάπτυξη και την απασχόληση στις περιφέρειες (2006)

- Πράσινη Βίβλος για τη διαμόρφωση νέας κουλτούρας στην αστική κινητικότητα (2007)
- Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις (2007)
- Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα (2009)

Ωστόσο μεταξύ των παραπάνω νόμων, έργων, πλαισίων, οδηγιών υπάρχουν αντιφατικές και αντικρουόμενες κατευθύνσεις με αποτέλεσμα τη διαφορετική ερμηνεία και εξειδίκευση των πολιτικών. Ενδεικτικά είναι σημαντικό να αναφερθούν τρεις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής που μπορούν να συσχετισθούν σήμερα με τα προβλήματα των ελληνικών πόλεων:

Α) Η κατεύθυνση του ενιαίου και συντονισμένου πολεοδομικού, συγκοινωνιακού, περιβαλλοντικού σχεδιασμού αναγνωρίζεται σε ορισμένα ευρωπαϊκά σχέδια όπως το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (1999), η Λευκή Βίβλος «η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το έτος 2010», «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον (2004)». Αντίθετα υπάρχουν σχέδια όπου δεν υπάρχει καμία τέτοια αναφορά όπως στην Πράσινη Βίβλο για τη διαμόρφωση νέας κουλτούρας στην αστική κινητικότητα (2007). Αυτή η αναφορά απουσιάζει πλήρως από όλα τα εθνικά και τοπικά σχέδια, πλαίσια, νόμους, μελέτες. Διάφοροι ερευνητές (Τράμπα, Μηλάκης, Cavero, Kockelman, Naess, Sandberg, William, Messenger, Ewing), υποστηρίζουν ότι η πολιτική των χρήσεων γης, επηρεάζει τη μορφή και τις ανάγκες της πόλης και πρέπει να συμβαδίζει με την ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων. Και αντιστρόφως ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη έργων συγκοινωνιακής υποδομής πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συμφωνία και αλληλεξάρτηση με τον αντίστοιχο χωροταξικό και πολε-

οδομικό σχεδιασμό και τις προβλέψεις για οικιστικές επεκτάσεις, οι οποίες επίσης σχετίζονται με την ήδη υφισταμένη συγκοινωνιακή υποδομή. Η πλειονότητα των ερευνητών συγκλίνει στην άποψη ότι η διαμόρφωση συμπαγών οικιστικών αναπτύξεων, μονοκεντρικών σε περιπτώσεις μικρότερου μεγέθους πόλεων και πολυκεντρικών για μεγαλύτερες πόλεις, με ποικιλία χρήσεων γης, αποτελεί ένα από τα πρότυπα το οποίο μπορεί να υποστηρίξει την εκτροπή των μετακινήσεων από το αυτοκίνητο προς εναλλακτικά μέσα όπως η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και ποδήλατο.

Β) Η κατεύθυνση της δημιουργίας συμπαγών, συνεκτικών πόλεων, όπως διατυπώνεται στο Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (1999), στη Θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον (2004) και στο Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα (2009), στις οποίες επιτυγχάνεται «πρόληψη της επέκτασης των δομημένων περιοχών», δεν έχει ακόμα ενταχθεί με σαφήνεια στην εθνική νομοθεσία, καθώς μόνο στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2007) αναφέρεται ως πρόταση «ο περιορισμός της πληθυσμιακής μεγέθυνσής της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης με ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων» και «ο περιορισμός της διάσπαρτης δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές». Ειδικά για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης η κατεύθυνση του περιορισμού της πληθυσμιακής μεγέθυνσης και της ανάπτυξης δορυφορικών αστικών κέντρων ερμηνεύεται με την γιγάντωση των οικισμών της Περιφερειακής Ζώνης Θεσσαλονίκης και την εκ των πραγμάτων στάσιμη πληθυσμιακή εξέλιξη του Π.Σ.Θ. και τελικά την δημιουργία ενός διάχυτου οικιστικού πλέγματος πολλαπλάσιας έκτασης από το συνεκτικό Π.Σ.Θ. με ανοργάνωτη ποικιλία χρήσεων γης. Αντιθέτως η περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, η περιοχή στην οποία θα έπρεπε να αναφέρονται τα δορυφορικά αστικά κέντρα, εξακολουθεί να έχει αδύναμες και πληθυσμι-

ακά μικρές αστικές συγκεντρώσεις και διαρκώς ενισχύεται ο πολωτικός χαρακτήρας της Θεσσαλονίκης.

Γ) Η κατεύθυνση της δημόσιας διαβούλευσης και δημόσιας συμμετοχής στον πολεοδομικό σχεδιασμό σταδιακά εκφράζεται σε όλο και περισσότερα έγγραφα της Ε.Ε. («Θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον – 2004», «Πολιτική Συνοχής και Πόλεις – 2006», «επανεξέταση της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη – 2005»), και κυρίως στις διακηρύξεις και δράσεις διαφόρων δικτύων τοπικών κοινωνιών και τοπικών αυτοδιοικήσεων («Χάρτης του Aalborgen», «Ευρωπαϊκό δίκτυο πόλεων ελεύθερων από αυτοκίνητα», «Διακήρυξη για πράσινες πόλεις», «Ευρωπαϊκό δίκτυο πράσινων πόλεων», «Ομοσπονδία πόλεων για μια καλύτερη ζωή»). Η δημόσια διαβούλευση στη διαδικασία του σχεδιασμού αποτελεί καθοριστική παράμετρο στην διαμόρφωση και εξέλιξη των πολεοδομικών και ρυθμιστικών σχεδίων. Ωστόσο παρόλο που δίνονται κατευθύνσεις από την ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν έχει ενσωματωθεί με σαφήνεια στους υφιστάμενους εθνικούς νόμους που αφορούν τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό. Μάλιστα στον πιο πρόσφατο νόμο 2508/97 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων», παρατηρείται οπισθοχώρηση και υποβάθμιση του ρόλου της τοπικής κοινωνίας καθώς απουσιάζουν οι έστω και με αφηρημένο τρόπο περιγραφείσες διαδικασίες του νόμου 1337/83 «Οικιστικός Νόμος» περί ανοιχτών συγκεντρώσεων και ενημέρωση από τον τύπο για τους ενδιαφερόμενους πολίτες. Επομένως με βάση την τυπολογία της δημόσιας διαβούλευσης η ελληνική περίπτωση δεν περιλαμβάνει διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης ούτε άμεσης δημόσιας συμμετοχής και στην καλύτερη περίπτωση κατατάσσεται με πολλές ελλείψεις στο στάδιο της δημόσιας επικοινωνίας. Η επαφή της τοπικής κοινωνίας με τον πολεοδομικό σχεδιασμό υφίσταται μόνο στο επίπεδο των ατομικών

διαπραγματεύσεων του εκάστοτε δημάρχου με τους ιδιοκτήτες γης που επιθυμούν να αλλάξει η χρήση της ιδιοκτησίας τους ή να ενταχθούν στο σχέδιο πόλης. Κατά αυτόν τον τρόπο η διαδικασία του σχεδιασμού εκπίπτει σε ψηφοθηρικές και οικονομικές συναλλαγές, οι οποίες σε καμία περιπτώσει δε συνάδουν με τις αρχές της βιώσιμης - αιεφόρου ανάπτυξης. Μάλιστα καθώς η μεταβολή των χρήσεων γης μεταφράζεται σε σημαντικά οικονομικά οφέλη, ο πολεοδομικός σχεδιασμός γίνεται εύκολα λεία κερδοσκοπικών συμφερόντων εις βάρος τόσο της διαφάνειας όσο κυρίως της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Ερώτημα 2: Θεωρείτε ότι οι στόχοι μιας πολιτικής για τον αστικό χώρο δύναται να επιτευχθούν από το ισχύον σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού; Σε ποιους βασικούς τομείς θα εστιάζατε τυχόν μεταρρυθμίσεις;

Απάντηση: Η επιτυχία ή όχι μιας πολιτικής η οποία κρίνεται συνήθως από την επίτευξη ή όχι των στόχων της δεν οφείλεται πάντα - όπως και στην περίπτωση των πολιτικών για τον αστικό χώρο- κατά βάση στο ισχύον σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι παράγοντες που επηρεάζουν το σύστημα πολιτικής - στόχων - για τον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι διάφοροι όπως το νομικό πλαίσιο, τα διαθέσιμα εργαλεία που σου παρέχει, οι διαδικασίες εκπόνησης, εφαρμογής, παρακολούθησης κλπ.

Η επίτευξη των στόχων μπορεί να γίνει ευχερέστερη εφόσον:

- το ισχύον νομικό πλαίσιο απλοποιηθεί και προσαρμοστεί στις απαιτήσεις των σύγχρονων απόψεων / στόχων για τον αστικό χώρο και εναρμονιστεί με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τα δεδομένα και ανάγκες της εποχής (βλ. απάντηση ερωτ. 1)
- τα διαθέσιμα εργαλεία επαναξιολογηθούν και γίνουν πρακτικότερα,

- οι διαδικασίες σχεδιασμού γίνουν απλούστερες, σαφέστερες ως προς τις απαιτούμενες μελέτες και το περιεχόμενό τους και ταχύτερες ως προς τις αναγκαίες εγκρίσεις.

Ερώτημα 3: Η διάρθρωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού και το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων διευκολύνουν την ολοκλήρωση των μελετών και τη μετέπειτα υλοποίησή τους; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;

Απάντηση: Η μέχρι σήμερα εμπειρία για την λειτουργία του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα σε ότι αφορά, το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων, τον χρόνο ολοκλήρωσης τους και την μετέπειτα υλοποίηση των σχεδίων είναι καθοριστική για την επόμενη μέρα (ασαφές περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων, χρόνια καθυστέρηση για την ολοκλήρωσή τους, σπάνια προχωρά η εφαρμογή τους).

Απαιτούνται σημαντικές αλλαγές στη διάρθρωση του συστήματος σχεδιασμού και στο περιεχόμενο των μελετών ώστε ο πολεοδομικός σχεδιασμός να ολοκληρώνεται ταχύτερα και να διευκολύνεται η εφαρμογή του.

Όσον αφορά το περιεχόμενο των πολεοδομικών σχεδίων όπως ορίζεται από τις ισχύουσες προδιαγραφές, αυτό θα πρέπει να αναθεωρηθεί και επικαιροποιηθεί με σκοπό να:

- να απλοποιηθεί
- να γίνει πιο ουσιαστικό και να αποφεύγεται η συλλογή και ανάλυση πολλών στοιχείων που στο τέλος δεν προσθέτουν κάτι ουσιαστικό παρά περιπλέκουν και καθυστερούν τις διαδικασίες
- να εναρμονιστεί με του στόχους αειφορίας (περιβαλλοντικός / ενεργειακός σχεδιασμός, συνεκτική πόλη, κλπ)

Ερώτημα 4: *Κρίνετε ότι η κατανομή αρμοδιοτήτων για την έγκριση των πολεοδομικών μελετών μεταξύ κεντρικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης συμβάλλει στην αποτελεσματικότητα και στην αποδοτικότητα του σχεδιασμού; Απαιτούνται αλλαγές και αν ναι ποιες;*

Απάντηση: Το ερώτημα είναι καίριο και αφορά την σημερινή δυσμενή κατάσταση της αναποτελεσματικότητας του ειδικού πολεοδομικού σχεδιασμού στην χώρα μας και την προοπτική του.

Τα τελευταία 10 χρόνια μετά από αλλεπάλληλα «πισωγυρίσματα» της ελληνικής πολεοδομικής νομοθεσίας η έγκριση των πολεοδομικών μελετών γίνεται από τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος (Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας) με την έγκριση της συνταγματικής νομιμότητας από το Συμβούλιο Επικρατείας και την έκδοση τελικά Προεδρικού Διατάγματος.

Η παραπάνω διαδικασία απαιτεί σήμερα χρονικό διάστημα 15-20 ετών (τα τελευταία χρόνια δεν έχει εγκριθεί καμιά Πολεοδομική Μελέτη).

Τα αποτελέσματα των καθυστερήσεων είναι δυσμενή σε κοινωνικό οικονομικό και ανταπτιξιακό επίπεδο έως και το σημείο της μη εφαρμογής μιας πολεοδομικής μελέτης που έγινε με στοιχεία ανάλυσης προ εικοσαετίας.

