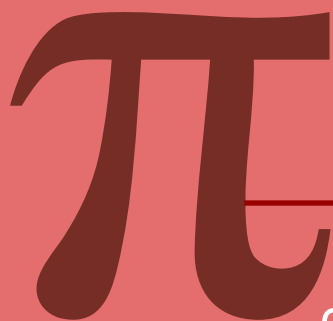




ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

χωροταξίας, πολεοδομίας
& περιφερειακής ανάπτυξης

09

Εκλογές 2011

Τα μέλη του ΣΕΜΠΧΠΑ εξέλεξαν
τους αντιπροσώπους τους

Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης

Γνωμοδότηση Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. – Π.Τ. Βόρειας Ελλάδας

Think Before You Print



Ενημερωτικό Δελτίο

Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας
Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

Μάιος 2011

ΜΗΝΥΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ



της **Ιωάννας Δούνια**

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

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι Μηχανικοί Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,

Αγαπητές αναγνώστριες και αναγνώστες,

Βρισκόμαστε σε μια σημαντική συγκυρία συνολικά για τη χώρα αλλά και για την Ειδικότητα, μέσα από την οποία ελπίζουμε να επέλθει μια τομή στις χρόνιες στρεβλώσεις που **για περισσότερο από 15 χρόνια μας οδηγούν σε συνθήκες αποκλεισμού** από τμήμα του επαγγελματικού μας αντικειμένου. Συνθήκες που έχουν επιβληθεί μέσω της στρεβλής ερμηνείας ή μη εφαρμογής των προβλέψεων του νομοθέτη και οι οποίες έρχονται σε αντίθεση με την επιστημονική λογική και το συνταγματικό δικαίωμα της οικονομικής και επαγγελματικής ελευθερίας. Είναι ανεπίτρεπτο, βάσει της αρχής της επαγγελματικής ελευθερίας, συνδυαζόμενη με την αρχή της ισότητας, να αποκλείεται είτε άμεσα (ρητά) είτε έμμεσα (σιωπηρά) επαγγελματική κατηγορία, από την άσκηση επαγγελματικών δραστηριοτήτων, ενώ από την άσκηση αυτών δεν αποκλείονται άλλες επαγγελματικές κατηγορίες, συγγενείς με την αποκλειόμενη, ή, έστω, διαφέρουσες από αυτήν, όχι αρκετά όμως, ώστε να δικαιολογείται η άνιση αυτή μεταχείριση.

Η μέχρι σήμερα άνιση μεταχείριση των Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης ουσιαστικά ακυρώνει σημαντικές επενδύσεις του ελληνικού κράτους στον τομέα της εκπαίδευσης και κατάρτισης, και μάλιστα σε μια εποχή περιορισμένων πόρων κατά την οποία θα έπρεπε να εκμεταλλευόμαστε στο μέγιστο το παραγόμενο αποτέλεσμα κάθε επένδυσης.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης εκφράζει την ικανοποίησή του σχετικά με την **προσπάθεια εκσυγχρονισμού των κατηγοριών μελε-**

τών όπως αυτές περιγράφονται στο άρθρο 2 του Σχεδίου Νόμου για τη μεταρρύθμιση του συστήματος ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων μελετών δημοσίων έργων, που δόθηκε στη δημοσιότητα από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από πολύμηνη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς. Παρά το γεγονός ότι συγκεκριμένες ρυθμίσεις του Σχεδίου Νόμου εξακολουθούν να προκαλούν έντονο προβληματισμό στο σύνολο της κοινότητας των μηχανικών, είναι γεγονός ότι για πρώτη φορά μετά από 33 χρόνια γίνεται μια πρώτη προσπάθεια εκσυγχρονισμού των κατηγοριών μελετών σύμφωνα με την ελληνική αλλά και διεθνή/ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Το Σχέδιο Νόμου ακολουθεί σε ορισμένα σημεία την κατεύθυνση του ομόφωνου πορίσματος της Επιτροπής Διαιτησίας του Τ.Ε.Ε., για τα επαγγελματικά δικαιώματα των Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, με το οποίο προτείνεται ο διαχωρισμός των μελετών αστικών αναπλάσεων από την Κατηγορία 7 «Ειδικές αρχιτεκτονικές μελέτες» αναγνωρίζοντας την ανομοιογένεια του αντικειμένου της εν λόγω κατηγορίας. Με το ως άνω πόρισμα προτείνεται επίσης ο διαχωρισμός μεταξύ μελετών συγκοινωνιακών έργων και κυκλοφοριακών μελετών, ο οποίος υιοθετείται και από το Σχέδιο Νόμου.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πιστεύει ότι το άρθρο 2 του Σχεδίου Νόμου κινείται στη σωστή κατεύθυνση για την άρση των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά εργασίας προς όφελος της οικονομίας, της ποιότητας, της επιστήμης, της ισότητας, του δικαίου και της προόδου.

Ελπίζουμε ότι αυτή η αλλαγή χρόνιων παγιωμένων αντιλήψεων θα υποστηριχτεί ακόμα πιο εντατικά από το Τ.Ε.Ε., τον Τεχνικό Σύμβουλο της Πολιτείας.

Παράλληλα, στη νέα θητεία του, το Δ.Σ. του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. θα συνεχίσει την εποικοδομητική του συνεργασία με το Τ.Ε.Ε. προς την κατεύθυνση της αναβάθμισης και ποιοτικής κατοχύρωσης του επαγγέλματος, μέσω της δημιουργίας της νέας **Επιστημονικής Επιτροπής Ειδικότητας Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης**, κατ' αντιστοιχία με τα όσα προβλέπονται για όλες τις ειδικότητες των μηχανικών.

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.

Στο 9^ο τεύχος παρουσιάζονται οι νέες συνθέσεις των οργάνων του Συλλόγου, όπως προέκυψαν μετά τις πανελλαδικές εκλογές της 6^{ης} Φεβρουαρίου 2011 για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου και της Εξελεγκτικής Επιτροπής του Συλλόγου, καθώς και των Διοικουσών Επιτροπών των Περιφερειακών του Τμημάτων και των Εξελεγκτικών τους Επιτροπών. Στα «Επιστημονικά Θέματα» παρατίθεται η γνωμοδότηση του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, η οποία απεστάλη στον ΟΡΘΕ και στην ηγεσία του ΥΠΕΚΑ. Επίσης στο τεύχος αυτό επανέρχεται η στήλη «Χωροσκόπιο» που εξετάζει την περίπτωση του Detroit (του Ν. Κουτσομάρκου). Στη στήλη «Απόψεις» φιλοξενούνται δύο ενδιαφέροντα άρθρα συναδέλφων για την περιφερειακή επιστήμη και την ψηφιακή επανάσταση (του Μ. Τρανού) και τα ποιοτικά συγκοινωνιακά συστήματα στις πόλεις μεσαίου μεγέθους (του Π. Καρκαβίτσα).

Για τη σύνταξη του τεύχους θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερος 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 ενυπόγραφων άρθρων ή φωτογραφιών και λοιπών στοιχείων που έχουν αποσταλεί και τα οποία θίγουν πνευματικά δικαιώματα τρίτων.

Η φωτογραφία στο εξώφυλλο είναι της Αιμιλίας Αλεξανδροπούλου.

“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 _____	1	Συνέδρια και Εκδηλώσεις _____	30
Από τη Συντακτική Επιτροπή _____	2	Από τον Τύπο _____	31
Επιστημονική και Τεχνική Υποστήριξη _____	2	Λέξεις - Κλειδιά Προηγούμενων Τευχών _____	36
Νέα και Θέσεις του Συλλόγου _____	4		
Εκλογές 2011: Τα μέλη του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. εξέλεξαν τους αντιπροσώπους τους _____	4		
Απολογισμός Δράσεων του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. _____	5		
Τα Νέα των Περιφερειακών Τμημάτων _	6		
Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. _____	6		
Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το 3ο τρίμηνο του 2010 _____	7		
Επιστημονικά Θέματα _____	9		
Γνωμοδότηση του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης. _____	9		
Χωροσκόπιο _____	16		
Detroit Rock City _____	16		
Απόψεις _____	19		
e-Regional Science? _____	19		
Ποιοτικά συγκοινωνιακά συστήματα σε πόλεις μεσαίου μεγέθους: πράσινη ανάπτυξη, αστική αναζωογόνηση, προοπτικές χρηματοδότησης και υλοποίησης—Η περίπτωση του Βόλου	24		
Βιβλιοπαρουσιάσεις _____	29		

ΝΕΑ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

Εκλογές 2011: Τα μέλη του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. εξέλεξαν τους αντιπροσώπους τους

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκαν την Κυριακή 6 Φεβρουαρίου 2011 στην Αθήνα και στις έδρες των Περιφερειακών Τμημάτων (Λάρισα και Θεσσαλονίκη) οι πανελλαδικές εκλογές για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου και της Εξελεγκτικής Επιτροπής του Συλλόγου, καθώς και των Διοικουσών Επιτροπών των Περιφερειακών του Τμημάτων (Θεσσαλίας και Βόρειας Ελλάδας) και των Εξελεγκτικών τους Επιτροπών.

Το απερχόμενο Δ.Σ. αισθάνεται την ανάγκη να ευχαριστήσει και δημόσια τα μέλη των Εφορευτικών Επιτροπών, που ανέλαβαν και διασφάλισαν την ομαλή διεξαγωγή των εκλογών. Τα μέλη των Εφορευτικών Επιτροπών αποτέλεσαν:

- Κεντρική Εφορευτική Επιτροπή: Σ. Αναστασόπουλος (πρόεδρος), Ι. Λαϊνάς, Β. Νούτσου.
- Εφορευτική Επιτροπή Π.Τ.Β.Ε.: Μ. Παπαστάθη (πρόεδρος), Β. Κουτσουμαράκη, Π. Κράβαρης.
- Εφορευτική Επιτροπή Π.Τ.Θ.: Π. Πανταζής (πρόεδρος), Χ. Κουτάκος, Η. Πογιαρίδης.

Μετά την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων, συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) και οι Διοικούσες Επιτροπές (Δ.Ε.) των Περιφερειακών Τμημάτων.

Το νέο **Δ.Σ. του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.** αποτελείται από τα εκλεγμένα μέλη ως εξής:

Πρόεδρος:.....Δούνια Ιωάννα
 Αντιπρόεδρος Α΄:.....Κουτσομάρκος Νίκος
 Αντιπρόεδρος Β΄:.....Νανούρη Έλενα
 Γ. Γραμματέας:.....Αλεξανδροπούλου Αιμιλία
 Ταμίας:.....Κυρίμης Κώστας
 Μέλος:.....Μπάκης Γιώργος
 Μέλος:.....Σταθάκης Δημήτρης

Η νέα **Δ.Ε. του Π.Τ.Β.Ε.** αποτελείται από τα εκλεγμένα μέλη ως εξής:

Πρόεδρος:.....Μπάκης Γιώργος
 Αντιπρόεδρος:.....Αλεξανδροπούλου Αιμιλία
 Γραμματέας:.....Παπαδοπούλου Καλλιόπη
 Ταμίας:.....Παπακωνσταντίνου Βασίλης
 Μέλος:.....Τασοπούλου Νατάσα
 Μέλος:.....Ιωαννίδου Νατάσα
 Μέλος:.....Καρκαβίτσας Πολύκαρπος

Η νέα **Δ.Ε. του Π.Τ.Θ.** αποτελείται από τα εκλεγμένα μέλη ως εξής:

Πρόεδρος:.....Γιαννίου Άννα
 Αντιπρόεδρος:.....Μιμής Δημήτρης
 Αντιπρ. Μαγνησίας: Αντωνίου Έφη
 Γραμματέας:.....Τριανταφυλλίδου Ματίνα
 Ταμίας:.....Μάνου Ελίζα
 Μέλος:.....Κίσσας Λάμπρος
 Μέλος:.....Νικολαΐδου Μαρία

Στις τριμελείς **Εξελεγκτικές Επιτροπές** του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. και των Περιφερειακών Τμημάτων εκλέχτηκαν οι ακόλουθοι:

Στον Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. οι:

- Σαράτσης Ιωάννης
- Κοντοπίδου Κατερίνα
- Ταμουρίδου Ελίζα

Στο Π.Τ.Β.Ε. οι:

- Μακράκης – Καραχάλιος Χρυσόστομος
- Δαμουλάκη Έφη
- Βεράνη Ελένη

Στο Π.Τ.Θ. οι:

- Βανταλή Μαρία
- Ζιώζιας Νίκος
- Κούτρας Γρηγόρης

Αναλυτική ενημέρωση για τα ανωτέρω έχει ήδη γίνει ηλεκτρονικά σε όλα τα μέλη του Συλλόγου, ενώ έχουν αποσταλεί σχετικά δελτία τύπου στο Ενημερωτικό Δελτίο του Τ.Ε.Ε., στις έντυπες εκδόσεις των Τοπικών Τμημάτων του καθώς και στα κατά τόπους μέσα ενημέρωσης.

Καλή δύναμη και καλή επιτυχία στο έργο όλων!

Απολογισμός Δράσεων του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Οκτ. 2010 – Απρ. 2011 ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πραγματοποίησε τις εξής δράσεις:

- **21/10/10:** Επιστολή προς το Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης σχετικά με την ορθή περιγραφή της ειδικότητας στους Πρότυπους Οργανισμούς Εσωτερικής Οργάνωσης των νέων περιφερειακών αυτοδιοικήσεων του Ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα «Καλλικράτης»).
- **19/11/10:** Αποστολή επιστολής στο Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο σχετικά με τη δυνατότητα συμμετοχής των Μ.Χ.Π.Π.Α. στα Μεταπτυχιακά Προγράμματα Σπουδών του για το ακαδημαϊκό έτος 2011-2012.
- **01/12/10:** Αποστολή επιστολής στο Υ.Π.Ε.Κ.Α. σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 30 παρ. 3α του Ν. 3889/2010 στις εκκρεμείς διαδικασίες μελετών Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.
- **29/01/11:** Πραγματοποίηση Γενικής Συνέλευσης του Συλλόγου στην Αθήνα.
- **06/02/11:** Διεξαγωγή εκλογών.
- **09/02/11:** Αποστολή ενημερωτικής επιστολής προς την ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ Α.Ε. σχετικά με τον ρόλο και την αναγκαιότητα των Μ.Χ.Π.Π.Α. στους φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα.
- **11/02/11:** Συνάντηση με τον πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. και τους προέδρους των κλαδικών συλλόγων για τον Κώδικα Αμοιβών, το Ασφαλιστικό, το Μισθολόγιο των Δημοσίων υπαλλήλων Διπλ. Μηχανικών, τα Δημόσια Έργα κ.α. Τον Σύλλογο εκπροσώπησε ο Δ. Σταθάκης.
- **01/03/11:** Αποστολή ενημερωτικής επιστολής προς τον Δήμο Ναυπακτίας σχετικά με τον ρόλο και την αναγκαιότητα των Μ.Χ.Π.Π.Α. στους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- **04/03/11:** Αποστολή ενημερωτικής επιστολής προς τον Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων σχετικά με τον ρόλο και την αναγκαιότητα των Μ.Χ.Π.Π.Α. στους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- **09/03/11:** Αποστολή επιστολών προς τον Υπουργό Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων κ. Ι. Πανάρετο και τον πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. σχετικά με το σχέδιο Π.Δ. των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης του Α.Π.Θ.
- **20/04/11:** Αποστολή επιστολής προς τον Οργανισμό Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδος και υποβολή αιτήματος για τη συμμετοχή εκπροσώπων του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. σε συναντήσεις ή/και ομάδες εργασίας σχετικά με τα θέματα της Οδηγίας INSPIRE και του Ν. 3882/2010.
- **27/04/11:** Αποστολή επιστολής προς την περιφερειακή ενότητα Χαλκιδικής της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας σχετικά με ανακοίνωση σύναψης σύμβασης μίσθωσης έργου.