Άρα απαιτούνται βαθιές αλλαγές για την επίλυση του χρόνιου ζητήματος της καθυστέρησης της έγκρισης των Πολεοδομικών Μελετών.

Η οριστική λύση του θέματος θα πραγματοποιηθεί με την αναθεώρηση του Συντάγματος άρθρο 102 παρ 1 εδάφιο δ «άσκηση αρμοδιοτήτων Ο.Τ.Α. που τους έχουν ανατεθεί και που συνιστούν αποστολή του κράτους». Το πρόβλημα προέκυψε αναφορικά με την έγκριση και τροποποίηση πολεοδομικών ρυθμίσεων που λόγω της υφιστάμενης διατύπωσης, σε συνδυασμό με το άρθρο 43 παράγραφος 2 του Συντάγματος - και παρά την

Αναθεώρηση του 2001 - οδήγησε την Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας στην άποψη ότι οι παραπάνω ρυθμίσεις μπορούν να γίνονται μόνον με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος. Με την προτεινόμενη αναθεώρηση θα αποσαφηνιστεί πλήρως ο τύπος της πράξης με την οποία η αυτοδιοίκηση θα ασκεί τις παραπάνω ανατιθέμενες αρμοδιότητες στον οικείο νόμο.

Παράλληλα θα διευκολυνθεί και θα θεσμοθετηθεί η αποκέντρωση κρίσιμων αρμοδιοτήτων όπως οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες για τον Ειδικό Πολεοδομικό Σχεδιασμό καθώς και για κάθε άλλη δημόσια πολιτική τοπικής και περιφερειακής κλίμακας προς τους Οργανισμούς Αυτοδιοίκησης α' βαθμού και προς την αυτοδιοικούμενη περιφέρεια.

Μέχρι την πραγματοποίηση της οριστικής λύσης και σε συνδυασμό με τα καινούρια θεσμικά δεδομένα του «Καλλικράτη» προτείνεται η άμεση σύνταξη και έγκριση κατάλληλης και αποτελεσματικής νομοθετικής ρύθμισης (με πλήρη συναίνεση του Συμβουλίου Επικρατείας) που θα αναβαθμίσει τον θεσμικό ρόλο των υπηρεσιών των Γενικών Διοικήσεων ώστε να εγκρίνουν αυτές τις πολεοδομικές μελέτες. Αυτό θα επιταχύνει σημαντικά τις διαδικασίες ειδικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

Ερώτημα 5: *Η κριτική που ασκείται αναφορικά με τον κανονιστικό χαρακτήρα των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων σας βρίσκει σύμφωνους; Σε ποιο επίπεδο ο πολεοδομικός σχεδιασμός σταματάει να είναι στρατηγικός και γίνεται κανονιστικός;*

Απάντηση: Το Γ.Π.Σ. αποτελεί τον κομβικό σύνδεσμο μεταξύ του υπερτοπικού και του τοπικού χωρικού σχεδιασμού, δηλαδή μεταξύ του γενικού, των ειδικών και των περιφερειακών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού αφενός και των πολεοδομικών μελετών αφετέρου.

Σε αντίθεση με τα Γ.Π.Σ. του Ν. 1337/83 που αφορούσαν μόνο τον αστικό χώρο, τα νέα Γ.Π.Σ. του Ν.2508/97 επεκτείνονται και στον περιαστικό και αγροτικό χώρο, με σκοπό να συνθέσουν ισότιμα τις αναπτυξιακές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικιστικές παραμέτρους της εδαφικής περιφέρειας των πρωτοβαθμίων Ο.Τ.Α. Κατά την έννοια αυτή, τα σχέδια αυτά φαίνεται να έχουν ολιστικό χαρακτήρα, ενώ από άποψης δεσμευτικότητας περιέχουν τόσο ρυθμίσεις κατευθυντήριες και προγραμματικές όσο και ρυθμίσεις κανονιστικού χαρακτήρα.

Το περιεχόμενο των Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. μπορεί να διακριθεί σαφώς σε κανονιστικό-δεσμευτικό και αντίστοιχα προγραμματικό-ενδεικτικό για τις τρεις βασικές κατηγορίες περιοχών που ορίζονται από τον Ν.2508/1997:

Οικιστικές περιοχές: Οι προτάσεις των σχετικών μελετών γι' αυτή την ομάδα ρυθμίσεων θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα σαφείς ώστε να δεσμεύουν τον υποκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό (με βάση τη σχέση γενικού προς ειδικό) και να καθιστούν έτσι δυνατή την ανάθεση της αρμοδιότητας έγκρισης των ΠΜ στους Ο.Τ.Α. Αντίθετα, τα Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. δεν θα πρέπει να επεκτείνονται σε ζητήματα που μπορεί να αντιμετωπιστούν μόνο στην λεπτομερή κλίμακα σχεδιασμού των Π.Μ. ή στο πλαίσιο ειδικών σχεδίων, όπως είναι οι χωροθετήσεις έργων κοινωνικής ή τεχνικής υποδομής που στο επίπεδο των Γ.Π.Σ. πρέπει να είναι καθαρά ενδεικτικές.

Περιοχές ελεγχόμενης ανάπτυξης και αρχή του πολεοδομικού κεκτημένου: η κατηγορία των περιοχών αυτών περιλαμβάνει τις περιαστικές και εξω-αστικές περιοχές, στις οποίες επιβάλλονται ειδικοί περιορισμοί στη δόμηση και τις χρήσεις γης προκειμένου να αποφευχθεί η αλόγιστη εκτός σχεδίου επέκταση πόλεων και οικισμών. Η δυνατότητα θεσμοθέτησης αντίστοιχων περιορισμών είναι ουσιαστική και θα πρέπει να παραμείνει στα Γ.Π.Σ.

χωρίς όμως να είναι στατική και ανεπίδεκτη μεταγενέστερων μεταβολών, αλλά υπακούοντας σε μια δυναμική διαδικασία.

Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.): στην κατηγορία αυτή υπάγονται, κατά τον Ν. 2508/1997, οι περιοχές που όχι μόνο είναι ανεπίδεκτες πολεοδόμησης αλλά χρήζουν περαιτέρω προστασίας είτε λόγω του ειδικού νομικού καθεστώτος που τις διέπει (πχ. δάση και δασικές περιοχές, αρχαιολογικοί χώροι, βιότοποι, υγράτοποι κλπ), είτε με βάση αυτοτελή κριτήρια που θέτει το Γ.Π.Σ. ή το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. (π.χ. παράκτιες περιοχές). Στην περίπτωση των ήδη προστατευμένων από νομικό καθεστώς περιοχών τα Γ.Π.Σ. οφείλουν να περιορίζονται στην αποτύπωση των περιοχών αυτών (όταν είναι γνωστές και χαρακτηρισμένες) και των ειδικών ρυθμίσεων που τις διέπουν με βάση το οικείο κατά περίπτωση κανονιστικό τους καθεστώς. Στις περιπτώσεις εκείνες που οι ως άνω περιοχές δεν είναι γνωστές και δεν έχουν χαρακτηριστεί και οριοθετηθεί κατά τις οικείες διατάξεις πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι πιο πάνω περιοχές εντάσσονται στις Π.Ε.Π. με βάση τα διαθέσιμα κατά περίπτωση επιστημονικά στοιχεία και δεδομένα και τις αναγκαίες πιθανολογήσεις ή προσωρινές οριοθετήσεις τους και οι όποιες προτάσεις θα πρέπει να έχουν ενδεικτικό χαρακτήρα.

Το επίπεδο στο οποίο ο πολεοδομικός σχεδιασμός σταματάει να είναι και στρατηγικός και είναι μόνο κανονιστικός είναι οι Πολεοδομικές Μελέτες καθώς έως το επίπεδο των Γ.Π.Σ. έχει και τους δύο χαρακτήρες. Το θέμα δεν θα έπρεπε να είναι ποιος από τους δύο είναι ο σωστός χαρακτήρας για αυτή την κλίμακα σχεδιασμού όσο το με ποιον τρόπο μπορούν να συνδυαστούν ο στρατηγικός και κανονιστικός χαρακτήρας και να λειτουργήσουν συμπληρωματικά για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα και την επίτευξη των στόχων.

Μετά από την έκδοση σχετικών αποφάσεων του Συμβουλίου Επικρατείας και την έγκριση του ν. 2508/97 τα Γ.Π.Σ. περιέχουν ταυτόχρονα στρατηγικές και κανονιστικές διατάξεις δημιουργώντας σύγχυση στα επίπεδα σχεδιασμού.

Η σύγχυση διογκώνεται όταν ο σχεδιασμός στο επίπεδο Γ.Π.Σ. γίνεται σε κλίμακα (1:5000) που προσεγγίζει την κλίμακα των Π.Μ. και περιλαμβάνει στοιχεία (όρια, χρήσεις) κανονιστικών αποφάσεων χωρίς γνώση των αναλυτικών γεωμετρικών και ιδιοκτησιακών χαρακτηριστικών.

Προτείνεται να οριστικοποιηθεί και να αποσαφηνιστεί ο στρατηγικός χαρακτήρας του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού (Γ.Π.Σ. - Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.). Οι χρήσεις γης των περιοχών μελέτης Γ.Π.Σ. να ορίζονται μόνο στρατηγικά αφήνοντας την εξειδίκευση τους στην επόμενη βαθμίδα σχεδιασμού (Π.Μ). Οι κανονιστικές διατάξεις των Γ.Π.Σ. - Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. να περιορίζονται μόνο στα όρια των περιοχών χρήσεων γης, στα όρια των Πολεοδομικών Ενοτήτων και στους Μέσους Συντελεστές Δόμησης. Είναι απαραίτητη η έκδοση ερμηνευτικών εγκυκλίων και τυποποίηση από Υ.Π.Ε.Κ.Α.

Ερώτημα 6: *Συντρέχουν εκείνες οι προϋποθέσεις που θα στηρίξουν το στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού στη χώρα μας; Ποιες είναι αυτές;*

Απάντηση: Επειδή ο στρατηγικός σχεδιασμός αποτελεί ένα συμβουλευτικό εργαλείο και όχι ένα δεσμευτικό κείμενο είναι αμφίβολο κατά πόσο μπορούν να εφαρμοστούν και να ακολουθηθούν οι κατευθύνσεις του λόγω, της αδυναμίας του ελληνικού συστήματος να ακολουθηθεί κάτι που δεν είναι «υποχρεωτικό» και πλήρως προδιαγεγραμμένο και της έλλειψης πολιτικής στήριξης συγκεκριμένων πολιτικών, οι οποίες καταστρατηγούνται με το πρώτο εμπόδιο.

Σε ορισμένες Ευρωπαϊκές χώρες υπάρχουν περιπτώσεις στρατηγικών χωρικών σχεδίων στη μεγάλη κλίμακα τα οποία έχουν (και) κανονιστικές διατάξεις. Και σε αυτές τις περιπτώσεις, όμως, η κανονιστική διάσταση είναι δευτερεύουσα σε σχέση με τη στρατηγική, ενώ η πλήρης απουσία κανονιστικού χαρακτήρα είναι επίσης συχνή. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι η απουσία ή περιορισμένη παρουσία τέτοιου χαρακτήρα καθιστά τα χωρικά σχέδια μεγάλης κλίμακας απλώς ενδεικτικά ή ακόμη χειρότερα ασκήσεις επί χάρτου χωρίς καμιά εφαρμοσιμότητα. Αντίθετα σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις υπάρχουν θεσμοθετημένες διαδικασίες και μηχανισμοί που επιτρέπουν στα σχέδια να επηρεάζουν σημαντικά τη χωρική οργάνωση. Σε όλα αυτά πρέπει να προστεθεί και ένας άλλος παράγοντας μείζονος σημασίας αυτός της ύπαρξης στις διοικήσεις των ευρωπαϊκών χωρών μιας «κουλτούρας σχεδιασμού» που έχει ως συνέπεια ότι ακόμη και τα ενδεικτικά πλαίσια λαμβάνονται υπόψη σοβαρά.