Τα Νέα των Περιφερειακών Τμημάτων

Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Οκτ. 2010 – Απρ. 2011 το Περιφερειακό Τμήμα Βόρειας Ελλάδας (Π.Τ.Β.Ε.) του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πραγματοποίησε τις εξής δράσεις:

- **11/10/10:** Συγχαρητήρια επιστολή προς τον Πρύτανη του Α.Π.Θ. και νέο Πρόεδρο του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης κο Ι. Μυλόπουλο και αίτηση συνάντησης γνωριμίας και ανταλλαγής απόψεων.
- **11/10:** Εκπροσώπηση του Π.Τ.Β.Ε. (Ν. Τασοπούλου) στην ορκωμοσία των αποφοίτων του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης στη Βέροια.
- **04/11/10:** Γνωμοδότηση του Π.Τ.Β.Ε. για το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 2020 – αποστολή σχετικής εισήγησης στο Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. που έχει οριστεί συντονιστής της διαδικασίας διαβούλευσης.
- **11/10:** Επιστολές προς το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. και το Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Μ. προκειμένου να συζητηθεί σε συνεδρίαση της Διοικούσας Επιτροπής του κάθε Τμήματος το θέμα της εφαρμογής του άρθρου 30 παρ. 3α του Ν. 3889/2010 στις εκκρεμείς διαδικασίες μελετών Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.
- **29/12/10:** Συμμετοχή του προέδρου του ΠΤΒΕ Γ. Μπάκη στη συνάντηση μεταξύ του Προέδρου του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. και των Προέδρων των Συλλόγων με θέμα τις εξελίξεις στα επαγγελματικά δικαιώματα

των μηχανικών κυρίως σε σχέση με τους αποφοίτους Τ.Ε.Ι., την οικονομική ενίσχυση των Συλλόγων και τις εξελίξεις σε διάφορα άλλα θέματα (ελάχιστες αμοιβές, τροποποίηση Ν. 3316/05 κλπ.) που απασχολούν τους Μηχανικούς.

- **22/01/11:** Πραγματοποιήθηκε η ετήσια απολογιστική Ολομέλεια του Π.Τ.Β.Ε. Η απερχόμενη Δ.Ε. παρουσίασε τον απολογισμό δράσεων – ταμείου και με ομοφωνία των μελών αποφασίστηκε η τροποποίηση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του Π.Τ. Ακολούθησε η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας. Το φλουρί που αντιστοιχούσε στο βιβλίο «Χωρική διακυβέρνηση: Θεωρία, ευρωπαϊκή εμπειρία και η περίπτωση της Ελλάδας», των Λ. Βασενχόβεν, Ε. Ασπρογέρακα, Η. Γιαννίρη, Θ. Παγώνη και Κ. Σαπουντζάκη, κέρδισε η συνάδελφος, Έφη Κώτσιου.
- **27/01/11:** Συμμετοχή στο κάλεσμα του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ (στο πλαίσιο της πανελλαδικής κινητοποίησης του Τ.Ε.Ε.) για τη συμβολική κατάληψη της Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης σε ένδειξη διαμαρτυρίας για την απαξίωση των δημόσιων τεχνικών υπηρεσιών, την ανυπαρξία μηχανισμών ελέγχου και τα προβλήματα που προκαλεί η άνευ προετοιμασίας εφαρμογή του «Καλλικράτη». Το Π.Τ.Β.Ε. εκπροσώπησαν οι Γ. Μπάκης, Α. Αλεξανδροπούλου.
- **02/02/11:** Συμμετοχή στο κάλεσμα του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ (στο πλαίσιο της πανελλαδικής κινητοποίησης του Τ.Ε.Ε.) για τη συμβολική κατάληψη του Τ.Σ.Μ.Ε.Δ.Ε. προκειμένου να αναδειχθούν τα προβλήματα λειτουργίας του. Το Π.Τ.Β.Ε. εκπροσώπησε ο πρόεδρος Γ. Μπάκης.
- **06/02/11:** Διεξαγωγή εκλογών στο Π.Τ.Β.Ε. (εκλογικό τμήμα Θεσσαλονίκης), ταυτόχρονα με τα υπόλοιπα εκλογικά τμήματα (Αθήνας & Λάρισας), για την α-

νάδειξη του Διοικητικού Συμβουλίου και της Εξελεγκτικής Επιτροπής του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. καθώς και της Διοικούσας Επιτροπής και της Εξελεγκτικής Επιτροπής του Π.Τ.Β.Ε.

- **09/03/2011:** Συνεδρίαση των εκλεγμένων μελών της Δ.Ε. του Π.Τ.Β.Ε. και συγκρότηση σε σώμα. Αποστολή σχετικού Δελτίου Τύπου στο ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ.
- **04/04/2011:** Πραγματοποιήθηκε ενημερωτική ημερίδα για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας JESSICA στην Ελλάδα. Το Π.Τ.Β.Ε. εκπροσώπησε το μέλος της Δ.Ε. Π. Καρκαβίτσας
- **06/04/2011:** Συνάντηση της Δ.Ε. του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. και των προέδρων των κλαδικών συλλόγων με τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης κ. Ι. Μπουτάρη και τον Αντιδήμαρχο Αστικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας και Δικτύων κ. Α. Κουράκη. Το Π.Τ.Β.Ε. εκπροσώπησε η αντιπρόεδρος Α. Αλεξανδροπούλου.
- **11/04/2011:** Συνάντηση με τον αντιπρόεδρο του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης του Α.Π.Θ. Καθ. Γ. Καυκαλά. Στη συνάντηση συμμετείχαν οι Γ. Μπάκης, Α. Αλεξανδροπούλου, Ν. Τασοπούλου.
- **12/04/2011:** Συνάντηση με τους προέδρους των κλαδικών συλλόγων για το θέμα της στέγης. Το Π.Τ.Β.Ε. εκπροσώπησαν οι Α. Αλεξανδροπούλου και Π. Καρκαβίτσας.
- **12/04/2011:** Εκδήλωση παρουσίασης στο Ολύμπιον του επικαιροποιημένου Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης. Το Π.Τ.Β.Ε. εκπροσώπησε ο πρόεδρος Γ. Μπάκης.
- **14/04/2011:** Συνάντηση με τους φοιτητές του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης του Α.Π.Θ. στη Βέροια. Στη συνάντηση συμμετείχαν οι Γ. Μπά-

κης, Α. Αλεξανδροπούλου, Ν. Τασοπούλου.

Ομάδες εργασίας

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας για την επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Απρ. 2011).

Μέλη: Δ. Έππας, Σ. Κούτρα, Ν. Κουτσomάρκος, Θ. Παπαϊωάννου.

Συντονίστριες: Α. Αλεξανδροπούλου, Ν. Τασοπούλου

Απολογισμός Δράσεων του Περιφερειακού Τμήματος Θεσσαλίας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Οκτ. 2010 – Απρ. 2011 το Περιφερειακό Τμήμα Θεσσαλίας (Π.Τ.Θ.) του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης πραγματοποίησε τις εξής δράσεις:

- **10/10:** Λόγω των αυτοδιοικητικών εκλογών στις 04/11/2010 η πλειοψηφία των υποψηφίων Δημάρχων και Περιφερειαρχών, επισκέφτηκαν το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. για να παρουσιάσουν τις θέσεις τους και τους συνδυασμούς τους. Στις συναντήσεις καλούνταν όλοι οι κλαδικοί σύλλογοι. Το Π.Τ. εκπροσώπησε η πρόεδρος Α. Γιαννιού.
- **16/11/10:** Επιστολή στους αρμόδιους φορείς με θέμα την εφαρμογή του άρθρου 30 παρ. 3α του Ν. 3889/2010 για τις εκκρεμείς διαδικασίες των Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. που χρηματοδοτούνται από το Ε.Σ.Π.Α. Το έγγραφο παραδόθηκε προσωπικά στην Γενική Γραμματέα της Περιφέρειας Θεσσαλίας κ. Καλλιόπη Γερακούδη. Επίσης για την καλύτερη προώθηση των αιτημάτων του Συλλόγου πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με τη ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ., την Προϊσταμένη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, το Νομάρχη Καρδίτσας κλπ.

- **10/12/10:** Επιστολή στον Υφυπουργό Οικονομικών κ. Φίλιππο Σαχινίδη με θέμα την επιτάχυνση των διαδικασιών υλοποίησης του Ε.Σ.Π.Α. - Μελέτες Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.
- **15/01/11:** Πραγματοποιήθηκε η ετήσια απολογιστική Ολομέλεια του Π.Τ. σε αίθουσα του Τ.Ε.Ε. στη Λάρισα. Η απερχόμενη Δ.Ε. παρουσίασε τον απολογισμό δράσεων - ταμείου και με πλειοψηφία των μελών αποφασίστηκε η επέκταση - μετονομασία του τμήματος σε «Περιφερειακό Τμήμα Θεσσαλίας». Ακολούθησε η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας. Το φλουρί που αντιστοιχούσε σε μια ατζέντα του 2011 και ένα γούρι, κέρδισε το νέο μέλος του Συλλόγου, Ηλιάννα Κατσαβού.



Ομαδική φωτογραφία μελών του Π.Τ.



Από αριστερά: Μ. Νικολαΐδου, Π. Πανταζής, Α. Γιαννιού, Η. Πογιαρίδης, Ε. Μάνου, Μ. Τριανταφυλλίδου,



Η πρόεδρος του Π.Τ. Α. Γιαννιού παραδίδει το δώρο στην τυχερή συνάδελφο Η. Κατσαβού

- **17/01/11:** Συνεδρίαση στο ΤΕΕ/ΤΚΔΘ των προέδρων των κλαδικών συλλόγων με την Μόνιμη Επιτροπή Πολεοδομίας - Χωροταξίας για το σχέδιο Νόμου «Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις». Το Π.Τ. εκπροσώπησαν οι Α. Γιαννιού και Ε. Μάνου.
- **24/01/11:** Συνάντηση στο Τ.Ε.Ε. με τη βουλευτή του Συνασπισμού κα Ηρώ Διώτη και ενημέρωσή της για την κατάργηση των αμοιβών ιδιωτικών έργων και το νομοσχέδιο για τα κλειστά επαγγέλματα. Το Π.Τ. εκπροσώπησε η πρόεδρος Α. Γιαννιού.
- **24/01/11:** Συνεδρίαση της Δ.Ε. του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Δ.Θ. με τους προέδρους των κλαδικών συλλόγων με θέματα: κατάργηση του κώδικα ελάχιστων αμοιβών μηχανικών, τροποποίηση νομοθετικού πλαισίου Δημ. Έργων κλπ. Το Π.Τ. εκπροσώπησε η πρόεδρος Α. Γιαννιού.
- **06/02/11:** Διεξαγωγή εκλογών στο Π.Τ.Θ. (εκλογικό τμήμα Λάρισας), ταυτόχρονα με τα υπόλοιπα εκλογικά τμήματα (Αθήνας & Θεσσαλονίκης), για την ανάδειξη του Διοικητικού Συμβουλίου και της Εξελεγκτικής Επιτροπής του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. καθώς και της Διοικούσας Επιτροπής και της Εξελεγκτικής Επιτροπής του Π.Τ.Θ.
- **21/02/2011:** Επιστολή για συμμετοχή εκπροσώπου του Π.Τ.Θ. στην υπό σύ-

σταση Δημοτική επιτροπή διαβούλευσης του Δήμου Λαρισαίων.

- **23/02/2011:** Επιστολή για συμμετοχή εκπροσώπου του Π.Τ.Θ. στην υπό σύσταση Περιφερειακή επιτροπή διαβούλευσης της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Οι ανωτέρω επιτροπές είναι όργανα με συμβουλευτικές αρμοδιότητες και προβλέπονται από τον Ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης).
- **11/03/2011:** Συνεδρίαση των εκλεγμένων μελών της Δ.Ε. του Π.Τ.Θ. και συγκρότηση σε σώμα. Αποστολή σχετικού Δελτίου Τύπου στα μέσα ενημέρωσης της Θεσσαλίας και στα τμήματα του Τ.Ε.Ε. Μαγνησίας και Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας.
- **22/03/2011:** Συνεδρίαση της Δημοτικής Επιτροπής Διαβούλευσης του Δήμου Λαρισαίων με θέματα την κατάθεση του Επιχειρησιακού Προγράμματος και το ετήσιο Πρόγραμμα Δράσης. Το Π.Τ. εκπροσώπησε η πρόεδρος Α. Γιαννιού.
- **05/04/2011:** Πραγματοποιήθηκε στο Ξενοδοχείο Διβάνη, στη Λάρισα, ενημερωτική ημερίδα για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας JESSICA στην Ελλάδα. Στην εκδήλωση συμμετείχαν τα μέλη της Δ.Ε. Α. Γιαννιού, Δ. Μιμής, Ε. Μάνου και μέλη του Π.Τ. Θεσσαλίας.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Γνωμοδότηση του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης.

Ανταποκρινόμενοι στην πρόσκληση του ΟΡΘΕ για συμμετοχή του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ) στη διαβούλευση για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης θα θέλαμε να διατυπώσουμε ορισμένες σκέψεις επί της αρχής για τη διαδικασία κατάρτισης του Σχεδίου και την ουσία της διαβούλευσης.