Τίθεται εύλογα το ερώτημα αν η αρχή για την στήριξη του στρατηγικού σχεδιασμού στη χώρα μας είναι η αναγνώριση της αποτυχίας του κανονιστικού πλαισίου σχεδιασμού ως βάσης για την παραγωγή του αστικού χώρου και την αντικατάστασή του με συστήματα που βασίζονται σε μηχανισμούς της αγοράς, όπως αυτά που εφαρμόζονται με επιτυχία σε αγγλοσαξονικές ιδίως χώρες. Ωστόσο, τόσο οι επιταγές του ισχύοντος Συντάγματος όσο και η έλλειψη αξιόπιστων θεσμικών διαδικασιών και εμπειρίας καθώς και η ανυπαρξία των πολιτισμικών εκείνων προϋποθέσεων που είναι απαραίτητες για να στηρίξουν διαδικασίες αποφάσεων που στηρίζονται στη διαβούλευση, στη διαπραγμάτευση και στη συναίνεση καθιστούν μια τέτοια προοπτική ιδιαίτερα δυσχερή για τα σημερινά δεδομένα.

Αυτό βεβαίως δεν υποβαθμίζει την σημασία της πρότασης στο προηγούμενο ερώτημα οριστικοποίησης και ενίσχυσης του στρατηγι-

κού χαρακτήρα του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού που μπορεί να είναι η προϋπόθεση για να δημιουργηθούν καινούρια δεδομένα

Ερώτημα 7: *Θεωρείτε διασφαλισμένη την επάρκεια πόρων για την υλοποίηση μελετών που αφορούν στο χωρικό σχεδιασμό στη χώρα;*

Απάντηση: Επάρκεια πόρων δεν υπήρχε ποτέ στα προγράμματα Χωρικού Σχεδιασμού στην χώρα. Πέραν των άλλων λόγων καθυστέρησης των μελετών (θεσμικό πλαίσιο, αρμοδιότητες έγκρισης) σοβαρός λόγος ήταν και είναι και η έλλειψη πόρων χρηματοδότησής τους.

Ειδικότερα οι θεσμοθετημένες διαδικασίες για την προείσπραξη τμήματος (10%) της εισφοράς σε χρήμα που αφορούν την χρηματοδότηση των Πολεοδομικών Μελετών (που έχουν και το μεγάλο οικονομικό κόστος, περίπου 900 € το στρέμμα συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) δεν αποδίδουν γιατί είναι ατελείς και μη αποδεκτές κοινωνικά και πολιτικά.

Προτείνεται σήμερα αφενός να εξευρεθούν πόροι από κοινοτικά προγράμματα και εθνικά προγράμματα, τραπεζικό δανεισμό, αυτοχρηματοδότηση, προγραμματικές συμβάσεις, αφετέρου να εξειδικευθούν οι διαδικασίες προείσπραξης εισφοράς σε χρήμα ώστε να γίνουν λειτουργικές ώστε σε συνδυασμό με τη αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων έγκρισης να επιταχυνθούν οι διαδικασίες ολοκλήρωσης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού.

Ερώτημα 8: *Θεωρείτε επαρκές και αποτελεσματικό το πλαίσιο των συνοδευτικών μελετών του πολεοδομικού σχεδιασμού; Προτείνετε τυχόν βελτιώσεις.*

Απάντηση: Το θεσμικό πλαίσιο των συνοδευτικών μελετών του Πολεοδομικού Σχεδια-

σμού (Γενικού και Ειδικού) θεωρείται επαρκές σήμερα. Οι διαφορετικοί χρόνοι και ίσως και τα διαφορετικά δεδομένα των εγκρίσεων των συνοδευτικών μελετών στα δύο επίπεδα σχεδιασμού Γ.Π.Σ. - Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., Π.Μ. δημιουργούν δυσμενή αποτελέσματα χρόνου και χρήματος αλλά και ενδεχομένως διαφορετικά συμπεράσματα. Παράδειγμα τα διαφορετικά περιβαλλοντικά δεδομένα μπορούν να δημιουργήσουν μια Σ.Μ.Π.Ε. πολεοδομικής μελέτης που να είναι αντίθετη με την Σ.Μ.Π.Ε. του παλιότερα εγκεκριμένου Γ.Π.Σ.

Εκτιμώντας ότι ο Γενικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός θα αποκτήσει ενισχυμένο στρατηγικό χαρακτήρα, πιστεύουμε ότι το πλαίσιο των συνοδευτικών μελετών (γεωλογικών, συγκοινωνιακών, τοπογραφικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών, υδραυλικών) θα αποκτήσει συμπληρωματικό, συμβουλευτικό, ενισχυτικό ρόλο στην ολοκλήρωσή τους.

Όμως τα πράγματα είναι διαφορετικά στο άλλο επίπεδο σχεδιασμού στις Π.Μ.

Οι συνοδευτικές μελέτες:

- α) μελέτη γεωλογικής καταλληλότητας
- β) μελέτη οριοθέτησης ρεμάτων
- γ) μελέτη υδραυλική όπου απαιτείται
- δ) στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- ε) μελέτη κοιμητηρίων όπου υπάρχουν κοιμητήρια
- στ) γενική κυκλοφοριακή μελέτη όπου απαιτείται

απαιτούν χρόνο, χρήμα και διαφορετικές Υπηρεσίες του Κράτους για την έγκρισή τους.

Γι αυτό και το πλαίσιο αυτό των συνοδευτικών μελετών του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού απαιτείται να εξειδικευθεί να εκσυγχρονιστεί και να επικαιροποιηθεί ώστε στην όλη προσπάθεια επιτάχυνσης της διαδικασίας έγκρισης της Π.Μ. να μην είναι τροχοπέδη οι εγκρίσεις των συνοδευτικών μελετών.

Ερώτημα 9: *Εντοπίζετε προβλήματα στις διαδικασίες αστικών αναπλάσεων και ποια βήματα θα μπορούσαν να γίνουν για την αντιστάθμισή τους;*

Απάντηση: Οι αστικές αναπλάσεις θεωρούνται από τα πιο αποτελεσματικά εργαλεία πολιτικών του αστικού σχεδιασμού.

Αναφέρονται δύο μορφές αστικής ανάπλασης:

- Διαμορφώσεις στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο
- Ανασυγκρότηση και βελτίωση περιοχών της πόλης (κεφ. Β' του Ν. 2508/97) με παρεμβάσεις τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό δομημένο και αδόμητο χώρο.

Οι αναπλάσεις θα έπρεπε σήμερα να αποτελούν έναν από τους πιο διαδεδομένους μηχανισμούς αναβάθμισης του αστικού χώρου. Όμως η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Καμία ανάπλαση, για παράδειγμα, στην Κεντρική Μακεδονία δεν έχει ακολουθήσει τις διαδικασίες του Ν.2508/1997. Από τη διεξοδική εξέταση της νομοθεσίας προέκυψε ότι με τα σημερινά δεδομένα είναι εξαιρετικά δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να κινηθεί η διαδικασία της ανάπλασης της περιοχής σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2508/1997, αφού δεν εκδόθηκαν πολλές από τις αντίστοιχες εκτελεστικές διατάξεις (Υπουργικές Αποφάσεις ή Προεδρικά Διατάγματα) με τις οποίες να ρυθμίζεται και να ενεργοποιείται στην ουσία το πολεοδομικό εργαλείο της ανάπλασης, όπως είναι:

- Η Υπουργική Απόφαση της παραγράφου 8 του άρθρου 8, του Ν. 2508/97
- Το Προεδρικό Διάταγμα της παραγράφου 8 του άρθρου 10, του Ν. 2508/97
- Οι προδιαγραφές της μελέτης ανάπλασης, ιδίως δε των ειδικών μελετών που απαιτούνται για την υλοποίηση του προγράμματος ανάπλασης,

- Η Υπουργική Απόφαση της παραγράφου 6 του άρθρου 12, του Ν. 2508/97

Πέρα όμως από αυτές τις ελλείψεις, οι προβλεπόμενες στον Ν. 2508/1997 διαδικασίες είναι εξαιρετικά βαριές, χρονοβόρες και πολυδάπανες για την αναιμική διοικητική οργάνωση της χώρας και τα οικονομικά δεδομένα ακόμη και των μεγάλων Ο.Τ.Α. και χρήζουν απλοποίησης και επιτάχυνσης. Στην ουσία ο Ν. 2508/1997 είναι σήμερα ανενεργός ως προς τη διαδικασία των αναπλάσεων (γεγονός που έχει πολλές φορές επισημανθεί από αρμόδιους φορείς όπως η Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., το Τ.Ε.Ε. κλπ.). Παράλληλα επισημαίνεται, ότι στις όποιες «αναπλάσεις» που με πολλές δυσκολίες γίνονται – εκτός διαδικασιών Ν.2508/1997 - αλλά και πεζοδρομήσεις, ποδηλατοδρόμους, τροποποιήσεις σχεδίων πόλης κ.α. επεμβάσεις στον αστικό ιστό -κυρίως σε μικρούς ΟΤΑ-, κατά κανόνα **δε συμμετέχουν πολεοδόμοι**. Οι επεμβάσεις αυτές γίνονται συνήθως από μηχανικούς διαφόρων ειδικοτήτων, είτε χωρίς μελέτες, είτε με ένα συμπλήρωμα τεχνικών εκθέσεων, σκαριφημάτων και τεχνικών οδηγιών. Και πάλι στον τομέα αυτό πρωτοτυπούμε διεθνώς ενώ οι πολεοδόμοι καταδικάζονται σε ανεργία.

Προτείνεται η συμπλήρωση και απλοποίηση της νομοθεσίας. Για τις αναπλάσεις μικρής και μεσαίας κλίμακας, προτείνεται να καθορισθεί διαφορετική απλουστευμένη και ταχεία διαδικασία, με υποχρεωτική τη συμμετοχή πολεοδόμων, ώστε να υπάρχει ένα μίνιμουμ εγγυήσεων ότι αυτές θα ενσωματώνονται αρμονικά στον πολεοδομικό ιστό.

Υπό το πρίσμα μιας σύγχρονης θεώρησης της διαδικασίας αστικής ανάπλασης, οι παράμετροι που υπεισέρχονται στον σχεδιασμό πρέπει να διευρυνθούν έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις που συναρτώνται με την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Επομένως κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να επιδιώκονται ιδιαίτερα οι παρακάτω στόχοι:

- Η προστασία του περιβάλλοντος, με ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας και εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού.
- Η βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου, για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών των κατοίκων της πόλης.
- Η βελτίωση της αστικής κινητικότητας, με την προώθηση ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και η μείωση των κοινωνικών εντάσεων με την εξασφάλιση στις αναπλάσεις των αναγκαίων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη σχέσεων καλής γειτονίας και επαφής των κατοίκων.
- Η δημιουργία συνθηκών για την αύξηση της επιχειρηματικότητας και αποτροπή εγκατάλειψης περιοχών από τους μόνιμους κατοίκους.
- Η βελτίωση της αισθητικής του αστικού χώρου, επιβάλλοντας και προάγοντας τη συμμετοχή της Αρχιτεκτονικής στον σχεδιασμό.
- Η βελτίωση των στεγαστικών συνθηκών και η κάλυψη των στεγαστικών αναγκών ευπαθών ομάδων πληθυσμού.
- Η οικονομία των κατασκευών μέσω κατάλληλων επιλογών σχεδιασμού και κατασκευαστικών μεθόδων.
- Η τήρηση κατά τον σχεδιασμό ουσιαστικών συμμετοχικών διαδικασιών.
- Η ορθολογική διαχείριση του ελεύθερου δημόσιου χώρου με εξασφάλιση συνεχούς και επαρκούς συντήρησης, καθαριότητας, ασφάλειας και ελέγχου οποιωνδήποτε μελλοντικών επεμβάσεων στο χώρο αυτό από άλλους φορείς.

Προκειμένου να διαμορφωθούν στρατηγικές ανάπτυξης, τόσο για τον δημόσιο χώρο όσο και για την ανασυγκρότηση περιοχών, πρέπει να προωθηθούν πιλοτικά προγράμματα μελετών και έργων, από την αξιολόγηση της εφαρμογής των οποίων θα προκύψουν συμπεράσματα με στόχο την θέσπιση γενικών κανόνων ευρείας εφαρμογής.