Είναι κατανοητό ότι το κείμενο που δόθηκε στη δημοσιότητα αποτελεί τμήμα της μελέτης που ανατέθηκε για την επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης. Είναι επίσης κατανοητό ότι το συγκεκριμένο κείμενο δεν αποτελεί μόνο μελετητική πρόταση αλλά ενσωματώνει τις κατευθύνσεις και τις απόψεις του αναθέτοντος, δηλαδή του ΟΡΘΕ και κατ' επέκταση του ΥΠΕΚΑ, όπως αυτές διατυπώθηκαν κατά την εκπόνηση της μελέτης, εφόσον αυτή έχει παραληφθεί ήδη από το 2009. Το Περιφερειακό Τμήμα Βόρειας Ελλάδας του ΣΕΜΠΧΠΑ (ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ) είχε επισημάνει ήδη από το 2008 στα πλαίσια της διαβούλευσης για την επέκταση των ορίων του Ρυθμιστικού Σχεδίου την ανάγκη για έναν ουσιαστικό διάλογο για το πραγματικό περιεχόμενο του σχεδιασμού: τις πολιτικές επιλογές και προτεραιότητες. Σημειώνουμε εξάλλου ότι στα πλαίσια του σχεδιασμού οι μελετητικές προτάσεις αποτελούν ένα τμήμα της πληροφορίας για τη λήψη αποφάσεων. Ένα εξίσου σημαντικό τμήμα της πληροφορίας είναι και οι παρατηρήσεις των φορέων και των πολιτών οι οποίες θα έπρεπε να είχαν ληφθεί υπόψη μέσω συμμετοχικών διαδικασιών σε προγενέστερα στάδια κατάρτισης

του σχεδίου. Στο παρόν στάδιο θα αναμένουμε λοιπόν από τους λήπτες αποφάσεων να έχουν αποσαφηνίσει ποια Θεσσαλονίκη θέλουν, ποιες πολιτικές θα εφαρμόσουν για να το πετύχουν και τι δεσμεύσεις αναλαμβάνουν, ώστε να γίνει ένας ουσιαστικός διάλογος που θα διαμορφώσει τελικά ένα Σχέδιο Νόμου.

Ιδιαίτερα θα πρέπει να τονιστεί η σημασία της συμμετοχής στην όλη διαδικασία όχι μόνο των εμπλεκόμενων φορέων αλλά και των πολιτών, που είναι αυτοί που θα ζήσουν στην πόλη που σχεδιάζεται και των οποίων η ενημέρωση και η καταγραφή των απόψεων θα πρέπει να είναι εξασφαλισμένη.

Στο πλαίσιο των παραπάνω θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί η διαδικασία διαβούλευσης τόσο ως προς το περιεχόμενο της όσο και ως προς τα στάδια διεξαγωγής της.

A. Πλαίσιο του Σχεδίου

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, που θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 1561/1985, υπήρξε για την εποχή του ιδιαίτερα πρωτοποριακό, καθώς έθετε στις βασικές του επιδιώξεις για πρώτη φορά τα θέματα της αειφορίας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της κοινωνικής συνοχής. Διέφερε από προηγούμενες μελέτες και σχέδια καθώς δεν αποτελούσε ένα σχέδιο χρήσεων γης αλλά ένα Σχέδιο – Πρόγραμμα, που προσπαθούσε να αποτυπώσει τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική σε μητροπολιτική κλίμακα και αποσκοπούσε στο συντονισμό ενεργειών για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης.

Σήμερα, ο μητροπολιτικός σχεδιασμός έρχεται αντιμέτωπος με μία οικονομική συγκυρία που μάλλον τοποθετείται στην αντίθετη ακριβώς κατάσταση της εποχής σύνταξης του προηγούμενου Ρυθμιστικού Σχεδίου. Η δημοσιονομική κρίση και οι περιορισμένοι πλέον οικονομικοί πόροι υποσκάπτουν τις υπερμετρες δράσεις και μέτρα υλοποίησης των στόχων του ρυθμιστικού σχεδιασμού.

Εκτός όμως από την χρηματοοικονομική κρίση, η οποία πρέπει σίγουρα να συνεκτιμηθεί στις όποιες προσπάθειες σχεδιασμού, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη: αλλαγές στο παγκόσμιο σύστημα παραγωγής, νεοφιλελεύθερες πολιτικές, νέος ρόλος του κράτους (μετάβαση από συστήματα διοίκησης στη διακυβέρνηση), συνεργατική σχέση κράτους - ιδιωτών ακόμη και σε πολεοδομικά ζητήματα, αλλά και πιο πρόσφατα η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η συζήτηση για την αυτοδιαχείριση του χώρου.

B. Αρχές για τον σχεδιασμό μητροπολιτικού επιπέδου

Οι παραπάνω αλλαγές δημιουργούν ένα νέο περιβάλλον πολύ πιο πολύπλοκο αλλά και άμεσα εκτεθειμένο σε μεγαλύτερα ρίσκα. Καθώς γίνεται πλέον σαφές ότι δε μπορούν να σχεδιασθούν και να προβλεφθούν όλες οι δραστηριότητες των φορέων, ενισχύεται ιδιαίτερα η σημασία δράσεων συντονισμού τόσο εσωτερικά μεταξύ των δημόσιων φορέων όσο και εξωτερικά με τους ιδιωτικούς φορείς και την κοινωνία των πολιτών. Μέσα σε αυτή τη νέα πραγματικότητα αναδεικνύεται πλέον η **στρατηγική διάσταση** του σχεδιασμού, ενώ η κανονιστική του διάσταση, μέσω κυρίως των ρυθμιστικών και δεσμευτικών διατάξεων, περνά σε δεύτερη μοίρα.

Η υποχώρηση του κεντρικού κράτους από καίριους τομείς, όπως αυτός της παροχής των δημοσίων αγαθών, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να εκληφθεί και ως μείωση της αποτελεσματικότητάς του ή της σημασίας του. Η αυξανόμενη πολυπλοκότητα όλων των κοινωνικών διαδικασιών είναι τέτοια, που αναγκάζει όλους τους εταίρους να αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, με διαφορετική ωστόσο ένταση, σε ένα πολυεπίπεδο σύστημα. Στα πλαίσια του νέου ρόλου που καλείται να παίξει πλέον το κράτος, ιδιαίτερη σημασία αποκτά η **συναίνεση** και ο **συντονισμός** ως βα-

σικές λειτουργίες του στρατηγικού σχεδιασμού.

Συνοπτικά, ο σχεδιασμός μιας μητροπολιτικής περιοχής της δυναμικής και της εμβέλειας της Θεσσαλονίκης πρέπει να διέπεται από μια διατομεακή και διεπιστημονική προσέγγιση και να ενσωματώνει τις νέες τάσεις, φιλοσοφίες και πρακτικές χωρικής ανάπτυξης και σχεδιασμού που αναπτύσσονται διεθνώς. Παράλληλα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τοπική κουλτούρα του σχεδιασμού της πόλης, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί από τα υπάρχοντα σχέδια και τις αποκτηθείσες εμπειρίες, αλλά και τους στόχους και τις προτεραιότητες των κατοίκων της σε όλα τα επίπεδα.

Συνεπώς, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης οφείλει να θέσει το **στρατηγικό όραμα** και τις **προγραμματικές προτεραιότητες** της πόλης - μητροπολιτικής περιοχής. Πρέπει δηλαδή να περιγράφει την πόλη όπως θέλουμε να είναι σε έναν χρονικό ορίζοντα 15 ετών και παράλληλα να προσδιορίζει στρατηγικές και προτεραιότητες δράσεων (όχι μεμονωμένες δράσεις) που είναι ιδανικές να καθοδηγήσουν την ανάπτυξη (χωρική, κοινωνική, οικονομική) προς την κατεύθυνση που επιλέξαμε, συνοδεύοντας χωρικά τις επιλογές αυτές.

Γ. Αξιολόγηση του Σχεδίου

1) Ως προς το περιεχόμενο

Ως προς το περιεχόμενο, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από την **απουσία ενός σαφώς διατυπωμένου οράματος** για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης και από μια **πληθώρα στόχων**, γενικών και ειδικών, συχνά μάλιστα επικαλυπτόμενων ή ακόμα και αντικρουόμενων, που διατυπώνονται για κάθε τομέα πολιτικής, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός «ομιχλώδους» μείγματος. Κατ' αντιστοιχία με τη στοχοθεσία, παρατίθεται μια **πληθώρα αναλυτικών και πολύ συγκεκριμένων μέτρων, μελετών και δράσεων**, μη ιεραρχη-

μένων, με έντονη χωρική αναφορά - φτάνοντας μάλιστα μέχρι και σε σημειακές υποδείξεις- που δεν παρέχει καμία ευελιξία στον υποκείμενο σχεδιασμό, ο οποίος είναι σε θέση να έχει καλύτερη γνώση των τοπικών συνθηκών, αλλά και καμία δυνατότητα προσαρμογής στις ενδεχόμενες μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Είναι φανερό ότι το νέο Ρυθμιστικό πάσχει από έλλειψη προγραμματικών προτεραιοτήτων, που στην ουσία αντικαθίστανται από πολύ συγκεκριμένες και κατονομασμένες δράσεις (βλ. άρθρο 35), οι οποίες δεν είναι αντιληπτό με ποιο τρόπο συσχετίζονται και συνεισφέρουν στην επίτευξη των στρατηγικών του στόχων.

Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό, δημιουργούνται εμπόδια στη διαδικασία της διαβούλευσης, αφού πλέον ζητούμενο δεν είναι η συμφωνία απέναντι σε στρατηγικές και στόχους, αλλά απέναντι σε μια πληθώρα συγκεκριμένων μέτρων και δράσεων, που βεβαίως είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθεί.

Πρόταση του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι ο καθορισμός κριτηρίων επιλογής τομεακών δράσεων αφενός με βάση την αποφασιστική σημασία τους για κάθε χωρική ενότητα όπως αυτή τεκμηριώνεται από ένα σαφές πλαίσιο στρατηγικής στοχοθεσίας – κατευθύνσεων και αφετέρου με βάση τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα τους και τις συνέργιες που αναπτύσσουν.

Από την άλλη μεριά το κείμενο δεν περιλαμβάνει **κατευθύνσεις** για τη ρύθμιση **σημαντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων**. Θέματα όπως εκθεσιακές και συνεδριακές υποδομές, περιοχές και cluster καινοτομίας και δημιουργικότητας, οχλούσες χρήσεις, πύλες εισόδου-πολυτροπικών μεταφορών για το Πολεοδομικό Συγκρότημα αντιμετωπίζονται με γενικές διατυπώσεις ή δεν αναφέρονται καθόλου. Το γεγονός αυτό εν μέρει δικαιολογείται καθώς την εποχή σύνταξης της μελέτης τελούνταν διαβουλεύσεις για κάποια από αυ-

τά όπως η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ. Ωστόσο σήμερα οι διαβουλεύσεις αυτές έχουν ολοκληρωθεί και συνεπώς το σχέδιο πρέπει να γίνει πιο συγκεκριμένο ως προς τέτοιου είδους παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας.

Πρόταση του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω ζητήματα με συγκεκριμένο σχέδιο και ενταγμένα στα παρακάτω στρατηγικά πλαίσια:

- 1) Καινοτομία - Το Ρυθμιστικό Σχέδιο οφείλει να θέσει το πλαίσιο, να διευκολύνει αλλά και να προσελκύσει καινοτόμες ιδέες και νεανική επιχειρηματικότητα. Παράλληλα οφείλει να διευκολύνει την καινοτομία και στον σχεδιασμό (Planning for Innovations - Innovations in Planning)ι.
- 2) Συμβολισμός - Η δυναμική ενός νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου, οφείλει να λειτουργεί ως πρότυπο τόσο για τα υποκείμενα σχέδια όσο και για την ίδια την πόλη. Η συμβολικότητα της μητρόπολης αλλά και της περιφερειακής ταυτότητας θα πρέπει να ενισχυθεί, καθώς με τον τρόπο αυτό ενισχύεται μεταξύ άλλων η συνεργασία και η συμπληρωματικότητα πολιτικών. Η επένδυση σε συμβολικό κεφάλαιο θα διευκολύνει σε πολλά επίπεδα (τοπικό, εθνικό, διεθνές).
- 3) Μάρκετινγκ - Το Ρυθμιστικό Σχέδιο πρέπει να στοχεύει στην προσέλκυση κατοίκων, τουριστών και επενδύσεων, που θα ενισχύσουν την ανάπτυξη της μητροπολιτικής περιοχής μέσα σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

^ι βλ. ενδεικτικά:

HÄUßERMANN, H. & SIEBEL, W. (1994) Wie organisiert man Innovation in nichtinnovativen Milieus? IN KREIBICH, R., SCHMIDT, A., SIEBEL, W., SIEVERTS, T. & ZLONICKY, P. (Eds.) Bauplatz Zukunft: Dispute über die Entwicklung von Industrie-regionen Essen, Klartext-Verl.

IBERT, O. (2003) Innovationsorientierte Planung: Verfahren und Strategien zur Organisation von Innovation, Opladen, Leske + Budrich.

IBERT, O. (2004) Zu Arbeitsweise und Reichweite innovationsgenerierender Planungsverfahren". Planungsgrundschau, 9, 18-43.

2) Ως προς τη σχέση του με άλλες προοπτικές σχεδιασμού

Σύγχυση δημιουργείται με τη **συσχέτιση του Ρυθμιστικού με το Περιφερειακό Πλαίσιο**. Όπως αναφέρεται στο άρθρο 2, το νέο Ρυθμιστικό επέχει και θέση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της περιοχής ευθύνης του ΟΡΘΕ τη στιγμή που έχει ήδη προκηρυχτεί η αναθεώρηση του υφιστάμενου Περιφερειακού Πλαισίου της Κεντρικής Μακεδονίας. Το νέο Ρυθμιστικό καλύπτει τη μισή περίπου έκταση της Περιφέρειας και αφήνει εκτός των ορίων του δύο ξεχωριστές, χωρίς συνοχή μεταξύ τους, ενότητες (νομός Σερρών και τμήμα των νομών Πέλλας, Ημαθίας και Πιερίας). Δεν είναι λοιπόν ξεκάθαρο πώς θα επιτευχθεί η συσχέτιση των δύο σχεδίων, τόσο σε επίπεδο περιεχομένου όσο και νομικής ισχύος (το ΡΣΘ θα είναι Νόμος ενώ το Περιφερειακό Πλαίσιο ΚΥΑ και επομένως δεν είναι ξεκάθαρο ποιο θα υπερισχύει ποιο στην περιοχή ευθύνης του ΟΡΘΕ). Επιπροσθέτως, προβληματισμός προκαλείται από διάταξη που εμπεριέχεται στην πρόσφατη απόφαση με αρ. οικ. 10106/3-3-2011 (ΦΕΚ 45ΑΑΠ/17-3-2011) που αφορά στις προδιαγραφές για τη σύνταξη των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, στο Παράρτημα Ι της εν λόγω απόφασης (σελ. 391) αναφέρεται ότι «το ΠΠΧΣΑΑ, για κάθε περίπτωση ιδιαίτερας υποβαθμισμένου τοπίου, θα πρέπει να περιλαμβάνει μια ξεχωριστή περιγραφή των αιτιών που προκάλεσαν την αλλοίωσή του καθώς και προτάσεις για μέτρα και δράσεις που θα πρέπει να εξειδικευτούν ... στον υπό τροποποίηση νόμο του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης ...». Βεβαίως και στην περίπτωση αυτή προκύπτει μια έντονη σύγχυση και «αμηχανία» χειρισμών, δεδομένου ότι η ολοκλήρωση εκπόνησης του ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, βάσει του σχετικού χρονοδιαγράμματος που περιλαμβάνεται στο Φάκελο του Έργου που συ-

νοδεύει την προκήρυξη ανοικτής διαδικασίας του ΥΠΕΚΑ, εκτιμά ότι η μελέτη του ΠΠΧΣΑΑ της Κεντρικής Μακεδονίας θα ολοκληρωθεί στο δεύτερο μισό του 2013.