Ερώτημα 10: *Οι μηχανισμοί και τα εργαλεία εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού διασφαλίζουν:*

- α. την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και υποδομών*
- β. την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος*
- γ. το δίκαιο επιμερισμό του κόστους της πολεοδόμησης μεταξύ των ιδιοκτητών;*

Απαιτούνται αλλαγές στα ανωτέρω και αν ναι προτείνετε νέες διαδικασίες

Απάντηση: Οι τεράστιες δυσκολίες εκπόνησης και ολοκλήρωσης των διαδικασιών έγκρισης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού πολλαπλασιάζονται στη συνέχεια στις αντίστοιχες διαδικασίες - αδυναμίες εφαρμογής του.

Το θεσμικό πλαίσιο εισφορών σε γη και σε χρήμα με τις πολλαπλές περιπτώσεις και ειδικές ρυθμίσεις για διαφορετικά ιδιοκτησιακά καθεστώτα, οι σοβαρότατες αδυναμίες στις διαδικασίες απαλλοτριώσεων, οι αντικειμενικές δυσκολίες μέχρι σήμερα στην διαχείριση των δεδομένων των πράξεων εφαρμογής από τους Ο.Τ.Α., η μη δέσμευση και απροθυμία των οργανισμών κοινής ωφέλειας στην εκτέλεση των προβλεπόμενων υποδομών είναι τα χαρακτηριστικά στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα της υλοποίησης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στη χώρα μας.

Απαιτείται:

- α) επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου εισφορών σε γη και σε χρήμα έτσι ώστε*

να γίνει δικαιότερος ο επιμερισμός του κόστους πολεοδομικής στους ιδιοκτήτες, να είναι αποτελεσματικότερο και ταχύτερο το αποτέλεσμα, να περιληφθούν οι όποιες περιπτώσεις ευέλικτων προτάσεων σχεδιασμού αλλά και όποιες περιπτώσεις δεν είχαν περιληφθεί. Θα πρέπει να επανεξετασθεί το μέγεθος και η κλιμάκωση των εισφορών σε γη καθώς η εμπειρία έχει δείξει ότι η γη που εξασφαλίζεται μέσω των εισφορών μόνον οριακά (και όχι πάντα) επαρκεί για τα απαιτούμενα κοινόχρηστα / κοινωφελή (μια σκέψη θα ήταν κατά περίπτωση η αύξηση των εισφορών με ανάλογη αύξηση των συντελεστών δόμησης)

- β) να στελεχωθούν, να εκσυγχρονιστούν οι υπηρεσίες των Ο.Τ.Α. (Καλλικράτης) ώστε να μπορούν να εκπληρώσουν τον θεσμικό τους ρόλο στην επίβλεψη της υλοποίησης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην βεβαίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος ως συνθετική διαδικασία μηχανισμού εφαρμογής, μελετητών και πολιτών
- δ) να ενσωματωθούν στον σχεδιασμό οι κατευθύνσεις της πράσινης και έξυπνης πόλης, της Βιώσιμης κινητικότητας και της καινοτομίας
- ε) να θεσμοθετηθεί και να πραγματοποιηθεί ο συντονισμός των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας στην εκτέλεση έργων και υποδομών με τους Ο.Τ.Α. έτσι ώστε να υλοποιηθεί άμεσα και οικονομικά η εφαρμογή του Πολεοδομικού Σχεδιασμού.

ΑΠΟΨΕΙΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2012. Ευκαιρία για «θεσμική» μετάβαση σε ένα νέο μοντέλο διακυβέρνησης^{xiii}



του Χρυσόστομου Μακράκη - Καραχάλιου

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc, Μέλος Λ.Ε. του Τ.Ε.Ε. / Τ.Κ.Μ.



της Αιμιλίας Αλεξανδροπούλου

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc, Γραμματέας Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.



και του Αθανασίου Παγώνη

Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος, Λέκτορας Ε.Μ.Π.
e-mail: tpagonis@arch.ntua.gr

Στις 14 Ιουνίου η ηγεσία του Υ.Π.Ε.Κ.Α. παρουσίασε το Πρόγραμμα «Αθήνα – Αττική 2014». Το γεγονός αυτό είχε χαρακτηριστεί μέσω του τύπου ως βήμα προόδου από αρκετές συναδέλφισσες και συναδέλφους και από τους γράφοντες. Στα θετικά στοιχεία καταγράφονταν η επιχειρούμενη προσπάθεια ενσωμάτωσης της προγραμματικής λογικής στο φυσικό (physical) σχεδιασμό, καθώς και η επικέντρωση στην ανάλυση της φθίνουσας ελκυστικότητας των πόλεων μας ως τό-

^{xiii} Το άρθρο δημοσιεύτηκε αρχικά στο ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ, Τεύχος 405/15.10.2010

πων κατοικίας, εργασίας και διαβίωσης, σε μια περίοδο που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως πόλοι ανάπτυξης. Ωστόσο, τέθηκαν τότε ορισμένα προφανή ζητήματα: η σχέση του συγκεκριμένου προγράμματος με τα υπόλοιπα προγράμματα και σχέδια για την Αττική, η αδυναμία του υφιστάμενου πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου να υποστηρίξει την ορθή υλοποίηση των προτάσεων, οι κατευθύνσεις αναφορικά με το πλαίσιο ανάθεσης των προβλεπόμενων μελετών. Παρόμοια προβληματική δύναται να αναπτυχθεί με αφορμή την πρόσφατη παρουσίαση του «Θεσσαλονίκη 2012» (Θ12)^{xiv}. Ενός αντίστοιχου προγράμματος παρεμβάσεων για την πόλη της Θεσσαλονίκης και την περιφερειακή της ζώνη, το οποίο, με αφορμή τη συγκεκριμένη επέτειο (χωρίς να έχει ως καταληκτική ημερομηνία το 2012), θέτει το φιλόδοξο στόχο να σηματοδοτήσει μια «νέα εποχή για την πόλη»^{xv}. Ωστόσο, υπό το πρίσμα μιας σειράς παράλληλων εξελίξεων, που καταγράφονται σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, αλλά και των ιδιαιτεροτήτων της Θεσσαλονίκης, δίνεται η ευκαιρία να τεθούν ορισμένα ευρύτερα ζητήματα για την πόλη, το σχεδιασμό και την κοινή τους πορεία.

Τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί η αίσθηση μιας πολυαρχίας και πολυδιάσπασης σε επίπεδο θεσμών που έχουν να κάνουν με τη διαχείριση θεμάτων σχετικών με τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Ανάλογες τάσεις, για αρκετά διαφορετικούς λόγους^{xvi}, καταγράφονται εδώ και τρεις και πλέον δεκαετίες σε διεθνές επίπεδο. Όμως, ενώ στο εξωτερικό ο κατακερματισμός των θεσμών σε επίπεδο μητροπολιτικών περιοχών δεν απο-

τελεί τροχοπέδη για το σχεδιασμό και την υλοποίηση σημαντικών έργων και παρεμβάσεων, στη Θεσσαλονίκη η εικόνα είναι τελείως διαφορετική. Η διαφορά της σε σχέση με τις υπόλοιπες συγκρίσιμες μητροπολιτικές περιοχές είναι η **αδυναμία δημιουργίας ενός συλλογικού οράματος και συντονισμένης δράσης**, που με τη σειρά της αποτελεί απόρροια **αδύναμων διαδικασιών και δομών**. Η έννοια «δομή» δεν αφορά κατ' ανάγκη σε κάποιο φορέα (με διευθύνσεις, οργανόγραμμα και υπαλλήλους). Δύναται να αφορά σε ένα πλαίσιο διακυβέρνησης (ακόμη και της μορφής ενός φόρουμ), γεγονός που καθιστά σαφή τη χρησιμότητα της συνύπαρξης δομών και διαδικασιών.

Διαδικασίες

Προκειμένου να επιχειρηθεί μια καταρχήν προσέγγιση για το που κρίνεται ότι θα ήταν χρήσιμο να επικεντρωθούν οι αλλαγές σε επίπεδο διαδικασιών, παρουσιάζεται ένα παράδειγμα, το οποίο αφορά στη σύγκριση του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών (Ε.Σ.Σ.Α.Υ.Μ.) της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (Ε.Π.Θ.) και του Θ12. Τα δύο αυτά προγράμματα έχουν ορισμένα κοινά σημεία. Αμφότερα αποτελούν επιλογές που προωθήθηκαν από την κεντρική διοίκηση και συνιστούν ad hoc σχεδιασμούς, από την άποψη ότι μέχρι στιγμής δεν ακολουθήθηκε η πεπατημένη για την κατάρτισή τους (προκήρυξη – ανάθεση – εκπόνηση μελέτης) και δεν εντάσσονται στο θεσμικά καθορισμένο πλαίσιο μελετών. Υπάρχουν όμως, ορισμένες θεμελιώδεις διαφορές μεταξύ τους, που άλλωστε συνιστούν το λόγο για τον οποίο υπήρξε διαφορετική αντίδραση από τους φορείς στην ανακοίνωσή τους.

Οι διαφορές αυτές εκτιμάται ότι έχουν να κάνουν με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για

^{xiv} <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=389&snr%5B524%5D=553>

^{xv} Υ.Π.Ε.Κ.Α. (2010), *Θεσσαλονίκη 2012*.

^{xvi} Ενδεικτικά: Thornley, Andy and Salet, W. and Kreukels, A. (eds.) (2003). *Metropolitan governance and spatial planning*. Spon Press: London.

την κατάρτισή τους, αλλά και τη διαδικασία που προτείνεται εφεξής για τη συνέχισή τους. Το Ε.Σ.Σ.Α.Υ.Μ., προέκυψε βάσει μιας διαδικασίας στην οποία κλήθηκαν και συμμετείχαν προσωπικότητες και φορείς της πόλης. Αν και κανείς μπορεί να ασκήσει κριτική, τόσο για το ποιος αποφασίζει την εκκίνηση των διαδικασιών, όσο και για το ποιος καθορίζει τη σύνθεση των συγκεκριμένων ομάδων (εν προκειμένω η κεντρική διοίκηση)^{xvii}, ωστόσο αποτελεί γεγονός ότι η συγκεκριμένη διαδικασία είχε ως αποτέλεσμα το Σχέδιο αυτό να έχει την απαιτούμενη κοινωνική νομιμοποίηση. Επίσης, το Σχέδιο τέθηκε σε ανοικτή διαβούλευση (με συντονιστή το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ.), ενώ δόθηκε μια επαρκής περιγραφή για τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί για την περαιτέρω εξειδίκευση και την υλοποίησή του. Αναφορικά με το Θ12, επισημαίνεται ότι αποτελεί κοινή πεποίθηση πως η υλοποίηση των έργων που προβλέπει θα αποτελέσει σημαντική τομή για την πόλη και τη μετέπειτα πορεία της. Ωστόσο, το Θ12 αποτελεί μια πρωτίστως επιστημονική δουλειά, που παρήχθη από στελέχη του ΟΡ.ΘΕ., χωρίς όμως να προκύπτει ότι «επενδύθηκε» από τις πολιτικές εκείνες διεργασίες που θα της προσέφεραν μια νομιμοποιητική ισχύ. Επίσης, δεν είναι αποσαφηνισμένος ο τρόπος της περαιτέρω εξειδίκευσης και υλοποίησης του συγκεκριμένου προγράμματος. Η αναφορά σε ένα «νέο μοντέλο “Μητροπολιτικής” διακυβέρνησης, όπως αυτό θα προκύψει μέσα από την εφαρμογή της Νέας Αρχιτεκτονικής για την Τοπική Αυτοδιοίκηση» και την αναβάθμιση του ΟΡ.ΘΕ.^{xviii} αφήνει αρκετά ανοικτά ερωτήματα, τα οποία θα πρέπει να απαντηθούν.

Από τα ανωτέρω καθίσταται σαφής η **αναγκαιότητα της επίτευξης συναινέσεων, δεσμεύσεων και συμφωνιών στο σχεδιασμό/ προγραμματισμό** και κατ' επέκταση η **σπουδαιότητα της ενσωμάτωσης συμμετοχικών διαδικασιών στον πυρήνα του σχεδιασμού**. Διαδικασιών που θα προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο και θα περιγράφονται σε αυτό δεσμεύοντας τους επισπεύδοντες και ιδίως την κεντρική διοίκηση, που όντας «μακριά» συχνά αποφεύγει να δίνει λόγο^{xix}.

Δομές

Το ζήτημα των δομών που δύνανται να λειτουργήσουν αποτελεσματικά σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής παραμένει εξαιρετικά ασαφές για μια σειρά από λόγους. Καταρχήν, δεν είναι ξεκάθαρο τι είδους δομές επιδιώκονται. Αναφερόμαστε σε νέους τρόπους οργάνωσης και ιεράρχησης των σχέσεων μεταξύ υφιστάμενων φορέων, στη δημιουργία νέων φορέων ή και στα δύο; Επιπρόσθετα, ο Καλλικράτης δημιουργεί νέα δεδομένα, που σε μεγάλο βαθμό δεν είναι επαρκώς προσδιορισμένα. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η επίδραση της αρχής της αδράνειας, στο πλαίσιο της οποίας τίθενται περιορισμοί στην κατεύθυνση που δύναται να ακολουθηθεί (π.χ. ύπαρξη συνταγματικών περιορισμών εκχώρησης αρμοδιοτήτων του χωρικού σχεδιασμού στην αυτοδιοίκηση).

Με βάση τα σημερινά δεδομένα, υπάρχει η άποψη ότι τον ενοποιητικό ρόλο για τη Θεσσαλονίκη θα ήταν χρήσιμο να τον έχει ο ΟΡ.ΘΕ. Όμως ο ΟΡ.ΘΕ., ανεξαρτήτως των προθέσεων της εκάστοτε διοίκησής του, δεν παύει να αποτελεί εποπτευόμενο φορέα του

^{xvii} Ανάλογες αντιδράσεις –και δικαίως– είχε προκαλέσει η εξαγγελία του τ. Πρωθυπουργού για τη μετεγκατάσταση της Δ.Ε.Θ. το 2008.

^{xviii} Υ.Π.Ε.Κ.Α. (2010), *Θεσσαλονίκη 2012*.

^{xix} Έχουμε ζήσει και στην πόλη μας περιπτώσεις, όπου ενώ καταρτίζονταν Σχέδια με καινοτόμες για τα ελληνικά δεδομένα συμμετοχικές διαδικασίες, η προώθησή τους αναστέλλονταν με την αλλαγή ενός Υπουργού, επειδή αυτές οι διαδικασίες είχαν ad hoc χαρακτήρα.

Υ.Π.Ε.Κ.Α. και άρα κεντρικά ελεγχόμενο φορέα. Ακόμη και στην περίπτωση που επαναλειτουργήσει το Συμβούλιο του Ρυθμιστικού, ο ρόλος του/της Υπουργού Π.Ε.Κ.Α. θα παραμείνει καθοριστικός. Η ίδρυση ενός νέου φορέα/οργανισμού ειδικού σκοπού, είτε ανεξάρτητου, είτε παρά τον ΟΡ.ΘΕ., δεν αποτελεί πανάκεια, όπως καταδεικνύει η εμπειρία του Οργανισμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, ενώ δεν επιλύει το ζήτημα της ουσιαστικής εκπροσώπησης των φορέων της πόλης. Σε μια περίοδο δημοσιονομικής στενότητας, άλλωστε, μια τέτοια λύση δύναται να έχει μεγάλο λειτουργικό κόστος. Η προτεινόμενη από τον Καλλικράτη Μητροπολιτική Επιτροπή για τη Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης^{xx} είναι αμφίβολο αν με τη μορφή που προτείνεται και τις αρμοδιότητες που της αποδίδονται θα μπορέσει να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο για μια περιοχή με τόσο σύνθετα προβλήματα, όπως η Θεσσαλονίκη. Ανάλογα συμπεράσματα, προκύπτουν για τις περιπτώσεις διαδημοτικής ή διαβαθμιδικής συνεργασίας^{xxi}.

Για να λειτουργήσει η πόλη χρειάζεται τουλάχιστον ένα **ισχυρό Μητροπολιτικό Όργανο Διακυβέρνησης**, με όρια αρμοδιότητας κοντά σε αυτά της Ε.Π.Θ., το οποίο θα αντλεί την ισχύ του από την ευρύτητα τους φάσματος των εκπροσωπήσεων σε αυτό. Ένα όργανο **ισότιμης διαβούλευσης και συνεργασίας**, που δεν θα περιορίζεται στην αυτοδιοίκηση, όπως στην περίπτωση της διαβαθμιδικής συνεργασίας ή δε θα επιχειρεί να εντάξει την τελευταία σε δομές της κεντρικής διοίκησης, όπως στην περίπτωση του Συμβουλίου του Ρυθμιστικού. Ένα όργανο στο οποίο θα συμμετέχουν, επίσης, παραγωγικοί, επιστημονικοί, κοινωνικοί φορείς της πόλης

(Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ., Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, Σ.Β.Β.Ε., Α.Π.Θ., κ.ο.κ.) με σκοπό του τον **καλύτερο συντονισμό** της υλοποίησης των αποφάσεων που θα λαμβάνονται από κοινού και την **αξιοποίηση των αρμοδιοτήτων και δυνατοτήτων του κάθε φορέα**.

Επίλογος

Ολοκληρώνοντας αυτό το σημείωμα, καθίσταται σαφές ότι απαιτείται ενίσχυση της αντίληψης ότι **βασικός συντελεστής της επιτυχίας** κάθε σχεδιαστικού/προγραμματικού εγχειρήματος αποτελεί πάνω από όλα η κατασκευή ενός **πλαίσιου συναίνεσης** ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς και τα επίπεδα της διοίκησης, ως βάση νομιμοποίησης, αλλά και υποστήριξης της υλοποίησης των επιδιώξεων και επιλογών. Αυτό αποτελεί πολύ πιο καθοριστικό παράγοντα από το ίδιο το τεχνικό περιεχόμενο του σχεδίου ή προγράμματος, γεγονός που άλλωστε απορρέει και από τη διεθνή εμπειρία και πρακτική^{xxii}. Σε αυτό το πλαίσιο και υπό το βάρος μιας πιεστικής οικονομικής κατάστασης, προβάλλει ως αδήριτη ανάγκη να δράσουμε άμεσα στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Όμως, όπως συμβαίνει συνήθως, κάποιος πρέπει να είναι ο επισπεύδων. Το ερώτημα λοιπόν δεν είναι αν θα πρέπει να κινηθούμε προς την κατεύθυνση που προτείνεται, φυσικά εξειδικεύοντας και εμπλουτίζοντάς την. Το ερώτημα είναι **ποιος θα κάνει το πρώτο βήμα**.

^{xx} Βλ. Άρθρα 210, 211, 213.

^{xxi} Βλ. κυρίως Άρθρα 99 και 105.

^{xxii} Βασενχόβεν, Λ., Σαπουντζάκη, Κ, Γιαννίρης, Η, Ασπρογέρακας, Β και Παγώνης Θ. (επικειμ.) *Χωρική διακυβέρνηση; Θεωρία, Ευρωπαϊκή εμπειρία και η περίπτωση της Ελλάδας*. Αθήνα: Κριτική

Μεθοδολογική προσέγγιση για τον υπολογισμό πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης: Δύο μελέτες περίπτωσης στην πόλη της Θεσσαλονίκης^{xxiii}



της Παρασκευής Χριστοπούλου

Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός, MSc Περιβαλλοντολόγος, Υποψήφια Δρ. ΑΠΘ



του Πολύκαρπου Καρκαβίτσα

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης MSc Συγκοινωνιολόγος



και του Αναστάσιου Τσακαλίδη

Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος

Εισαγωγή

Η συγκεκριμένη προσέγγιση για τον υπολογισμό πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης, προσαρμοσμένη όσο το δυνατόν στα Ελληνικά δεδομένα, παρουσιάστηκε στα πλαίσια του 5ου Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές που πραγματοποιήθηκε στο Βόλο στις 27 και 28 Σεπτεμβρίου 2010. Δεδομένου ότι το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε δημόσια διαβούλευση, κρίθηκε

σκόπιμο να παρουσιαστούν τα συμπεράσματα της μεθοδολογίας από την εφαρμογή της σε ένα σημαντικό αστικό διάδρομο και μία κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Η προσέγγιση αυτή, που αναπτύχθηκε από το FDOT (Florida Department of Transportation) διαφέρει σημαντικά από τον παραδοσιακό υπολογισμό του επιπέδου εξυπηρέτησης που αναφερόταν αποκλειστικά στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία καθώς στοχεύει στην προώθηση των αστικών βιώσιμων μετακινήσεων, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης εντός μίας αστικής περιοχής ή κατά μήκος ενός αστικού διαδρόμου. Σκοπός είναι, όχι μόνο η υιοθέτηση της παραπάνω προσέγγισης από τους εμπλεκόμενους φορείς, αλλά και η προσαρμογή της στα δεδομένα της ελληνικής πόλης.

Υπολογισμός Πολυτροπικού Ε.Ε. κατά μήκος Αστικού Διαδρόμου

Στόχος της προσέγγισης που μελετάται είναι να προσδιοριστεί το επίπεδο εξυπηρέτησης όλων των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκινήτων, δημόσιας συγκοινωνίας και ευάλωτων χρηστών) κατά μήκος ενός αστικού διαδρόμου και να προταθούν τρόποι βελτίωσής του. Ο διάδρομος ορίζεται ως το σύνολο από παράλληλες υποδομές μεταφορών μεταξύ δύο σημείων. Τα δύο σημεία συχνά βρίσκονται έξω από τον υπό μελέτη διάδρομο. Για τον υπολογισμό του πολυτροπικού Ε.Ε. απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο διάδρομος να συγκεντρώνει όλα τα μέσα μεταφοράς (ΙΧ αυτοκίνητα, λεωφορεία, πεζούς και ποδήλατα). Ο υπολογισμός των Ε.Ε. όλων των μέσων μεταφοράς γίνεται με τη διαίρεση του διαδρόμου σε τμήματα και τον υπολογισμό του Ε.Ε. για κάθε διαθέσιμο μέσο μεταφοράς στο διάδρομο για κάθε τμήμα (χρήση της κλίμακας Α – F που αντιστοιχεί διαφορετικά σε κάθε μέσο). Μετά την ολοκλήρωση του υπολογισμού των επιπέδων εξυπηρέτησης για κάθε μέσο μεταφοράς, πραγματοποιείται μία συγκεντρωτική αναφορά των αποτελεσμάτων που περιλαμβάνει τα κρίσιμα σημεία από την

^{xxiii} Το πλήρες κείμενο της εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των βιβλιογραφικών αναφορών, περιλαμβάνεται στα Πρακτικά του 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές (Βόλος, 27-28 Σεπτεμβρίου 2010).

άποψη του επιπέδου εξυπηρέτησης για τα διάφορα μέσα μεταφοράς κατά μήκος του αστικού διαδρόμου.

Υπολογισμός Πολυτροπικού Ε.Ε. σε μια αστική περιοχή

Αποτιμάται καταρχήν η δυνατότητα μίας αστικής περιοχής να αποτελέσει μία περιοχή πολυτροπικών μετακινήσεων. Στην αποτίμηση αυτή εμπλέκονται τόσο οι χρήσεις γης όσο και το σύστημα μεταφορών της. Η υπό εξέταση περιοχή πρέπει να συγκεντρώνει ανά-

μικτες / συμπληρωματικές χρήσεις γης, ένα δίκτυο αλληλοσυνδεδεμένων οδών που να ενθαρρύνει τις εναλλακτικές μετακινήσεις, κατάλληλες πυκνότητες και εντάσεις χρήσεων γης πλησίον των στάσεων των ΜΜΜ, καθημερινές δραστηριότητες κοντά στις κατοικίες και ασφαλείς, άνετους και ελκυστικούς δημόσιους χώρους. Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται τα κύρια στοιχεία μίας περιοχής πολυτροπικών μετακινήσεων σε ένα αστικό κέντρο.