Επιπρόσθετα, πρέπει να σημειωθεί ότι σχέδια για τη Θεσσαλονίκη, όπως το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών-ΕΣΣΥΜ και το Θεσσαλονίκη 2012 του ΥΠΕΚΑ, προηγήθηκαν της δημοσιοποίησης του νέου Ρυθμιστικού, αν και θα έπρεπε να έπονται αυτού, ως πραγματικές εξειδικεύσεις του.

3) Ως προς τη διοικητική μεταρρύθμιση του Καλλικράτη

Ένα ακόμα ζήτημα που δημιουργεί προβληματισμό είναι το γεγονός ότι το διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της υποβολής της μελέτης στον ΟΡΘΕ και της δημοσιοποίησης των προτάσεων είναι αρκετά μεγάλο, με αποτέλεσμα να έχουν συντελεστεί **σημαντικές κοινωνικο-οικονομικές και διοικητικές αλλαγές**. Πέραν της δημοσιονομικής κρίσης και των επιπτώσεών της, η εφαρμογή του Καλλικράτη άλλαξε άρδην τον διοικητικό χάρτη. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι το νέο Ρυθμιστικό να αναφέρεται σε δομές που δεν υφίστανται πλέον, όπως τα νομαρχιακά συμβούλια. Επιπλέον τα **όρια** της περιοχής εφαρμογής του Ρυθμιστικού δεν ταυτίζονται με τα όρια των νέων Καλλικρατικών Δήμων (π.χ. περιλαμβάνονται τμήματα μόνο των νέων δήμων Πέλλας και Αλεξανδρείας).

Σε συνέχιση της παραπάνω συλλογιστικής, αναδύεται το ζήτημα του συντονισμού τόσο μεταξύ διαφορετικών τομέων (οριζόντιος συντονισμός) όσο και μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης (κάθετος συντονισμός). Το ζήτημα αυτό προκύπτει ως ιδιαίτερα κρίσιμο ειδικά μετά την ψήφιση και την εφαρμογή του Καλλικράτη, με τον οποίο καθορίζονται λειτουργίες μητροπολιτικού χαρακτήρα για τις μητροπολιτικές ενότητες Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Έτσι ο ρόλος του ΟΡΘΕ στο νέο μοντέλο διακυβέρνησης και η σχέση του με τη «μητροπολιτική επιτροπή» που περι-

γράφει ο Καλλικράτης παραμένουν αδιευκρίνιστα.

Πρόταση του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι η επανεξέταση των ορίων αρμοδιότητας του ΟΡΘΕ, παρά το ότι αυτά αποτέλεσαν αντικείμενο της διαβούλευσης της Α΄ Φάσης. Όπως είχαμε και τότε επισημάνει, η διεύρυνση των ορίων, χωρίς να έχει δημοσιοποιηθεί η αξιολόγηση της εφαρμογής του Ρυθμιστικού του 1985 και χωρίς καμία εγγύηση -ειδικά στην παρούσα συγκυρία- δομικών αλλαγών στους μηχανισμούς υλοποίησής του, όπως η ενίσχυση του προσωπικού και της υποδομής του ΟΡΘΕ, προκαλεί ερωτήματα σχετικά με την αποτελεσματική εφαρμογή του.

Στο νέο διοικητικό πλαίσιο που καλείται να λειτουργήσει ο ΟΡΘΕ, ιδιαίτερη σημασία έχει και η ενεργοποίηση του **Συμβουλίου Ρυθμιστικού**, δηλαδή του οργάνου που έχει την πολιτική ευθύνη των αποφάσεων και δράσεών του. Ως γνωστόν ο θεσμός αυτός εισήχθη με τον Νόμο 1561/85 αλλά λειτούργησε ελάχιστα και γρήγορα εγκαταλείφθηκε. Η λειτουργία ενός τέτοιου οργάνου για το σύνολο της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης κρίνεται απαραίτητη, καθώς μέσω αυτού επιτυγχάνεται συναίνεση για τις δράσεις του Οργανισμού. Είναι όμως αναγκαίο να εξασφαλιστούν ταυτόχρονα και οι προϋποθέσεις για την ορθή και απρόσκοπτη λειτουργία του.

4) Ως προς τους μηχανισμούς υλοποίησης

Το κύριο πρόβλημα των Ρυθμιστικών της Αθήνας και Θεσσαλονίκης που αναγνωρίζεται στις διάφορες προσπάθειες αποτίμησής τους, δεν ήταν τόσο η ποιότητα του σχεδιασμού και των στόχων όσο η αδυναμία εφαρμογής, παρακολούθησης, προσαρμογής και εξειδίκευσης. Κατά συνέπεια το νέο Ρυθμιστικό πρέπει να δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στους μηχανισμούς που θα εξασφαλίσουν την εκτέλεση αυτών των λειτουργιών.

Όσον αφορά τους τρόπους υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων και μελετών, το «υ-

πέρ-φιλόδοξο», σε πλήθος δράσεων, του Σχεδίου δε δημιουργεί την πεποίθηση ότι ο σχεδιασμός αυτός μπορεί να εφαρμοστεί ρεαλιστικά, μέσα στο χρονικό ορίζοντα ισχύος του. Παράλληλα, η απουσία θεσμικών εργαλείων εφαρμογής του σχεδιασμού, που αν και προβλέπονται από το νομικό πλαίσιο εντούτοις δεν εφαρμόζονται ποτέ, αλλά εξακολουθούν να μνημονεύονται στα κείμενα (π.χ. Κεφάλαιο Β' «Αναπλάσεις, αναμορφώσεις και σχετικές ρυθμίσεις» του Ν. 2508/97), δημιουργεί περαιτέρω προβληματισμούς.

Εξίσου σημαντικό είναι το ζήτημα του **συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης** του Ρυθμιστικού Σχεδίου μέσα από την παρακολούθηση δεικτών. Η ενσωμάτωση αυτού του συστήματος στο Ρυθμιστικό κρίνεται ιδιαίτερα θετική καθώς δίνεται η δυνατότητα στον ΟΡΘΕ να παρακολουθεί και να αξιολογεί την τήρηση των βασικών επιλογών, προτεραιοτήτων και κατευθύνσεων και επιπλέον να προβαίνει σε τροποποιήσεις τους.

Πρόταση του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι η εγκαθίδρυση ενός μηχανισμού Παρατηρητηρίου στον ΟΡΘΕ για την αποτελεσματική άσκηση των λειτουργιών της παρακολούθησης και αξιολόγησης. Η σύσταση και οι όροι λειτουργίας του θα πρέπει να αναφερθούν ρητά στις διατάξεις του Σχεδίου Νόμου. Αντίθετα θεωρούμε ότι η αναλυτική και δεσμευτική περιγραφή των δεικτών παρακολούθησης στο Σχέδιο Νόμου δημιουργεί δυσκολίες σε πιθανές ανάγκες τροποποίησης, συμπλήρωσης ή εξειδίκευσής τους.

Με την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Ρυθμιστικού σχετίζεται και η πιθανή ανάγκη **αναθεώρησής του**. Αν και στο κείμενο (άρθρο 41, παρ. 3) γίνεται αναφορά στην «πρόβλεψη αναθεώρησης και τροποποίησης επιλογών του επικαιροποιημένου Ρυθμιστικού Σχεδίου με απλοποιημένες διαδικασίες» θεωρούμε ότι, τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό, οι αναφερόμενες παραπάνω διαδικασίες θα πρέπει να περιγραφούν με μεγαλύτερη σα-

φήνεια, δεδομένης μάλιστα της παράδοσης σχεδιασμού στη χώρα μας, όπου οι διαδικασίες που τον πλαισιώνουν είναι δύσκαμπτες και χρονοβόρες.

Το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ θεωρεί ότι το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να πρωτοπορήσει και όσον αφορά τα εργαλεία υλοποίησής του. Οφείλει να έχει συντονιστικό χαρακτήρα, τόσο για τους δημόσιους φορείς όσο και για την κοινωνία. Στο πλαίσιο αυτό δεν είναι πάντα απαραίτητος ο ιεραρχικός συντονισμός, αλλά μπορούν να διερευνηθούν και άλλες μορφές (π.χ. θετικός, αρνητικός, ιεραρχικά ή μη ιεραρχικά δίκτυα, δίκτυα ευέλικτης γεωμετρίας κλπ.)ⁱⁱ

Πρακτική εξειδίκευση και υλοποίησης του στρατηγικού σχεδιασμού που έχει δοκιμαστεί με επιτυχία σε χώρες με παράδοση στον χωρικό σχεδιασμό, αλλά και κατεύθυνση της Ε.Ε. στην υλοποίηση σχεδίων, είναι και η εταιρική σχέση. Οι πόλεις συνάπτουν συμβόλαια με την κεντρική κυβέρνηση τα οποία αποτελούν συμφωνίες χρηματοδότησης μακροπρόθεσμων προγραμμάτων που περιλαμβάνουν συγκεκριμένες δράσεις, μετρήσιμους στόχους και επιτεύγματα για την εφαρμογή της αστικής πολιτικής.

4) Ως προς τη λειτουργία του ΟΡΘΕ

Σε κάθε περίπτωση θεωρούμε ότι **ο ρόλος του ΟΡΘΕ θα πρέπει να ενισχυθεί** σε όλα τα επίπεδα ώστε να αποκτήσει χαρακτήρα φορέα μητροπολιτικής διακυβέρνησης για την περιοχή, με πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης και αυξημένες αρμοδιότητες στη διαχείριση των πόρων.

ⁱⁱ βλ. ενδεικτικά:

SCHARPF W. F. (2006) Interaktionsformen. Akteurzentrierter Institutionalismus in der Politikforschung. Aus dem Amerikanischen übersetzt von Olver Treib. Opladen: Leske und Budrich. Unveränderter Nachdruck: Wiesbaden: VS-Verlag für Sozialwissenschaften 2006.

BENZ A. (2004) Governance - Regieren in komplexen Regelsystemen: Eine Einführung, 1. Aufl., Wiesbaden VS, Verl. für Sozialwiss.

BENZ A. (1999) Regionalisierung: Theorie - Praxis - Perspektiven, Opladen: Leske + Budrich

Μια άμεση εφαρμογή αυτής της πρότασης είναι η κινητοποίηση του ΟΡΘΕ για την κατάθεση προτάσεων για χρηματοδότηση έργων προτεραιότητας στο Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης του μηχανισμού JESSICA.

Επιπρόσθετα θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα εκχώρησης πόρων του Πράσινου Ταμείου στον ΟΡΘΕ για την υλοποίηση αστικών και περιβαλλοντικών δράσεων.

Προϋπόθεση για την αποτελεσματική και αποδοτική άσκηση των αρμοδιοτήτων του ΟΡΘΕ είναι η στελέχωσή του, ώστε αφενός αυτός να μπορέσει να καλύψει το αυξημένο αντικείμενο που συνεπάγεται η διεύρυνση της περιοχής ευθύνης του, αφετέρου να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις εκκίνησης μιας νέας προσπάθειας. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο κατεξοχήν οργανισμός χωροταξικού, πολεοδομικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού δε διαθέτει ούτε ένα στέλεχος Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Ειδικότερα για την υλοποίηση του Ρυθμιστικού αλλά και την εφαρμογή της αστικής πολιτικής του ΥΠΕΚΑ, θα ήταν σκόπιμο ο ΟΡΘΕ να αποκτήσει περισσότερο επιχειρησιακό χαρακτήρα, με εξειδικευμένα στελέχη τα οποία θα καλύπτουν τις απαιτήσεις οργάνωσης, παρακολούθησης και εφαρμογής ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης, προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων κλπ.

Συμπερασματικά, συνεκτιμώντας όλα τα παραπάνω, θεωρούμε ότι σε αυτή τη φάση θα ήταν σκόπιμο να αναδιατυπωθεί το κείμενο που δόθηκε στη διαβούλευση, ώστε να γίνει πιο σύντομο αλλά συγχρόνως περιεκτικό και συγκεκριμένο, ειδικότερα ως προς το όραμα και τις προγραμματικές προτεραιότητες για τη μητροπολιτική περιοχή, έχοντας όμως ένα βαθμό ευελιξίας και λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τα νέα κοινωνικοοικονομικά και διοικητικά δεδομένα.

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται πλέον η ανάπτυξη των πόλεων αλλάζει δραματικά και πολύ γρήγορα. Το Ρυθμιστικό σχέδιο οφείλει λοιπόν να αντιληφθεί τον ρόλο του μέσα στο σύστημα σχεδιασμού, καθώς καλείται να εκπληρώσει συγκεκριμένες λειτουργίες για το μέλλον της πόλης.

Αυτό που πρέπει εν τέλει να αποφασίσει η **πόλη** (και με τον όρο «πόλη» εννοούμε την διοίκηση, τους θεσμούς, τους φορείς και την κοινωνία των πολιτών) είναι **«ποια Θεσσαλονίκη θέλουμε»**, ποιες πολιτικές θα επιλέξουμε να εφαρμόσουμε, τι δεσμεύσεις θα αναλάβουμε για να τις εφαρμόσουμε, ποιες προτεραιότητες θα θέσουμε, με τι είδους εργαλεία, καινοτόμους μηχανισμούς αλλά και συνεργασίες θα τις υλοποιήσουμε. Αυτά είναι τα κεντρικά ζητήματα γύρω από τα οποία θα πρέπει να υπάρξει συμφωνία και συναίνεση στο πλαίσιο ενός ρυθμιστικού – «στρατηγικού» σχεδιασμού για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Ομάδα εργασίας

Αιμιλία Αλεξανδροπούλου

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

Νατάσα Τασοπούλου

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

Νίκος Κουτσομάρκος

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

Θάνος Παπαϊωάννου

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Δήμος Έππας

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Σεσίλ Κούτρα

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΧΩΡΟΣΚΟΠΙΟ

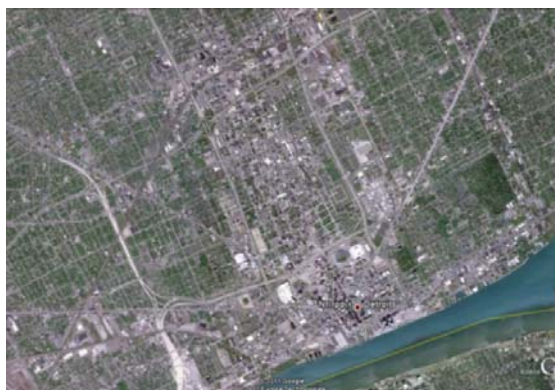
Detroit Rock City



του Νίκου Κουτσομάρκου

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

Το Ντιτρόιτ άκμασε την εποχή της αυτοκίνησης, γεγονός που συνετέλεσε στο να εξελιχθεί σε μια εξαπλωμένη πόλη μονοκατοικιών. Η έκταση του Ντιτρόιτ ανέρχεται σε 360 τετρ. χλμ. όταν το άθροισμα των εκτάσεων της Βοστώνης, του Σαν Φρανσίσκο και του Μανχάταν είναι “μόλις” 300 τετρ. χλμ. Εντυπωσιακό στοιχείο του συγκεκριμένου μοντέλου ανάπτυξης είναι η απουσία συστήματος Μαζικής Μεταφοράς, το οποίο μέχρι και σήμερα υποκαθίσταται από λεωφορεία.



Οι συνέπειες του μη βιώσιμου μοντέλου αστικής ανάπτυξης άφησαν εμφανή σημάδια στην περιοχή αρκετές φορές στην ιστορία της, αλλά λίγη γνώση στους λήπτες αποφάσεων.

Η ακμή της αυτοκίνησης



Στις αρχές του 19ου αιώνα γεννιέται η πρωτεύουσα της αυτοκίνησης, η αποκαλούμενη και ως Motor City, με την ίδρυση των εταιρειών του Φορντ, των αδερφών Dodge και του Walter Chrysler. Η βιομηχανία οδηγεί την ανάπτυξη του Ντιτρόιτ με γοργούς ρυθμούς, προσελκύοντας νέους κατοίκους και εργατικό δυναμικό από τις υπόλοιπες ΗΠΑ καθώς και μεταναστευτικά ρεύματα από την Ευρώπη. Στις αρχές του 1950 ο πληθυσμός φτάνει στο απόγειό του, περί τα 2 εκατομμύρια κατοίκους, καθιστώντας το Ντιτρόιτ την 4η σπουδαιότερη πόλη των ΗΠΑ, αλλά και λίκνο της μαζικής παραγωγής.

Η γη της προαστιακής επαγγελματίας

Η ανάπτυξη του Ντιτρόιτ συγχρονίζεται με την ανάπτυξη της αυτοκίνησης και η αυτοκινητοβιομηχανία του μετατρέπεται ουσιαστικά σε μονοκαλλιέργεια. Η ιδεολογία της αυτοκίνησης έχει σημαντικό αντίκτυπο στην πολεοδομική οργάνωση και ανάπτυξη της περιοχής. Οι κάτοικοι του Ντιτρόιτ διανύουν τις μεγαλύτερες αποστάσεις για ημερήσιες μετακινήσεις, το κέντρο και τα κτίριά του κατεδαφίζονται για τη δημιουργία επιφανειακών χώρων στάθμευσης και οδών, η διατήρηση της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και η εκτίμηση για το δομημένο περιβάλλον είναι έννοιες σχεδόν ανύπαρκτες.



Η μεταπολεμική περίοδος ξεκινά με την τάση εγκατάλειψης της πόλης από τα μεσαία λευκά στρώματα για τα νέα προάστια μαζικής παραγωγής. Επιπλέον στις αρχές της δεκαετίας του '50 τα εργοστάσια μετακινούνται στην περιφέρεια του Ντιτρόιτ, εντείνοντας το κύμα φυγής από το εσωτερικό της πόλης. Νέοι αυτοκινητόδρομοι, δρόμοι και χώροι στάθμευσης αποσυνθέτουν τον αστικό ιστό.

Το 1961, στο κορυφαίο της έργο "Death and Life of Great American Cities" η Jane Jacobs θεωρεί το Ντιτρόιτ ως μια αποτυχημένη πόλη λόγω των ατελείωτων εκτάσεων χαμηλής πυκνότητας, της έλλειψης ζωτικότητας και διαφοροποίησης ακόμα και στο κέντρο του.

Οι εξεγέρσεις

Το Ντιτρόιτ έζησε δύο από τις μεγαλύτερες εξεγέρσεις στις ΗΠΑ. Η πρώτη περίπτωση, οι φυλετικές ταραχές του 1943, αποδίδεται στα κοινωνικά προβλήματα που επέφερε η αύξηση του πληθυσμού κατά 350.000 κατοίκους μέσα σε 18 μήνες -εκ των οποίων οι 50.000 ήταν αφροαμερικάνοι- μετά την εμπλοκή των ΗΠΑ στο 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο και λόγω των αναγκών της πολεμικής βιομηχανίας.

Η δεύτερη, η εξέγερση του 1967, εκτυλίχθηκε σε πιο πολύπλοκες συνθήκες, αυξανόμενου κοινωνικού διαχωρισμού, αποβιομηχανοποίησης και των προαγγέλων της ενεργειακής κρίσης της δεκαετίας του '70. Το αποτέλεσμα των ταραχών ήταν η κορύφωση της φυγής των λευκών από την πόλη και η επακόλουθη

μεγέθυνση των προαστίων και της αστικής εξάπλωσης.

Το πραγματικό όμως θύμα των ταραχών ήταν η ίδια η πόλη, με τις οικονομικές απώλειες από τη φυγή κατοίκων και επιχειρήσεων, που ενισχύθηκε από την οικονομική κρίση της δεκαετίας του '70. Μέσα σε 50 μόλις χρόνια έχασε περισσότερους από 1 εκατομμύριο κατοίκους και το 2000 έγινε η πρώτη μητροπολη των ΗΠΑ με πληθυσμό μικρότερο από 1 εκατομμύριο.

Πρωτοπορία στην αστική αναγέννηση

Το Ντιτρόιτ ήταν η πρώτη πόλη των ΗΠΑ όπου ξεκίνησαν έργα αστικής αναγέννησης, με την ανάπτυξη του Lafayette Park στα τέλη της δεκαετίας του '50 με αρχές του '60. Οι ταραχές του 1967, εν μέρει αποδίδονται στις ανακατατάξεις που επέφεραν στο αστικό τοπίο και τις γειτονίες μια σειρά από μεγάλα έργα αστικής αναγέννησης, τα οποία έπληξαν ιδιαίτερα τις κοινότητες των αφροαμερικανών. Όπως αναφέρουν κριτικοί της περιόδου, στόχος των έργων ήταν η ανάπλαση της πόλης και η εξάλειψη των φτωχογειονιών αλλά όχι οι ίδιοι οι κάτοικοι αυτών των υποβαθμισμένων περιοχών.



Οι προσπάθειες αστικής αναγέννησης συνεχίστηκαν και τις δεκαετίες του '70 και του '80 με μετατόπιση όμως του ενδιαφέροντος από τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό στην ανάπτυξη μεμονωμένων έργων. Η κρατική πα-

ρέμβαση στις δεκαετίες του '90 και 2000 έδωσε στην πόλη έργα ανάπλασης του παραποτάμιου μετώπου, σημειακές ανακαινίσεις στις κεντρικές περιοχές, νέα στάδια και αυτοκινητοδρόμους για να υποδεχθεί μεγάλα αθλητικά γεγονότα, ενώ έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστεί η κρίση και με άδειες ανέγερσης καζίνο και θέρετρων.

Συνολικά, η κριτική στα προγράμματα σχεδιασμού και αναγέννησης του Ντιτρόιτ καταδεικνύει την ανάγκη απόδοσης πρωταρχικού ρόλου στους στόχους της κοινωνικής δικαιοσύνης, της ισότητας και του σεβασμού των τοπικών κοινωνιών έναντι των στόχων του φυσικού σχεδιασμού, του ντιζάιν και των οικονομικών αποτελεσμάτων.

Η προφητεία του Verhoeven: Delta City



Στην ταινία RoboCop του 1987, ο σκηνοθέτης οραματίζεται ένα παρηκμασμένο Ντιτρόιτ, στο έλεος της εγκληματικότητας, αλλά και του κεφαλαίου, με εκπληκτικές ομοιότητες με τη σημερινή κατάσταση. Η ιδιωτική εταιρεία OCP προσπαθεί να επιφέρει τη χρεοκοπία του Ντιτρόιτ ώστε να κατάσχει ολόκληρη την πόλη, να αναλάβει τη διακυβέρνησή της, να κατεδαφίσει την παλιά και να αναπτύξει μια εκ νέου συνολικά σχεδιασμένη πόλη, την Delta City, στη θέση της.



Αλλά και στην πραγματικότητα η αστική παρακμή του Ντιτρόιτ δεν ανακόπηκε κατά τις πρόσφατες δεκαετίες, καθώς σε συνδυασμό με τα κοινωνικά προβλήματα, η παραγωγική βάση της περιοχής (αυτοκινητοβιομηχανία και η συναφής αλυσίδα αξίας) δέχτηκε τις αρνητικές επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης, του ελεύθερου εμπορίου και της αναδιάρθρωσης της αμερικάνικης οικονομίας, με μεγαλύτερο χτύπημα την οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008.

Οι στατιστικές του 2009 είναι ιλιγγιώδεις: 62.000 κενά ή ακατοίκητα οικόπεδα, 27% επίσημο ποσοστό ανεργίας, 70% πτώση στις τιμές κατοικιών σε σχέση με το 2000, 30% του πληθυσμού με κουπόνια σίτισης, έκταση άδειας/ακατοίκητης γης ίση με τη Βοστώνη.

Ανάκαμψη

Από την άλλη, η αστική κρίση του Ντιτρόιτ αποτελεί μια ευκαιρία για την οικολογική ανάκαμψη της περιοχής. Η φυσική βλάστηση επανέρχεται στα εγκαταλειμμένα προάστια και είδη όπως οι κάστορες επανεμφανίζονται στην περιοχή μετά από 75 χρόνια.

Επιπλέον, εύφορο έδαφος έχουν βρει εταιρείες που ασχολούνται με την αστική γεωργία, αγοράζοντας εγκαταλειμμένες εκτάσεις για την ανάπτυξη καλλιεργειών και αγροτικών μονάδων.

Τέλος, οι ευκαιρίες που παρουσιάζουν οι τιμές των ακινήτων και επαγγελματικών χώρων προσελκύουν επιχειρήσεις και επαγγελ-

ματίες στους τομείς της δημιουργικής βιομηχανίας (οπτικοακουστική παραγωγή, μουσική, μόδα, ντιζάιν, διαφήμιση, software, E&A) δημιουργώντας σχετικά cluster. Ειδικότερα η μουσική βιομηχανία, έχοντας αντίστοιχη παράδοση στο Ντιτρόιτ με την αυτοκινητοβιομηχανία, με καλλιτέχνες όπως ο Eminem, ο Kid Rock κ.α., να μην έχουν εγκαταλείψει την πόλη και να εξακολουθούν να εργάζονται σε αυτήν, αποτελεί μια σημαντική συνιστώσα της προσπάθειας για ανάκαμψη και προσέλκυση οικονομικής δραστηριότητας.



Το φιλελεύθερο ηθικό δίδαγμα και συμβουλή του R. Floridaⁱⁱⁱ, προς το Ντιτρόιτ, με βάση τα επιτυχημένα παραδείγματα ανάκαμψης πόλεων όπως το Πίτσμπουργκ και η Βοστώνη είναι να μην περιμένουν από την κυβέρνηση ή οποιονδήποτε άλλο να σώσει την πόλη τους ή να φέρει πίσω τις βιομηχανίες της. Η δημιουργία ενός νέου κόσμου βασίζεται στους ίδιους και όχι σε κάποιον άλλον, δηλαδή στις τοπικές ενώσεις, τις πρωτοβουλίες πολιτών, τα τοπικά ιδρύματα και τις μη κερδοσκοπικές οργανώσεις.

Πηγές φωτογραφιών:

http://www.nytimes.com/slideshow/2007/12/10/business/20071212_DETROIT_Slideshow_2.html

http://www.time.com/time/photogallery/0,29307,1864272_1810111,00.html

<http://www.marchandmeffre.com/detroit/index.html>

<http://robocopmovies.blogspot.com/>

<http://best-places.net/?p=616>

ⁱⁱⁱ βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Florida

ΑΠΟΨΕΙΣ

e-Regional Science?

...η αλλιώς κατά πόσο η περιφερειακή επιστήμη (ΠΕ) πρέπει να συμπεριλάβει την ψηφιακή επανάσταση στα ερευνητικά ενδιαφέροντά της.



Του Δρ. Μανόλη Τρανού

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Dept. Of Spatial Economics, VU, The Netherlands

Ας ξεκινήσουμε με ένα ορισμό. Τι είναι η ΠΕ; Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Cornell University, ένα από τα λίγα αν όχι το μοναδικό πανεπιστήμιο στον κόσμο με συγκεκριμένο πρόγραμμα σπουδών στην ΠΕ, αυτή ορίζεται ως η μελέτη των κοινωνικό-οικονομικών προβλημάτων με χωρική ή περιφερειακή διάσταση με τη χρήση διαφορετικών αναλυτικών και εμπειρικών μεθόδων. Ανάμεσα στα ζητήματα που ενδιαφέρουν τους περιφερειολόγους συμπεριλαμβάνονται η περιφερειακή και αστική ανάπτυξη, διαπεριφερειακά συστήματα και δίκτυα, οικονομική γεωγραφία, υποδομές και μεταφορές κ.α. (Cornell University, 2010). Η ΠΕ όμως δεν αποτελεί ένα στατικό αντικείμενο αλλά αντίθετα ένα δυναμικό ερευνητικό πεδίο των κοινωνικών επιστημών που εξελίσσεται για να ανταπεξέλθει στις κοινωνικές αλλαγές και μεταλλάξεις. Στο όραμα τους για το μέλλον της ΠΕ, οι van Geenhuizen and Nijkamp (1996) υπογραμμίζουν πως:

- Πρέπει να βελτιώσουμε τη θεωρία και τα ερευνητικά εργαλεία που προέρχονται τόσο από 'χωρικές επιστήμες' αλλά όσο και από άλλα πεδία όπως θεωρία του χάους, μοντέλα επιλογής, πολύ-παραγοντική α-

νάυση και Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών.