Αστικό κέντρο: Έντονη ανάπτυξη και κύρια απασχόληση υποστηριζόμενη από κατοικία και εμπόριο	
Γενικά	Μεταφορές
Πληθυσμός > 50.000 Θέσεις εργασίας > 50.000 Θέσεις εργασίας: μονάδες κατοικίας, 1:1 Έκταση : 26 τετραγωνικά χιλιόμετρα Συμπαγής πυρήνας κοινωνικών και εμπορικών υπηρεσιών Προσανατολισμός προς τους πεζούς Υψηλή πυκνότητα Μίξη χρήσεων γης	Πολλαπλές μορφές Δ.Σ. Σημαντική η πεζή μετακίνηση Παρέχονται χώροι στάθμευσης αλλά περιορισμένοι Πυκνό δίκτυο στενών τοπικών οδών και αρτηριών

Η μεθοδολογία περιλαμβάνει τα εξής:

- Καθορισμό των βασικών υποδομών των μέσων μεταφοράς
- Αναγνώριση των περιοχών εξυπηρέτησης των χρηστών ανά μέσο μεταφοράς
- Προσδιορισμό του ποσοστού νοικοκυριών και εργασίας εντός της περιοχής εξυπηρέτησης
- Προσδιορισμό του Ε.Ε. για κάθε μέσο μεταφοράς σε κάθε υποδομή
- Προσδιορισμό Ε.Ε. στα πλαίσια της περιοχής
- Σύγκριση του Ε.Ε. ανά μέσο με το επίπεδο εξυπηρέτησης βάσει των χρήσεων γης, όπου το Ε.Ε. βάσει των χρήσεων γης προσδιορίζεται με βάση το διαχωρισμό κατοικίας και εργασίας και συγκεκριμένα από τη συνύπαρξη των δύο αυτών χρήσεων γης στον ίδιο χώρο.

Όσο υψηλότερο είναι το ποσοστό νοικοκυριών και εργασίας που βρίσκεται σε μία περιοχή εξυπηρέτησης τόσο μεγαλύτερη η πιθανότητα για χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς προς το Ι.Χ. αυτοκίνητο και ιδιαίτερα περπάτημα και ποδήλατο. Το τελικό επίπεδο εξυπηρέτησης από τη σύγκριση αυτή είναι το δυσμενέστερο.

Μελέτες Περίπτωσης: Εφαρμογές στην πόλη της Θεσσαλονίκης

Οι μελέτες περίπτωσης πραγματοποιήθηκαν στην πόλη της Θεσσαλονίκης με στόχο τη συνολική αποτίμηση της εφαρμογής της μεθοδολογικής προσέγγισης στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα:

1. στο **Διάδρομο που συνδέει το Αεροδρόμιο Μακεδονία με το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό**, ο οποίος χωρίστηκε σε τρία επί μέρους τμήματα και συγκεντρώνει τα εξής χαρακτηριστικά:

Τμήματα	Μήκος (χλμ)	Τάξη	Λωρίδες / κατεύθυνση	Μέσα μεταφοράς	Πλάτος πεζοδρομίου (μ)	Χρήσεις γης
A (Αεροδρόμιο – Νοσ. Άγιος Παύλος)	6,9	III	2	Αυτοκίνητα, Δ.Σ.	1,0 – 1,5	τριτογενείς, κατοικία
B (Νοσ. Άγιος Παύλος – Οδός 3 ^{ης} Σεπτεμβρίου)	5,7	IV	2-4 (Βασ. Όλγας – Εθνικής Αντίστ. λεωφορειολωρίδα)	Όλα	1,0 – 5,0 Εθν. Αντίστασης	5,0 – 9,0 Βασ. Όλγας
Γ (Οδός 3 ^{ης} Σεπτεμβρίου – Ν. Σιδηροδρομικός Σταθμός)	3,2	IV	4 (με λεωφορειολωρίδα)	Όλα	συνήθως 5,0	αναψυχή, υπηρεσίες, εμπόριο

στην Περιοχή του Κέντρου της Θεσσαλονίκης που ορίζεται από τέσσερις βασικές κεντρικές οδούς, την Αγίου Δημητρίου, την Εθν. Αμύνης, την Ίωνος Δραγούμη και τη Λεωφόρο Νίκης και συγκεντρώνει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

Πληθυσμός - εργασία			Ποσοστά χρήσεων γης (%)						Πυκνότητα – ένταση χρήσεων γης	
Πληθυσμός περιοχής	Θέσεις εργασίας	Λόγος πληθυσμού /εργασίας	Ανοιχτοί χώροι-πάρκα - αναψυχή		Γραφεία – εμπόριο – βιοτεχνία		Κατοικία		Κατοικία (μον. / εκτάριο)	Εμπόριο (εργαζόμενοι / εκτάριο)
			τιμή	όρια	τιμή	όρια	τιμή	όρια		
61.833	25.034	2,47	19	5-15	35	30-70	46	20-60	>> 15	>> 100



Ο υπό μελέτη διάδρομος και η υπό μελέτη περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης

Προκειμένου να υπολογιστεί το πολυτροπικό επίπεδο εξυπηρέτησης στον αστικό διάδρομο και στην αστική περιοχή χρησιμοποιήθηκαν οι πρόσφατες μεθοδολογίες «Ανάλυση επιπέδου εξυπηρέτησης πολυτροπικού διαδρόμου» (Dowling et al, 2001) και «Περιοχές πολυτροπικών μετακινήσεων και ποιότητα εξυπηρέτησης περιοχής» (MMTD Handbook, 2003) που αναπτύχθηκαν από το FDOT (Florida Department of Transportation), με

μερικές τροποποιήσεις προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων (όπως το μικρότερο μέγεθος των διαδρόμων και των αστικών περιοχών). Για τον υπολογισμό του επιπέδου εξυπηρέτησης των οχημάτων και των πεζών χρησιμοποιήθηκαν οι διαδικασίες του Εγχειριδίου Κυκλοφοριακής Ικανότητας (Highway Capacity Manual 2000). Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

		Αυτοκίνητο	Λεωφορείο	Πεζοί	Ποδήλατα
ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ	Τμήμα Α (Αεροδρόμιο – Νοσ. Άγιος Παύλος)	B	A	-	-
	Τμήμα Β (Νοσ. Άγιος Παύλος – Οδός 3 ^{ης} Σεπτεμβρίου)	E	A	B - C	F
	Τμήμα Γ (Οδός 3 ^{ης} Σεπτεμβρίου – Ν. Σιδηροδρομικός Σταθμός)	F	A	D	F
	Ε.Ε. Αστικού Διαδρόμου	D	A	B - D	F
ΠΕΡΙΟΧΗ	Υπολογισμένα επίπεδα εξυπηρέτησης	E	A	C	F
	Επίπεδα Εξυπηρέτησης βάσει ποσοστού κατοικίας - εργασίας	A	A	A	A
	Προσαρμοσμένα Ε.Ε. αστικής περιοχής	E	A	C	F

Το κρίσιμο τμήμα του διαδρόμου με τα δυσμενέστερα Ε.Ε. για όλα τα μέσα μετακίνησης είναι το τμήμα Γ, που διέρχεται από το κέντρο της πόλης και από την υπό μελέτη περιοχή. Με την εφαρμογή της πολυτροπικής προσέγγισης, δόθηκε η δυνατότητα ενιαίας μελέτης των Ε.Ε. όλων των μέσων μετακίνησης και της αλληλεπίδρασής τους. Μέσω αυτής της διαδικασίας πραγματοποιήθηκε ουσιαστική αποτίμηση της περιοχής και του διαδρόμου ως προς τις προοπτικές μετακίνησης που διαθέτουν. Για παράδειγμα, παρατηρήθηκε ότι οι κεντρικές περιοχές είναι δυσμενέστερες – λόγω φόρτου – τόσο για τους εύαλτους χρήστες των οδών όσο και για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία για διαφορετικούς λόγους. Ειδικότερα, όσον αφορά τους πεζούς, οι υψηλοί φόρτοι στο κέντρο της πόλης και τα γεωμετρικά προβλήματα των πεζο-

δρομίων οδήγησαν σε χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης. Σχετικά με τα ποδήλατα, η μέχρι τώρα παντελής έλλειψη των υποδομών κίνησης ποδηλάτου καθιστούσε την μετακίνηση με ποδήλατο ιδιαίτερα επικίνδυνη. Οι μετακινήσεις των ευάλωτων χρηστών δυσχεραίνονται σημαντικά και από τους υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας τόσο από πρακτική όσο και από ψυχολογική άποψη. Απαραίτητος λοιπόν κρίνεται ο φιλικός σχεδιασμός προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης με παράλληλη αντιμετώπιση φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης για τους χρήστες των Ι.Χ. αυτοκινήτων και των Δ.Σ. Κατά συνέπεια, μέσω της συνδυασμένης αποτίμησης εντοπίστηκαν σημαντικές αδυναμίες του αστικού συστήματος μετακινήσεων της Θεσσαλονίκης συνολικά, καθώς προσδιορίστη-

καν με αρκετή σαφήνεια οι κρίσιμες περιοχές για όλους τους χρήστες των οδών.

Συμπεράσματα

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση της σύγχρονης μεθοδολογικής προσέγγισης υπολογισμού πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης και από τις εφαρμογές της στην πόλη της Θεσσαλονίκης, κινούνται προς δύο βασικές κατευθύνσεις. Καταρχήν οδηγούν σε γενική αποτίμηση της μεθοδολογικής προσέγγισης και κατά δεύτερο λόγο προσδιορίζουν τις απαραίτητες τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν ώστε η εφαρμογή της στις ελληνικές πόλεις να είναι αποτελεσματική.

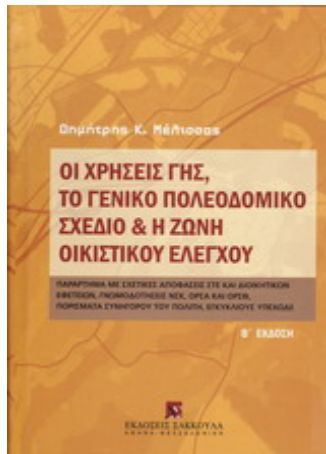
Όσον αφορά την αποτίμηση της συμβολής της μεθοδολογικής προσέγγισης στον εντοπισμό προβλημάτων συνεργασίας μεταξύ των διαθέσιμων μέσων μετακίνησης, προκύπτει ότι αποφεύγει το σύνθημα λάθος του καθορισμού του επιπέδου εξυπηρέτησης ενός συστήματος μεταφορών με βάση το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς. Επίσης, καθορίζει τα κρίσιμα σημεία μιας διαδρομής, γεγονόσ που είναι απαραίτητο για το μελλοντικό προγραμματισμό και σχεδιασμό ενός βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα, από τις εφαρμογές της μεθοδολογικής προσέγγισης στην πόλη της Θεσσα-

λονίκης, προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα. Ένα βασικό συμπέρασμα είναι η απαραίτητη διαφοροποίηση της κλίμακας εφαρμογής στις ελληνικές πόλεις συγκριτικά με αυτήν που προτείνεται στη διαθέσιμη μεθοδολογία προσδιορισμού πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης, η οποία πρέπει να αναφέρεται σε περιοχές και διαδρόμους με μικρότερο μέγεθος. Στη συνέχεια, η εφαρμογή υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών βασισμένη στο Εγχειρίδιο Κυκλοφοριακής Ικανότητας 2000 (HCM), λαμβάνει υπόψη στοιχεία φόρτου και γεωμετρικά στοιχεία. Προκειμένου τα αποτελέσματα να είναι ρεαλιστικά, πρέπει να ληφθούν υπόψη πρόσθετα στοιχεία όπως ελάχιστα αποδεκτά πλάτη πεζοδρομίων και εμπλοκή με τη διερχόμενη κυκλοφορία. Τέλος, όσον αφορά τις Δ.Σ., η χρήση μόνο του κριτηρίου της συχνότητας, βάσει της μεθοδολογίας αυτής, κρίνεται ανεπαρκής. Η λειτουργία του δικτύου Δ.Σ. και το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησής του εξαρτάται από ένα πλήθος άλλων παραγόντων εκτός από τη συχνότητα όπως τις καθυστερήσεις, τις ταχύτητες κίνησης, την άνεση εντός των λεωφορείων (ζήτηση - χωρητικότητα), την ασφάλεια στις λεωφορειακές στάσεις και στους σταθμούς, την παρουσία λεωφορειολωρίδων και σταθμών μετεπιβίβασης, οι οποίοι δεν ποσοτικοποιούνται με τη διαθέσιμη μεθοδολογική προσέγγιση.

ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

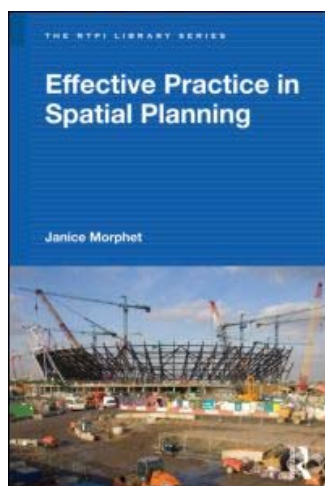
1. Κυκλοφόρησε σε δεύτερη έκδοση του βιβλίο του Αν. Καθηγητή και δικηγόρου Δ. Μέλισσα «Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο και η ζώνη οικιστικού ελέγχου» από τις εκδόσεις Σάκκουλα.



Το βιβλίο περιλαμβάνει παράρτημα με σχετικές αποφάσεις του ΣτΕ και των Διοικητικών Εφετειών, γνωμοδοτήσεις, εγκυκλίους, πορίσματα του Συνηγόρου του Πολίτη, κλπ.

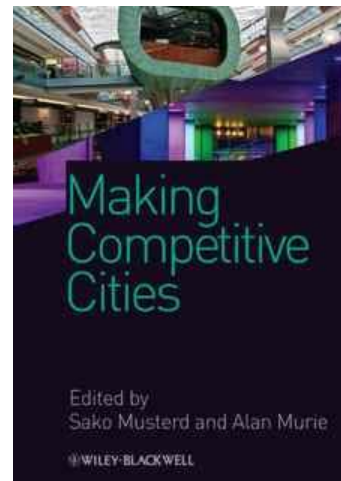
Λόγω της παρέλευσης τριών ετών από την πρώτη έκδοση του βιβλίου, προστέθηκαν νέες δικαστικές αποφάσεις και νέες θεωρητικές αντιλήψεις για τις χρήσεις γης, το Γ.Π.Σ. και τη σύγχρονη πόλη.

2. Εκδόθηκε από τις εκδόσεις Routledge το βιβλίο της J. Morphet με τίτλο «Effective practice in spatial planning».



Το βιβλίο διερευνά το ρόλο του χωρικού σχεδιασμού σε κάθε είδους αλλαγή, όπως είναι οι επεκτάσεις των πόλεων ή οι αναπλάσεις. Επίσης αναφέρεται σε θέματα διακυβέρνησης, αναλύοντας τους κανόνες του σχεδιασμού και το ρόλο της διαβούλευσης και της συμμετοχής στη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος σε τοπικό επίπεδο.

3. Εκδόθηκε από τις εκδόσεις Wiley-Blackwell το βιβλίο που επιμελήθηκαν οι S. Musterd και A. Murie με τίτλο «Making competitive cities».



Το βιβλίο διερευνά τις επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα πόλεων των οποίων η οικονομία περιλαμβάνει κλάδους που βασίζονται στη γνώση (έρευνα και τεχνολογία, χρηματοοικονομικά, πληροφορική κ.α.) και στη δημιουργία (τέχνες, ΜΜΕ, ψυχαγωγία κ.α.). Μέσω της σύγκρισης των κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών και των στρατηγικών 13 αστικών περιοχών της Ευρώπης το βιβλίο αναδεικνύει τις μητροπολιτικές περιοχές που ενδέχεται να αναπτυχθούν ως «περιοχές δημιουργικής γνώσης» (creative knowledge regions), τους λόγους για τους οποίους θα το επιτύχουν και τον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές μπορούν να επιφέρουν την αλλαγή.

ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

1. Στις 10-11 Νοεμβρίου οργανώνεται συνέδριο με θέμα: «**Public space and the challenges of urban transformation in Europe: Politics and culture**», στη Βιέννη.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα του Συνεδρίου: <http://skuor.tuwien.ac.at/?lang=en>

2. Στις 11-13 Νοεμβρίου οργανώνεται το τρίτο ετήσιο συνέδριο **Next generation infrastructures**, στο Shenzhen, Κίνα.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.infrastructuresforecocities.com>

3. Στις 16-19 Νοεμβρίου οργανώνεται συνέδριο με θέμα: «**The third knowledge cities world summit: from theory to practice**», στη Μελβούρνη.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.melbourneknowledge summit.com/>

4. Στις 23-24 Νοεμβρίου διοργανώνεται ερευνητικό σεμινάριο με θέμα: «**First Research Seminar – Leadership in urban and regional development: Exploring the debates and challenges**», στο Birmingham της Αγγλίας.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: http://www.curs.bham.ac.uk/events/RSA_network.shtml

5. Στις 2-3 Δεκεμβρίου 2010 διοργανώνεται από την Ελληνική Εταιρεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (HellasGIS) το **6ο Πανελλήνιο Συνέδριο HellasGIS** στο ΕΜΠ, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: www.hellasgi.gr

6. Στις 9-10 Δεκεμβρίου 2010 διοργανώνεται συνέδριο με θέμα: «**Small and me-**

dium cities – a new perspective», στην Tours της Γαλλίας.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <https://sites.google.com/site/villespetitese moyennes/>

7. Στις 13-14 Δεκεμβρίου 2010 διοργανώνεται workshop με θέμα: «**Inhabiting the future...after Copenhagen**», στη Νάπολη της Ιταλίας.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.dpuu.it/it/news/eventi/news.htm>

8. Στις 11-12 Ιανουαρίου 2011 διοργανώνεται από το Τ.Ε.Ε. συνέδριο με θέμα: «**Έργα υποδομής για μια βιώσιμη ανάπτυξη**», στο Μέγαρο Καρατζά της Εθνικής Τράπεζας στην Αθήνα.

Πληροφορίες: Τ.Ε.Ε., Δ/ση Θεμάτων Ε.Ε. & Διεθνών Σχέσεων, Τμήμα Διεθνών Σχέσεων

E-mail: intrel@central.tee.gr

Τηλ.: 210 3291351-52-54-62
210 329618

9. Στις 13-14 Μαΐου 2011 διοργανώνεται η **1^η Μπιενάλε για τον Δημόσιο Χώρο**, στη Ρώμη.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.biennalespaziopubblico.it/en/#>

10. Στις 14-17 Ιουνίου 2011 διοργανώνεται το **1^ο Διεθνές Συνέδριο για τη Διαχείριση των Προσβάσεων**, στην Αθήνα.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.accessmanagement2011.gr/>

11. Στις 20-23 Ιουνίου 2011 διοργανώνεται συνέδριο με θέμα «**Management and innovation for a sustainable built environment**», στο Άμστερνταμ.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.misbe2011.nl/>

12. Στις 4-8 Ιουλίου 2011 οργανώνεται το **3^ο World Planning Schools Congress 2011**, στο Περθ της Αυστραλίας.

Πληροφορίες στην ιστοσελίδα: <http://www.wpsc2011.com.au/>

ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Empire State Building: Ο «πράσινος» πύργος

Το ψηλότερο κτίριο της Νέας Υόρκης θα καταναλώνει μετά την ανακαίνισή του 40% λιγότερη ενέργεια. Το Empire State Building είναι το πιο ψηλό κτίριο στη Νέα Υόρκη και φιλοδοξεί να γίνει το πιο πράσινο, ύστερα από ανακαίνιση ύψους 13 εκατ. δολαρίων με στόχο να μειωθεί η κατανάλωση ενέργειας κατά 40%. Εκτιμάται ότι το κέρδος για το περιβάλλον θα ισοδυναμεί με μείωση καυσαερίων από 20.000 αυτοκίνητα.



Πηγή:
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=2&artid=345659&dt=28/07/2010>

Το Empire State Building εγκαινιάστηκε την 1η Μαΐου του 1931 και έγινε αμέσως σύμβολο δυναμισμού την εποχή του Κραχ. Είχε σχεδιαστεί μέσα σε μόλις δύο εβδομάδες και κατασκευάστηκε στον χρόνο ρεκόρ των 15 μηνών. Οι σημερινοί ιδιοκτήτες κοιτάζουν προς το μέλλον της πράσινης ανάπτυξης. Θέλουν να μεταμορφώσουν τον art deco ουρανοξύστη, που δεσπόζει ανάμεσα στην 34η οδό και στην 5η λεωφόρο του Μανχάταν, σε υπόδειγμα οικολογικού κτιρίου και

μοντέλο επιχειρηματικού κέρδους. «Αν δε μειώσουμε την κατανάλωση ενέργειας, θα χάσουμε χρήματα και δε θα μπορούμε να ανταγωνιστούμε την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία και τις άλλες αναπτυσσόμενες οικονομίες» λέει ο Άντονι Μάλκιν, πρόεδρος της Malkin Holdings, στην οποία ανήκει ο πύργος.

Με την ανακαίνιση που θα αρχίσει εφέτος το Empire State Building θα μειώσει τις εκπομπές καυσαερίων κατά 100.000 μετρικούς τόνους τα επόμενα 15 χρόνια, κάτι που ισοδυναμεί με την απομάκρυνση 20.000 αυτοκινήτων από τους δρόμους της Νέας Υόρκης. Αν ένα στα πέντε από τα μεγαλύτερα κτίρια στις ΗΠΑ μιμούνταν αυτή την προσπάθεια, θα εξοικονομούσαν 2,3 δισ. μετρικοί τόνοι εκπομπών άνθρακα, ποσότητα που αντιστοιχεί στη μόλυνση από αέρια του θερμοκηπίου που παράγει η Ρωσία κάθε χρόνο [...].

Το Βήμα, 28/7/2010

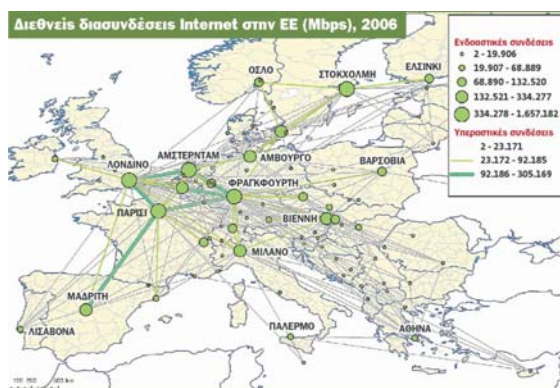
Έλληνας βρήκε το «χρυσό διαμάντι» του web

του Αχιλλέα Χεκίμογλου

Επί σειρά ετών χιλιάδες άνθρωποι σε όλο τον κόσμο επένδυσαν τις ελπίδες τους για ευκολότερη ζωή στις δυνατότητες του Διαδικτύου [...] Ένας Έλληνας, ο ερευνητής του Πανεπιστημίου του Νιούκασλ κ. Μ. Τρανός είναι ο πρώτος στη διεθνή βιβλιογραφία που χαρτογράφησε την υποδομή του ευρωπαϊκού Διαδικτύου και συσχετίζοντας τις υποδομές, την οικονομία και τις λειτουργίες των μητροπολιτικών περιφερειών, απέδειξε ότι τα πράγματα είναι μάλλον διαφορετικά. Ότι δηλαδή αν η επένδυση στο Διαδίκτυο δε συνοδεύεται από την έντονη δραστηριότητα της οικονομίας της γνώσης, η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών κινδυνεύει να πάει χαμένη, αφού επωφελούνται μόνον οι μεγάλες μητροπολιτικές περιφέρειες της Δύσης!

«Παλαιά είχε καλλιεργηθεί ο μύθος ότι θα δουλεύουμε μόνο μέσω Internet, διαμένοντας σε κάποιο σπίτι στην ύπαιθρο. Ωστόσο οι πόλεις εξακολουθούν να είναι το βασικό στοιχείο της ανθρωπότητας και οι τηλεπικοινωνίες μέρος της αστικοποίησης. Μάλιστα, δεν έχει καν παρατηρηθεί αρνητική συσχέτιση μεταξύ των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών» λέει ο έλληνας επιστήμονας, η έρευνα του οποίου -που αποτέλεσε και τη διδακτορική διατριβή του- απέσπασε θετικές κριτικές σε έγκυρα διεθνή περιοδικά και συνέδρια [...]