- Πρέπει να αφουγκραζόμαστε τις αλλαγές στη οικονομία και κυρίως τις δομικές αλλαγές λόγω νέων τεχνολογικών τροχιών, αύξησης της ευελιξίας της παραγωγικής διαδικασίας και της ανάδειξης της δικτυακής οικονομίας.
- Πρέπει να εστιάσουμε σε νέα ερωτήματα χωρικής πολιτικής όπως στις μεταφορικές υποδομές στην Ευρώπη, στις σχέσεις μεταξύ κεντρικών κυβερνήσεων και περιφερειακών και τοπικών αυτοδιοικήσεων, σε οικολογικά ζητήματα και γενικότερα στις νέες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις.

Ανάμεσα στις αλλαγές που καλείται να αφουγκραστεί η ΠΕ συμπεριλαμβάνεται και αυτό που ονομάζουμε ψηφιακή επανάσταση. Οι τεχνολογικές αλλαγές που επέτρεψαν μεταξύ άλλων την ανάπτυξη των προσωπικών υπολογιστών και του Ιντερνέτ και η ευρεία εξάπλωσή τους δημιούργησαν ένα *νέο τεχνολογικό πρότυπο* (Perez, 1983) που μεταλλάσσει όχι μόνο την παραγωγική διαδικασία αλλά την κοινωνία γενικότερα. Το νέο αυτό τεχνολογικό πρότυπο αποτέλεσε το βασικό θεωρητικό υπόβαθρο πάνω στο οποίο ο Castells (1996) έκτισε τη θεωρητική του εργασία για τη *κοινωνία του δικτύου*. Αυτή αποτελεί μία νέα χωρική μορφή, η οποία αναδεικνύεται εξαιτίας των δομικών κοινωνικών μεταλλάξεων που λαμβάνουν χώρα λόγω της εκτεταμένης χρήσης Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνίας (ΤΠΕ). Το θεωρητικό όχημα που σχεδίασε ο Castells για να αναλύσει την κοινωνία του δικτύου προσδιορίζεται ως ο *χώρος των ροών* σε αντίθεση με το χώρο των φυσικών τοποθεσιών. Είναι ένα πολυεπίπεδο θεωρητικό μοντέλο, το πρώτο στρώμα του οποίου αποτελείται από τα φυσικά 'υποδομικά' δίκτυα (Ιντερνετικά δίκτυα κορμού και αεροπορικές συνδέσεις (Taylor, 2004)), που υποστηρίζουν λειτουργικά το

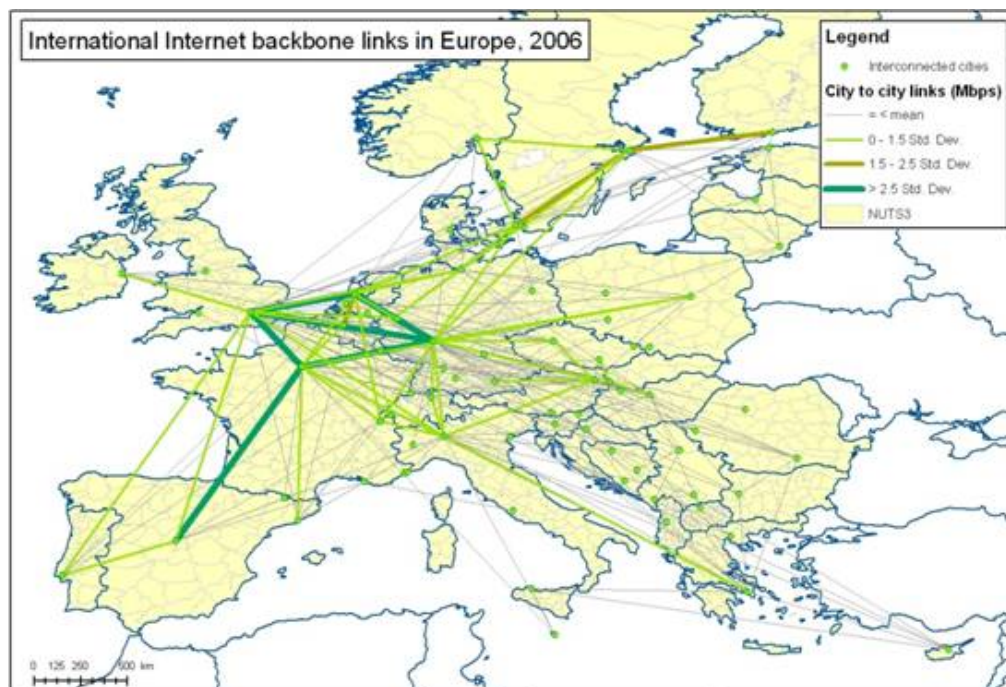
χώρο των ροών. Η δεύτερη επιφάνεια αποτελείται από εκείνους τους φυσικούς χώρους – πόλεις – που είναι στενά συνδεδεμένοι με το παγκόσμιο αστικό δίκτυο πόλεων και το παγκόσμιο χωρικό σύστημα κατανομής παραγωγής και εργασίας (Friedmann, 1986) και αποτελούν τους κόμβους του χώρου των ροών. Τέλος, η τρίτη επιφάνεια περιλαμβάνει τις άνισα χωρικά κατανεμημένες κοινωνικές ελίτ.

Εστιάζοντας στο οικονομικό πεδίο, οι τεχνολογικές αλλαγές και η ευρεία διείσδυσή τους είναι συνυφασμένες με αυτό που αναγνωρίζουμε ως ψηφιακή οικονομία, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στις εγχρήματες ιντερνετικές συναλλαγές. Οι Atkinson and McKay (2007, σ. 7) την ορίζουν ως «τη διάχυση των ΤΠΕ σε όλες τις εκφάνσεις της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών λειτουργιών των εταιρειών, τις συναλλαγές μεταξύ ιδιωτών, μεταξύ εταιρειών κ.α». Το Ιντερνέτ διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ψηφιακή οικονομία λόγω της ιδιότητάς του ως Τεχνολογίας Γενικών Σκοπών (ΤΓΣ). Τι σημαίνει όμως αυτό; Το Ιντερνέτ είναι μία γενική τεχνολογία, η οποία εξελίχθηκε ομαλά. Μόλις όμως η εξέλιξη και η διάχυσή του έφτασε ένα συγκεκριμένο όριο (ιδιωτικοποίηση στις αρχές της δεκαετίας του '90), το Ιντερνέτ αναπτύχθηκε ραγδαία μέσω μιας τεράστιας γκάμας διαφορετικών εφαρμογών, δημιουργώντας έτσι διάχυτες επιδράσεις που υποστήριξαν την ανάδειξη της ψηφιακής οικονομίας (βασισμένο στη μελέτη της Lipsey et al. (2005) για τις ΤΓΣ). Εξαιτίας αυτής της ιδιότητάς του, το Ιντερνέτ είναι μία τεχνολογία που αντί απλά να παράγει τελικές λύσεις, δημιουργεί νέες ευκαιρίες (Bresnahan and Trajtenberg, 1995, Malecki, 2002). Εξαιτίας αυτής της ιδιότητάς του, έχει την ικανότητα να επιδρά θετικά στην αύξηση της παραγωγικότητας, στην καινοτομική δραστηριότητα και κατά συνέπεια στην οικονομική ανάπτυξη. Για να λάβουν χώρα όμως οι παραπάνω διαδικασίες διάχυσης των κοινωνικών και οικο-

νομικών αποτελεσμάτων του Ιντερνέτ είναι απαραίτητη η ύπαρξη φυσικής – ψηφιακής εν προκειμένω – υποδομής.

Σε ένα διαφορετικό πεδίο, η αναλυτική ικανότητα της ΠΕ φαίνεται να επεκτείνεται λόγω των παραπάνω αλλαγών. Από τη σκοπιά της *θεωρίας της πολυπλοκότητας* (complexity theory) η διαθεσιμότητα και η ικανότητα ανάλυσης δεδομένων που συλλαμβάνουν τα πάντα, από τις επικοινωνίες μέχρι τον εντοπισμό της θέσης μπορεί να οδηγήσουν στη δημιουργία μιας ευρύτερης θεωρίας της πολυπλοκότητας. Και το πιο ενδιαφέρον είναι ότι το πολύπλοκο σύστημα που πιθανόν να αποκωδικοποιηθεί πρώτο με ένα ποσοτικό τρόπο δεν είναι το κύτταρο ούτε το Ιντερνέτ αλλά μάλλον η ίδια η κοινωνία ((Barabási, 2009). Η πληθώρα ψηφιακών δεδομένων, πέρα από κίνδυνους για την παραβίαση της ιδανικότητας, δημιουργεί ευκαιρίες για την ΠΕ μιας και η χρήση τέτοιων δεδομένων διευρύνει τις δυνατότητες κατανόησης και μοντελοποίησης των ανθρώπινων επιλογών και των χωρικών τους αντανakλάσεων.

Ως απάντηση στα παραπάνω ερωτήματα και προκλήσεις στις οποίες καλείται να ανταπεξέλθει η ΠΕ, παρατίθενται επιγραμματικά τρία παραδείγματα ερευνητικών εργασιών που αποδεικνύουν πως η ΠΕ μπορεί να συμπεριλάβει ερωτήματα σχετικά με την ψηφιακή επανάσταση. Το πρώτο παράδειγμα αναφέρεται στα διαστικά δίκτυα και την Ιντερνετική υποδομή. Όπως και με άλλες – κυρίως μεταφορικές – υποδομές, οι ρόλοι και η ιεραρχία των πόλεων αντικατοπτρίζονται αλλά παράλληλα επιδρούν στη δομή και στη φέρουσα ικανότητα των φυσικών δικτύων. Αναλύοντας δίκτυα όπως αυτό στο Γράφημα 1, μπορούμε να διερευνήσουμε τους ρόλους που οι Ευρωπαϊκές πόλεις διαδραματίζουν στο Ευρωπαϊκό και το διεθνές Ιντερνέτ. Ενώ πόλεις όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, το Άμστερνταμ και η Φρανκφούρτη σχηματίζουν το *χρυσό διαμάντι* του Ιντερνέτ μιας και είναι κομβικά σημεία για την Ιντερνετική επικοινωνία εντός και εκτός των Ευρωπαϊκών συνόρων, άλλες πόλεις όπως η Βιέννη, το Μιλάνο, η Βουδαπέστη, η Αθήνα, η Λισαβόνα και το Παλέρμο έχουν διακριτούς ρόλους ως πόλεις-πύλες προς διαφορετικές περιφέρειες (Tranos and Gillespie, 2011).



Γράφημα 1: Διεθνή, διαστικά Ιντερνετικά δίκτυα κορμού στις Ευρωπαϊκές πόλεις

Το ερώτημα που εγείρεται όμως είναι εάν και πώς οι πόλεις και οι περιφέρειες μπορούν να αξιοποιήσουν τέτοιες ψηφιακές υποδομές. Από τη συναφή βιβλιογραφία ξέρουμε πως οι ΤΠΕ αποτελούν το βασικό κορμό της νέας ψηφιακής οικονομίας (Antonelli, 2003). Στο χωρικό επίπεδο ξέρουμε επίσης πως η γεωγραφία και η χωρητικότητα της ψηφιακής – Ιντερνετικής υποδομής μπορεί να επηρεάσει την τοπική οικονομική δραστηριότητα (Greenstein, 2004). Από μια αμιγώς οικονομική σκοπιά, μπορεί κανείς να ισχυριστεί πως στο πλαίσιο της ψηφιακής οικονομίας και σε μάκρο (κράτος) και μικρο (επιχείρηση) επίπεδο το Ιντερνέτ επιδράει στην οικονομία μέσω της αύξησης της παραγωγικότητας λόγω της ιδιότητάς του ως ΤΓΣ και πάντα διαμέσου της φυσικής – ψηφιακής – υποδομής. Παρόλα αυτά ξέρουμε πολύ λίγα για το πώς τέτοιου τύπου υποδομή μπορεί να επηρεάσει αστικές και περιφερειακές οικονομίες. Ύστερα από εκτεταμένη οικονομετρική ανάλυση, που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων ανάλυση αιτιότητας (causality analysis) με τη χρήση panel data, μπορεί να ειπωθεί πως η Ιντερνετική υποδομή επιφέρει θετικές επιπτώσεις στις μητροπολιτικές οικονομίες της Ευρώπης. Σημαντική είναι όμως και η χωρική κατανομή της αιτιότητας, μιας και αυτή φαίνεται να ισχύει κυρίως στις μητροπολιτικές περιοχές της βόρειας Ευρώπης, ενώ αντίθετα οι πόλεις της Νότιας Ευρώπης φαίνεται πως δεν μπορούν να αξιοποιήσουν αυτή την υποδομή. Αυτή η διαίρεση Βορρά-Νότου κάθε άλλο παρά τυχαία μπορεί να θεωρηθεί μιας και οφείλεται στα δομικά χαρακτηριστικά των οικονομιών της Βόρειας Ευρώπης και κυρίως στην ένταση της οικονομίας της γνώσης (Cutrini, 2009, Paci and Usai, 2000). Τέτοια χαρακτηριστικά είναι απαραίτητα έτσι ώστε να μπορέσουν οι πόλεις και οι περιφέρειες να αξιοποιήσουν την ψηφιακή υποδομή. Όπως κάθε άλλη υποδομή, έτσι και η ψηφιακή είναι αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για την οικονομική α-

νάπτυξη (Gillespie and Robins, 1989, Graham, 1999, Gibbs and Tanner, 1997, Hackler, 2003).