«Από την έρευνα προέκυψε ότι η μεγαλύτερη υποδομή του Διαδικτύου στην Ευρώπη εντοπίζεται στο λεγόμενο «χρυσό διαμάντι», δηλαδή το τετράγωνο μεταξύ Λονδίνου, Παρισιού, Άμστερνταμ και Φραγκφούρτης, περιοχές που χαρακτηρίζονται από έντονη οικονομική δραστηριότητα και παράγουν ένα σημαντικό κομμάτι του εθνικού τους ΑΕΠ» τονίζει ο κ. Τρανός. «Βέβαια, η κορωνίδα σε αυτή την τετραγωνική σχέση είναι το Λονδίνο, το οποίο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ως επικοινωνιακός κόμβος μεταξύ Ευρώπης και Αμερικής» συμπληρώνει.



Πηγή:
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artId=353467&dt=10/09/2010>

Τι γίνεται όμως στον Νότο; «Κάποιες πόλεις όπως η Λισαβόνα και το Παλέρμο διαδραματίζουν κομβικό ρόλο στη διαδικτυακή επι-

κοινωνία μεταξύ Ευρώπης και υπόλοιπου κόσμου. Αντίστοιχα, παρόμοιο ρόλο αλλά λιγότερο σημαντικό ασκεί η Αθήνα, η οποία συνδέεται με πόλεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης αλλά και της Μεσογείου, όπως η Άγκυρα, η Κωνσταντινούπολη και το Τελ Αβίβ» τονίζει ο κ. Τρανός. «Οι πόλεις της Βόρειας Ευρώπης μπορούν και εκμεταλλεύονται αυτή την υποδομή ως ένα αναπτυξιακό εργαλείο. Αντίθετα, η έρευνα έδειξε ότι οι πόλεις που βρίσκονται στον ευρωπαϊκό Νότο συναντούν δυσκολία να κάνουν το ίδιο, με αρνητικές συνέπειες για την αναπτυξιακή τους πορεία. Και αυτό συμβαίνει διότι στον Βορρά η οικονομία της γνώσης έχει πολύ πιο έντονη παρουσία» αναφέρει ο κ. Τρανός, παρομοιάζοντας μάλιστα το χάσμα Βορρά-Νότου με μία «μετα-αποικιακή σχέση». Ο κ. Τρανός επισημαίνει ότι η ανάπτυξη των διαδικτυακών υποδομών, αν και είναι συγγενική με τις μεταφορικές, δεν ταυτίζεται απαραίτητα μαζί τους, υπογραμμίζοντας ότι οι πόλεις διαδραματίζουν συχνά διαφορετικούς ρόλους σε διαφορετικά δίκτυα υποδομών [...]

Ο κ. Τρανός γεννήθηκε στην Καλαμαριά το 1979. Σπούδασε σε δημόσιο σχολείο και εισήχθη στο νεοπαγές, τότε, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Στη συνέχεια, εργάστηκε στο Παρατηρητήριο της Εγνατίας οδού, έδωσε εξετάσεις στο Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών και πήρε τον δρόμο για τη Βόρεια Αγγλία, όπου διαμένει εδώ και πέντε χρόνια. Μιλάει με τα καλύτερα λόγια για το τμήμα από το οποίο πήρε το πτυχίο του. «Είναι σοβαρό τμήμα και διαθέτει επιστήμονες που έχουν διακριθεί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό» [...]

Το Βήμα, 10/9/2010

Έτοιμο το μεγαλύτερο υπεράκτιο αιολικό πάρκο

Πανέτοιμο να λειτουργήσει στη Βρετανία είναι το μεγαλύτερο υπεράκτιο (offshore) αιολικό πάρκο στον κόσμο. Πρόκειται για μια εγκατάσταση με 100 θηριώδεις ανεμογεννήτριες ύψους 115 μ. έκαστη, που απλώνεται στη Βόρεια Θάλασσα, σε απόσταση 12 χλμ. από τις ανατολικές ακτές της Αγγλίας [...] Το πάρκο Thanet, όπως ονομάζεται, θα καλύπτει τις ανάγκες σε ηλεκτρικό ρεύμα 200.000 βρετανικών νοικοκυριών ετησίως. Το κατασκευάζει η σουηδική εταιρεία ενέργειας Vattenfall σε συνεργασία με το βρετανικό Δημόσιο.



Πηγή:
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=2&artid=354176&dt=14/09/2010>

Οι 100 ανεμογεννήτριές του, τύπου Vestas V90, έχουν συνολική ισχύ 300 MW. Μάλιστα τα σχέδια προβλέπουν ότι ο αριθμός τους τα επόμενα χρόνια θα αυξηθεί κατά 240 ακόμη, με στόχο όλη η εγκατάσταση να καλύπτει το 10% της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στη χώρα. Το Thanet αποτελεί μέρος του πιο φιλόδοξου ενεργειακού προγράμματος που έχει αδειοδοτηθεί από τη βρετανική κυβέρνηση: του αιολικού πάρκου London Array συνολικής ισχύος 1.000 MW [...]

Το Βήμα, 14/9/2010

Χωρίς Ι.Χ. καθαρή η ατμόσφαιρα στη Θεσσαλονίκη

της Γιώτας Μυρτσιώτη

Οι Θεσσαλονικείς την περασμένη Τετάρτη έζησαν για πρώτη φορά «Μια αλλιώτικη Μέρα, Μια Μέρα Χωρίς Αυτοκίνητο». Είδαν για τέσσερις ώρες τη «Θεσσαλονίκη Αλλιώς». Ανθρώπινη, ελεύθερη από τα περισσότερα αυτοκίνητα στο ιστορικό της κέντρο. Ξεχύθηκαν στους πεζόδρομους με τα ποδήλατα, περπάτησαν, συμμετείχαν στα δρώμενα που διοργάνωσε η «Parallaxi» και διασκέδασαν μέσα σε μια καθαρή ατμόσφαιρα μειωμένη από νανοσωματίδια, σχεδόν απαλλαγμένη από οξείδιο του αζώτου και μονοξείδιο του άνθρακα.

Μπορεί οι ίδιοι να μην το είχαν αντιληφθεί, το επιβεβαιώνουν όμως οι μετρήσεις της μοναδικής στην Ελλάδα και της πέμπτης στην Ευρώπη κινητής μονάδας MOBILAB του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Η προκαταρκτική ανάλυση των αποτελεσμάτων από τις μετρήσεις εκείνης της ημέρας στο πεζοδρομημένο κέντρο έδειξαν ότι στην πλατεία Αγίας Σοφίας, η συγκέντρωση νανοσωματιδίων ήταν μειωμένη κατά 70%, η συγκέντρωση των οξειδίων του αζώτου κατά 96% και η συγκέντρωση του μονοξειδίου του άνθρακα κατά 85% σε σχέση με τις αντίστοιχες μέσες συγκεντρώσεις σε συνθήκες κυκλοφορίας οχημάτων.

Στην καρδιά της πανεπιστημιούπολης, απαλλαγμένης εκείνη την ημέρα από τα οχήματα φοιτητών και προσωπικού, μειωμένες ήταν οι συγκεντρώσεις νανοσωματιδίων κατά 40%, οξειδίων του αζώτου κατά 40% και μονοξειδίου του άνθρακα κατά 23% σε σχέση με τις αντίστοιχες μέσες συγκεντρώσεις σε μια συνηθισμένη ημέρα ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων [...]

Η Καθημερινή, 28/9/2010

Μνημόνιο: Έργα για «πράσινα» στρατόπεδα

«Πράσινα» πρόκειται να γίνουν τα ελληνικά στρατόπεδα σύμφωνα με το μνημόνιο που υπέγραψαν οι υπουργοί Εθνικής Άμυνας Ευάγγελος Βενιζέλος και Περιβάλλοντος Τίνα Μπιρμπίλη. Το μνημόνιο προβλέπει σειρά έργων για την ενεργειακή αναβάθμιση των κτηρίων των στρατιωτικών μονάδων και των στρατιωτικών νοσοκομείων και τη διασύνδεσή τους με το δίκτυο φυσικού αερίου. Προβλέπεται ακόμη η ενεργειακή ταυτότητα των μονάδων και η εγκατάσταση μικρών μονάδων παραγωγής φωτοβολταϊκής και αιολικής ενέργειας στα στρατόπεδα. Τέθηκε ως στόχος να μειωθεί κατά 25% τα επόμενα 3 χρόνια η κατανάλωση νερού με έμφαση στις διαρροές του δικτύου. Ακόμη θα πρέπει να μειώνεται 5% κάθε χρόνο ο όγκος των απορριμμάτων και να ανακυκλώνεται το 40% αυτών κάθε χρόνο. Η χρηματοδότηση θα γίνει από το υπουργείο Περιβάλλοντος μέσω του Ε.Σ.Π.Α.

Ημερησία, 29/9/2010

ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΤΕΥΧΩΝ

π01: Μητροπολιτικό πάρκο Ελληνικού, Μετεγκατάσταση ΔΕΘ, Ρυθμιστικό Σχέδιο Λάρισας

π02: Ειδικό Πλαίσιο Βιομηχανίας, Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Τρικκαίων

π03: Ρύθμιση του μητροπολιτικού χώρου της Θεσσαλονίκης, Πολεοδομικός σχεδιασμός & κλιματική αλλαγή, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής

π04: 2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αφιέρωμα: «Ποιο το μέλλον της χωροταξίας

και της πολεοδομίας στην περίπτωση διάσπασης του ΥΠΕΧΩΔΕ;» (Γ. Αλαβάνος, Σπ. Κουβέλης, Γ. Μανιάτης, Ε. Μπαλτάς, Δ. Οικονόμου, Ν. Τασσπούλου), Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής, Μετεγκατάσταση ΔΕΘ

π05: 2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης - τοποθέτηση ΣΕΜΠΧΠΑ, Σεμινάρια, Αφιέρωμα «Ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε κρίση;» (Γ. Γιαννακούρου, Κ. Γώγος, Μ. Χαϊνταρλής), Κοπεγχάγη (Κ. Αρσένης), Σύγχρονες Αστικές Αναπλάσεις, Ολοκληρωμένα Προγράμματα Αστικής Αναζωογόνησης.

π06: «Καλλικράτης» - γνωμοδότηση Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α., Αφιέρωμα «Οικονομική κρίση και σχεδιασμός του χώρου» (Γ. Καυκαλάς, Γ. Μιχαηλίδης, Σ. Ράπτης), Άρθρα μελών (Καλλικράτης, προσβασιμότητα, υπολογισμός πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης στη Θεσσαλονίκη, Οδηγία INSPIRE), Εκδήλωση Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α - Προγράμματα αστικής αναγέννησης και βιώσιμη ανάπτυξη.

π07: Εκδήλωση Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. & Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ για τα προγράμματα αστικής αναγέννησης, Υπόμνημα θέσεων προς την Υπουργό Π.Ε.Κ.Α., Σεμινάριο Real Estate, Άρθρα για Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.

Τα προηγούμενα τεύχη είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α., www.poleodomia.gr & www.chorotaxia.gr στο λήμμα «Εκδόσεις».

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Παρακαλούμε, για τη διευκόλυνση όσων ασχολούνται με τη σύνταξη του κάθε δελτίου και προκειμένου να μη χάνεται άσκοπα χρόνος σε μετατροπές κειμένων, να τηρούνται οι ακόλουθες βασικές προδιαγραφές:

Επικεφαλίδες

- 1η Επικεφαλίδα: Heading 2

- 2η επικεφαλίδα: Heading 3

- Κ.ο.κ.

Κείμενο

- Normal

Αριθμήσεις

- List Bullet

- List Bullet 2

- List Bullet 3

- List Number

Τα σημεία ενδιαφέροντος σημειώνονται με bold. Για τις επικεφαλίδες πινάκων χρησιμοποιούνται Table Header, για το κείμενο πινάκων Table Text και για την αρίθμηση Table Bullet και Table Number. Δεδομένου ότι πρόκειται για ηλεκτρονική έκδοση αποφύγετε την αποστολή φωτογραφιών, με την εξαίρεση των άρθρων που προορίζονται για τη στήλη «Χωροσκόπιο». Παρακαλούμε, οι φωτογραφίες να έχουν συμπιεστεί ήδη πριν αποσταλούν και να αποτελούν πνευματική ιδιοκτησία του αποστολέα. Παρακαλούμε, επίσης, να παραθέτετε τις πηγές σας στα κείμενα που αποστέλλετε. Οποιοσδήποτε από τους γνωστούς τρόπους βιβλιογραφικής αναφοράς είναι αποδεκτός, αρκεί να τηρείται ενιαία σε κάθε κείμενο.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

grammateia@chorotaxia.gr