Τέλος, ερωτήματα εγείρονται για το πόσο καλά μπορούμε να κατανοήσουμε τη δομή και την τοπολογία της δικτυακής υποδομής. Και εδώ είναι το σημείο που η ΠΕ συμπλέει με τη θεωρία της πολυπλοκότητας. Η υποδομή στην οποία στηρίζεται το Ιντερνέτ αποτελείται από πολύπλοκα, φυσικά και λογικά χωρικά δίκτυα. Η κατανόηση της τοπολογίας αυτών των δικτύων επιτρέπει την κατανόηση των ιδιοτήτων των κόμβων. Και μιας και το Ιντερνέτ είναι κυρίως μία αστική υποδομή (Rutherford et al., 2004), οι ιδιότητες των κόμβων αυτών των δικτύων αφορούν τις ίδιες τις πόλεις. Μπορεί λοιπόν το Λονδίνο να είναι ο πλέον κεντρικός κόμβος του Ευρωπαϊκού Ιντερνέτ, ποιές θα είναι όμως οι επιπτώσεις στο συνολικό δίκτυο εάν οι συνδέσεις του Λονδίνου διακοπούν; Εξετάζοντας την κατανομή των συνδέσεων των κόμβων του δικτύου καθώς και άλλα τοπολογικά χαρακτηριστικά, φαίνεται πως η βασική διεθνής διαστική υποδομή του Ιντερνέτ, τουλάχιστον στην Ευρώπη, δε σχηματίζει *scale free* δίκτυα (SF). Αντίθετα, η τοπολογία αυτού του δικτύου ταιριάζει περισσότερο σε δίκτυα τύπου *small world* (SW) (Tranos, forthcoming). Το ερώτημα φυσικά είναι γιατί τέτοιου τύπου συμπεράσματα ενδιαφέρουν την ΠΕ. Η απάντηση βρίσκεται στις ιδιότητες αυτών των θεωρητικών μοντέλων δικτύων. Πιο συγκεκριμένα, οι βασικοί κόμβοι των SW δεν χαρακτηρίζονται από τόσο μεγάλο αριθμό συνδέσεων όσο αυτοί των SF δικτύων. Με απλά λόγια, ενώ το χρυσό διαμάντι των τεσσάρων πόλεων αποτελεί την πλέον συνδεδεμένη περιοχή στην Ευρώπη, η δικτυακή κεντρικότητα αυτών των τόπων δεν είναι τόσο μεγάλη όσο θα ήταν σε ένα SF δίκτυο και άρα το δίκτυο θα είχε περισσότερες πιθανότητες να επιβιώσει εάν οι πόλεις αυτές έχαναν τη συνδετικότητά τους.

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να σημειώσουμε μερικά πρώτα συμπεράσματα. Καταρχήν, μπορούμε να πούμε πως η ψηφιακή επανάσταση, ανεξάρτητα από το πώς ορίζεται (κοινωνία της πληροφορίας, κοινωνία του δικτύου, αβαρής οικονομία, ψηφιακή οικονομία κ.α.) εσωκλείει αρκετά ενδιαφέροντα ερευνητικά ερωτήματα, τα οποία μπορούν να διεγείρουν και την ΠΕ. Θεματικές που ανέκαθεν αποτελούσαν τον πυρήνα της ΠΕ φαίνεται πως έχουν και *ψηφιακές απολήξεις*. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η σχέση μεταξύ φυσικού και ψηφιακού χώρου, ή αλλιώς η χωρικότητα του ψηφιακού χώρου, μιας και αυτό που βιώνουμε ως ένας αχωρικός κυβερνοχώρος χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένες γεωγραφικές συντεταγμένες (Kitchin, 1998a, Kitchin, 1998b). Παρά την παραπάνω επιχειρηματολογία όμως, μόλις δέκα άρθρα εμφανίζονται στο αρχείο του επιστημονικού περιοδικού *Papers in Regional Science* μετά από αναζήτηση χρησιμοποιώντας ως λέξη-κλειδί το «Ιντερνέτ» και άλλα τόσα με τον όρο «ηλεκτρονικό εμπόριο». Τι σημαίνει αυτό; Ότι υπάρχει ένα εμφανές κενό στη συναφή βιβλιογραφία. Παρόλο που η ΠΕ μπορεί να συμπεριλάβει ερωτήματα σχετικά με την ψηφιακή επανάσταση τα οποία σχετίζονται με τον πυρήνα των ερευνητικών της αντικειμένων, αυτό δεν έχει συμβεί εκτεταμένα μέχρι σήμερα. Και η βασική αιτία είναι η εγγενής δυσκολία των γεωγράφων και των περιφερειολόγων να συλλάβουν την πολυπλοκότητα του ψηφιακού χώρου (Bakis, 1981, Herworth, 1989, Kellerman, 1993). Εν κατακλείδι, μπορεί πλέον να έχει αποδειχθεί πως ο θάνατος των πόλεων (Gilder, 1995) και ο θάνατος της απόστασης (Cairncross, 2001) λόγω της ανάπτυξης των ΤΠΕ δεν έγιναν ποτέ πραγματικότητα, αλλά παρόλα αυτά η χωρική υπόσταση του ψηφιακού χώρου παραμένει ένα ερώτημα προς διερεύνηση. Ή αλλιώς, μία νέα πρόκληση για την ΠΕ.

Βιβλιογραφία

- ANTONELLI, C. 2003. The digital divide: understanding the economics of new information and communication technology in the global economy. *Information Economics and Policy*, 15, 173-99.
- ATKINSON, R. D. & MCKAY, A. 2007. Digital Prosperity. Washington, DC: ITIF.
- BAKIS, H. 1981. Elements for a geography of the telecommunication. *Geographic Research Forum*, 4, 31-45.
- BARABÁSI, A.-L. 2009. Scale-Free Networks: A Decade and Beyond. *SCIENCE*, 325, 412-3.
- BRESNAHAN, T. F. & TRAJTENBERG, M. 1995. General purpose technologies 'Engines of growth'? *Journal of Econometrics*, 65, 83-108.
- CAIRNCROSS, F. 2001. *The death of distance 2.0*, London, Texere Publishing Limited.
- CASTELLS, M. 1996. *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell.
- CORNELL UNIVERSITY. 2010. *About regional science* [Online]. Available: <http://aap.cornell.edu/crp/programs/regsci/> [Accessed 22/11 2010].
- CUTRINI, E. 2009. Specialization and Concentration from a Twofold Geographical Perspective: Evidence from Europe. *Regional Studies*, forthcoming.
- FRIEDMANN, J. 1986. The world city hypothesis. *Development and Change*, 17, 69-84.
- GIBBS, D. & TANNER, K. 1997. Information and Communication Technologies and Local Economic Development Policies: The British Case. *Regional Studies*, 31, 765-74.
- GILDER, G. 1995. *Forbes* ASAP, February 27.
- GILLESPIE, A. & ROBINS, K. 1989. Geographical Inequalities: the spatial bias of the new communications technology. *Journal of Communication*, 39, 7-18.
- GRAHAM, S. 1999. Global grids of glass: on global cities, telecommunications and planetary urban networks. *Urban Studies*, 36, 929-49.
- GREENSTEIN, S. M. 2004. The Economic Geography of Internet Infrastructure in the United States. In: CAVE, M., MAJUMDAR, S. & VOGELSSANG, I. (eds.) *Handbook of Telecommunications Economics, Volume II*. Elsevier.

- HACKLER, D. 2003. Invisible Infrastructure and the City: The Role of Telecommunications in Economic Development. *American Behavioral Scientist*, 46, 1034-55.
- HEPWORTH, M. 1989. *Geography of the Information Economy*, London, Belhaven Press.
- KELLERMAN, A. 1993. *Telecommunications Geography*, London, Belhaven Press.
- KITCHIN, R. 1998a. *Cyberspace*, New York, Wiley.
- KITCHIN, R. 1998b. Towards geographies of cyberspace. *Progress in Human Geography*, 22, 385-406.
- LIPSEY, R. G., CARLAW, K. I. & BEKAR, C. 2005. *Economic Transformations: General Purpose Technologies, and Long Term Economic Growth*, Oxford, Oxford University Press.
- MALECKI, E. J. 2002. The economic geography of the Internet's infrastructure. *Economic Geography*, 78, 399-424.
- PACI, R. & USAI, S. 2000. Technological Enclaves and Industrial Districts: An Analysis of the Regional Distribution of Innovative Activity in Europe. *Regional Studies*, 34, 97-114.
- PEREZ, C. 1983. Structural change and the assimilation of new technologies in the economic system. *Futures*, 15, 357-75.
- RUTHERFORD, J., GILLESPIE, A. & RICHARDSON, R. 2004. The territoriality of Pan-European telecommunications backbone networks. *Journal of Urban Technology*, 11, 1-34.
- TAYLOR, P. 2004. *World city network*, London and New York, Routledge.
- TRANOS, E. forthcoming. The topology and the emerging urban geographies of the Internet backbone and aviation networks in Europe: a comparative study *Environment and Planning A*.
- TRANOS, E. & GILLESPIE, A. 2011. The urban geography of Internet backbone networks in Europe: roles and relations. *Journal of Urban Technology*, forthcoming.
- VAN GEENHUIZEN, M. & NIJKAMP, P. 1996. Progress in regional science: A European perspective. *International Regional Science Review*, 19, 223-45.

Ποιοτικά συγκοινωνιακά συστήματα σε πόλεις μεσαίου μεγέθους: πράσινη ανάπτυξη, αστική αναζωογόνηση, προοπτικές χρηματοδότησης και υλοποίησης – Η περίπτωση του Βόλου^{iv}



του Πολύκαρπου Καρκαβίτσα

Διπλ. Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc Συγκοινωνιολόγος

Με τον όρο Ποιοτικά Συστήματα Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΣΑΣ) εννοούμε κυρίως Συστήματα ανεξάρτητα από την υπόλοιπη κυκλοφορία και με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Τα ΠΣΑΣ, δηλαδή σύγχρονο Τραμ / Τροχιόδρομος, ελαφρύς σιδηρόδρομος, περιαστικός/προαστιακός σιδηρόδρομος, καθοδηγούμενοι λεωφορειόδρομοι και τα λεωφορεία υψηλής εξυπηρέτησης, σε πόλεις μεσαίου μεγέθους έχουν πολλαπλά και σημαντικά οφέλη. 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 ΠΣΑΣ μπορούν να αποτελέσουν καταλύτη για πράσινη και αειφόρο ανάπτυξη, παρέχοντας επίσης νέες ευκαιρίες απασχόλησης και δημιουργώντας συνθήκες πολλαπλασιαστική. Αυτές οι έμμεσες επιπτώσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον αστικό σχεδιασμό και στην πολιτική των μεταφορών, με στόχο την ένταξη, χρηματοδότηση, υλοποίηση και λειτουργία

^{iv} Στη συγγραφή του άρθρου συμμετείχε και ο κ. Εμμανουήλ Βουγιούκας, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος.

ΠΣΑΣ προς όφελος των πολιτών και των επισκεπτών, αλλά και της συνολικής αναβάθμισης της ποιότητας ζωής και της πόλης.

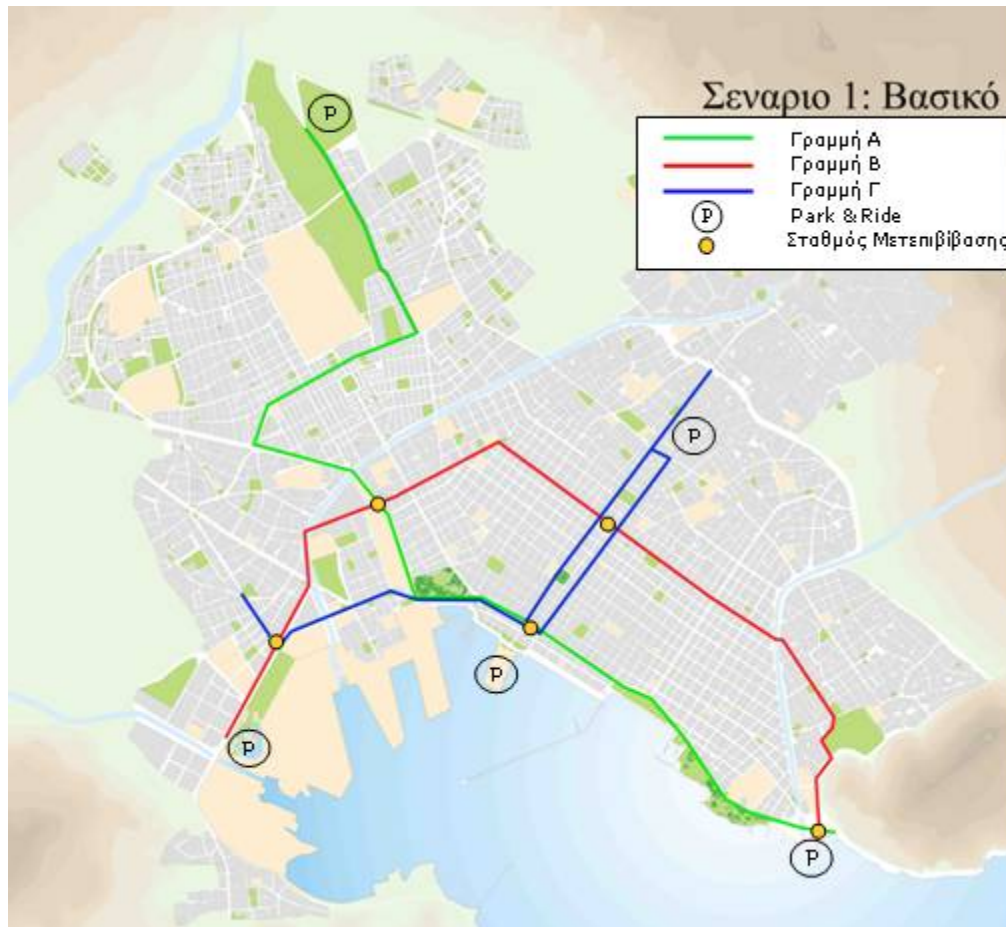
Σε πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους παρατηρούνται δυσκολίες στην υλοποίηση και λειτουργία τέτοιων συστημάτων, όπως δυσχέρειες στην εξασφάλιση εγκρίσεων και χρηματοδοτήσεων, προβλήματα στη χωροθέτησή τους, κλπ. Παρόλο αυτά τα έμμεσα οφέλη (κοινωνικό – οικονομικά και αστικής αναζωογόνησης) είναι πάρα πολλά και εάν ληφθούν υπόψη από την αρχή, η χρονοβόρα και δύσκολη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης τέτοιων συστημάτων μπορεί να διευκολυνθεί.

Μια τέτοια προσπάθεια πραγματοποιήθηκε το 2007 στην πόλη του Βόλου με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα **TranSUrban** - INTERREG IIIC, που είχε ως σκοπό την εισαγωγή ΠΣΑΣ σε πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους μέσω καινοτόμων στρατηγικών για την κοινωνικό-οικονομική αειφόρο ανάπτυξη, συνοχή και αστική αναζωογόνηση. Στα πλαίσια του έργου η πόλη του Βόλου μέσω της Δημοτικής Επιχείρησης Μελετών Έρευνας Κατασκευών και Ανάπτυξης ανέλαβε την εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Νέου Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών (ελαφρύ Τραμ), συμπεριλαμβανομένου των επιλογών χρηματοδότησης, δημόσιας ενημέρωσης, διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους οργανισμούς, επαφές με προμηθευτές συστημάτων σταθερής τροχιάς, κλπ.

Στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου εξετάστηκαν διάφορα σενάρια ανάπτυξης συστήματος τραμ. Στο βασικό σενάριο που αναπτύχθηκε, η τεχνολογία του προτεινόμενου συστήματος Τραμ Βόλου είναι κανονικού πλάτους γραμμής και συμβατικού τροχαίου υλικού. Προτείνονται 3 γραμμές Τραμ (14,5km) με 5 κομβικά σημεία μετεπιβίβασης και 25 στάσεις. Η επιλογή των γραμμών βασίστηκε αφενός στην κεντροβαρική τους θέση για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και τη δυνατότητα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και αφετέρου στην κάλυψη των τεχνικών χαρακτηριστικών που απαιτεί

το νέο μέσο. Έτσι, επιλέχθηκαν διαδρομές στην θέση των παλαιών γραμμών του σιδηροδρόμου Βόλου - Μηλεών Πηλίου (οδός Δημητριάδος), που σήμερα έχουν επικαλυφθεί στο κέντρο της πόλης, αλλά και οι ίδιες οι γραμμές του ΟΣΕ με κατεύθυνση προς την Βιομηχανική Περιοχή του Βόλου. Επίσης, βασικοί οδικοί άξονες (οδοί Ιωλκού, Κ. Καρτάλη, Αναλήψεως, Παγασών, Αθηνών και Μαιάνδρου στη Ν. Ιωνία) που και σήμερα αποτελούν τον κορμό του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της πόλης. Ο σχεδιασμός δίνει τη δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης του δικτύου προς Αγριά, Ν. Παγασές και άλλους τομείς της Ν. Ιωνίας και την Βιομηχανική Περιοχή Βόλου. Οι 3 προτεινόμενες γραμμές Τραμ είναι:

- Γραμμή Α (πράσινη): Μήκους 5,2km, από Νέα Ιωνία (Πανθεσσαλικό Ολυμπιακό Στάδιο) έως Άναυρο (Ναυτικό Όμιλο Βόλου), αξιοποιώντας την υφιστάμενη διαδρομή του ΟΣΕ (1,2km από διάβαση Μ. Παπαρήγα έως Σιδηροδρομικό Σταθμό ΟΣΕ/οδός Γρ. Λαμπράκη) και ακολουθώντας την ιστορική διαδρομή του ατμήλατου τροχιόδρομου στο κέντρο της πόλης, διάδρομος που είναι ιδιοκτησίας ΟΣΕ και μπορεί να αποδοθεί για χρήση από το Τραμ. Μελλοντικές επεκτάσεις από Νέα Ιωνία έως Βιομηχανική Περιοχή (ακτίνα μέσω της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής), και από Άναυρο έως Αγριά (μέσω του διαδρόμου της σιδηροδρομικής γραμμής Πηλίου).
- Γραμμή Β (κόκκινη): Μήκους 4,8km, από Αϊβαλιώτικα έως Άναυρο μέσω οδών Αθηνών (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας), Ζάχου, Παγασών, Αναλήψεως, Αγίου Δημητρίου, Σταδίου. Μελλοντική επέκταση από Αϊβαλιώτικα έως Νέες Παγασές (προαστιακός τροχιόδρομος).
- Γραμμή Γ (μπλε): Μήκους 4,5km (1,9km μονόδρομοι), από Νεάπολη έως Αηδονοφωλίες μέσω οδών Σέκερη, Γρ. Λαμπράκη, Αργοναυτών, Κ. Καρτάλη / Ελ. Βενιζέλου (Ιωλκού).



Ο χώρος που εξυπηρετεί το σύνολο των γραμμών είναι το 30% της συνολικής επιφάνειας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, εξυπηρετώντας το 33,5% του πληθυσμού. Για τον υπολογισμό της συνολικής εξυπηρετούμενης επιφάνειας, ορίζεται μια απόσταση 500m. εκατέρωθεν των γραμμών, απόσταση που μπορεί να καλυφθεί εύκολα με πεζή μετακίνηση. Η ίδια λογική ακολουθείται και στα υπόλοιπα σενάρια. Η εμπορική ταχύτητα υπολογίστηκε σε 19,77km/h (Α) – 19,8km/h (Β) – 19,5km/h (Γ), η οποία κρίνεται αρκετά ικανοποιητική.

Οι λεωφορειακές γραμμές στην περίπτωση υλοποίησης του συστήματος Τραμ θα λειτουργούν τροφοδοτικά προς αυτό, δηλαδή τα δρομολόγια θα έχουν τελικό προορισμό ένα τερματικό σταθμό ή στάση. Ο πυρήνας των αστικών συγκοινωνιών θα είναι οι τρεις Γραμμές του Τραμ, οι οποίες θα ενισχύονται

από την παράλληλη δράση των γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ. Ο σωστός σχεδιασμός του συνολικού συστήματος αποτελεί σημαντικό βήμα για την ορθή και βιώσιμη λειτουργία του. Η αναδιάρθρωση των γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ θα γίνει ανάλογα με την πρόταση που θα επιλεγεί από ειδικούς επιστήμονες στον τομέα των μεταφορών. Παράλληλα, θα μελετηθεί και ο Φορέας Διαχείρισης του Νέου Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

Παράλληλα, αναπτύχθηκε μια **κοινή μεθοδολογία** για να αξιολογήσει και να ποσοτικοποιήσει τα έμμεσα οφέλη στα πλαίσια των ευκαιριών απασχόλησης, της αστικής αναζωογόνησης, του περιφερειακού ΑΕΠ, της θεσμικής ανάπτυξης, των αστικών ζητημάτων διακυβέρνησης κλπ. Η μεθοδολογία περιελάμβανε τη **λειτουργική ανάλυση**, όπου φαίνονται τα αποτελέσματα της επέν-

δυσης ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση, την **ανάλυση κόστους – οφέλους**, όπου ποσοτικοποιούνται οι δαπάνες και τα κέρδη και την **ανάλυση βιώσιμης ανάπτυξης**, όπου καθορίζεται η προσφορά μιας επένδυσης υποδομών μεταφοράς στη βιώσιμη ανάπτυξη μιας περιοχής. Η παραπάνω μεθοδολογία συντάχθηκε από το Ινστιτούτο Συγκοινωνιακών Μελετών του Πανεπιστημίου Bodenkultur της Βιέννης. Για το σύνολο της επένδυσης 3 γραμμών Τραμ ύψους 194 m€ η παρούσα καθαρή αξία ανέρχεται σε 1106 m€ και ο λόγος κόστους-οφέλους σε 6,7 που αποτελεί σημαντικό θετικό κριτήριο επένδυσης.

Επίσης, αναπτύχθηκαν από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ΤΜΧΠΠΑ, βάσει διεθνούς εμπειρίας, οι δυνατότητες αστικής αναζωογόνησης. Η παραπάνω ανάλυση έδειξε ότι τα οφέλη είναι κυρίως οικονομικά. Τέσσερις πτυχές του αστικού ιστού εξετάστηκαν μέσω μιας συνοπτικής αξιολόγησης της μελλοντικής απόδοσής τους:

- Αξία Γης
- Χρήσεις Γης
- Ιδιωτικές επενδύσεις σε νέα κτίρια και ανάπτυξη αστικού ιστού – νέες χρήσεις κτιρίων
- Δημόσιες Επενδύσεις που συνοδεύουν έργα αστικής ανάπτυξης.

Η έρευνα έδειξε πως η αξία που κερδίζεται σε 1 χλμ διαδρόμου 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της επένδυσης είναι 36, 38 m€ για τις τιμές γης στο κέντρο της πόλης και 2,11 m€ στην περιοχή του Πανθεσσαλικού. Αντίστοιχα, οι επιπλέον επενδύσεις σε 1 χλμ διαδρόμου είναι 9,67 m€ στην περιοχή του κέντρου και 1,9 m€ στην περιοχή του Πανθεσσαλικού.

Τέλος, διερευνήθηκαν οι εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης με προωθημένο σχήμα ΣΔΙΤ και τα νέα χρηματοδοτικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκεκριμένα τη πρωτοβουλία JESSICA (Joint European

Support for Sustainable Investment in City Areas – Κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές) που μπορεί να εφαρμοστεί στη χρηματοδότηση ΠΣΑΣ. Από την 1/10/2010 η πρωτοβουλία JESSICA εφαρμόζεται για πρώτη φορά και στην Ελλάδα. Η πρωτοβουλία JESSICA, είναι μια πρωτοβουλία της Επιτροπής σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Τράπεζα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, προκειμένου να προωθηθούν η βιώσιμη επένδυση, η ανάπτυξη και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις αστικές περιοχές της Ευρώπης. Μέσω των νέων διαδικασιών, παρέχεται στα κράτη μέλη η ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν μέρος των μη επιστρεπτέων επιχορηγήσεων που λαμβάνουν από την ΕΕ μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, για να επενδύουν, υπό μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων για την προαγωγή βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Οι επενδύσεις αυτές πραγματοποιούνται μέσω Ταμείων Αστικής Ανάπτυξης και, εάν είναι απαραίτητο, μέσω Ταμείων Συμμετοχών (Holding Funds).

Βάσει των δυνητικών ωφελειών στην κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη, στη συνοχή και στην αστική αναζωογόνηση, οι επενδύσεις στα ποιοτικά συστήματα συγκοινωνιών θα πρέπει να έχουν την στήριξη των Εθνικών Κυβερνήσεων και των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων και των εναλλακτικών μορφών συγχρηματοδότησης όπως τα νέα μέσα περιφερειακής πολιτικής και χρηματοδοτικής τεχνικής, τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το Ταμείο Συνοχής, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, η ανάκτηση της υπεραξίας γης λόγω βελτιωμένης προσβασιμότητας, η κοινή ανάπτυξη και η δια-τροπική σταυροειδής χρηματοδότηση. Τα αναμενόμενα οφέλη από την υπεραξία γης και ακινήτων μπορούν να αξιοποιηθούν με τα νέα εργαλεία χρηματοδοτι-

κής τεχνικής (financial engineering) ούτως ώστε να στηρίξουν επενδύσεις σε δημόσια έργα και υποδομές, με σχετική μείωση των απαιτούμενων δημοσίων επενδύσεων.

Με τη δημιουργία νέων ποιοτικών συστημάτων αστικών συγκοινωνιών δημιουργούνται νέα περιφερειακά αστικά κέντρα ενώ πολλές περιοχές χαρακτηρίζονται από μεγάλη αστική ανάπτυξη. Στον τομέα της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης έχει διαπιστωθεί σημαντική συνεισφορά από παράγωγες επενδύσεις ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης δικτύων. Συνολικά, τα ΠΣΑΣ μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην πράσινη ανάπτυξη των πόλεων και της ευρύτερης περιφέρειας. Περιβαλλοντικά είναι το βέλτιστο επιφανειακό σύστημα αστικών συγκοινωνιών λόγω των μηδενικών εκπομπών ρύπων και αερίων θερμοκηπίου, που σημαίνει ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή και χαμηλότερη ενεργειακή κατανάλωση ανά επιβατο – χιλιόμετρο. Σε έρευνα που συμμετείχε το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και το γραφείο συμβούλων ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΕ στο 5ο Πρόγραμμα Πλαίσιο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης προκύπτει ότι με βάση οικονομετρικό μοντέλο του Πανεπιστημίου Linz, τα συστήματα τραμ δημιουργούν 25 – 31 νέες θέσεις εργασίας ανά 1 m€ κόστος επένδυσης, ενώ ο πολλαπλασιαστής του περιφερειακού ΑΕΠ κυμαίνεται μεταξύ 1,25 και 1,58.

Διαπιστώνεται πως τα ΠΣΑΣ συμβάλλουν σημαντικά στην πράσινη οικονομία. Επομένως, χρειάζεται μια νέα προσέγγιση που να συμπεριλαμβάνει όλα τα παραπάνω οφέλη στην αξιολόγηση της επένδυσης, ώστε να επιτευχθεί η χρηματοδότησή τους από κοινοτικούς, εθνικούς και ιδιωτικούς πόρους.

Βιβλιογραφία

- Βουγιούκας Ε., Σγουρής Β. (2005), «Διερεύνηση δημιουργίας συστήματος Τραμ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου».
- ΔΕΜΕΚΑΒ, (2007), «Στρατηγικό Σχέδιο Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου», στα πλαίσια του έργου **TranSUrban – INTERREG IIIC**.
- Δελούκας Α., (2007), «Νέες Πηγές Χρηματοδότησης», στα πλαίσια του έργου **TranSUrban – INTERREG IIIC**.
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (2007), «Urban Regeneration Effects and Index Estimation», στα πλαίσια του έργου **TranSUrban – INTERREG IIIC**.
- CRTM and UPM, (2007), “Socioeconomic Development Impact Evaluation Report”, in the framework of **TranSUrban – INTERREG IIIC**.

ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

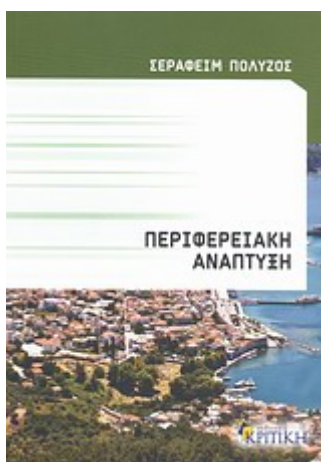
1. Κυκλοφόρησε το βιβλίο του Ν. Καρανικό-λα «**Η εκτίμηση των ακινήτων**» από τις εκδόσεις Δίσιγμα.



Σκοπός του βιβλίου είναι πρωτίστως ο εμπλουτισμός της Ελληνικής βιβλιογραφίας στον τομέα των εκτιμήσεων των αξιών της ακίνητης περιουσίας.

Το βιβλίο απευθύνεται επίσης τόσο σε προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές όσο και στον επαγγελματία που ασχολείται με τα θέματα της ακίνητης περιουσίας, ο οποίος θα μπορούσε να το χρησιμοποιήσει ως ένα εγχειρίδιο εκτιμήσεων των ακινήτων.

2. Εκδόθηκε από τις εκδόσεις Κριτική το βιβλίο του Επικ. Καθ. Σ. Πολύζου με τίτλο «**Περιφερειακή ανάπτυξη**».



Οι διαφορές που παρατηρούνται στα επίπεδα ευημερίας των κατοίκων των διαφόρων περιφερειών μαρτυρούν την ανά-

γκη για ισόρροπη ανάπτυξη, υπό την έννοια της άρσης των ανισοτήτων που χαρακτηρίζουν τις περιφέρειες. Οι ανισότητες αυτές συνιστούν ένα σοβαρό κοινωνικό και οικονομικό πρόβλημα, και προκαλούν διαθρωτικές ανωμαλίες στη λειτουργία της οικονομίας. Συνεπώς, οι ασκούμενες πολιτικές θα πρέπει εκτός της εθνικής διάστασης να περιλαμβάνουν και την περιφερειακή, και παράλληλα με τη μεγέθυνση των εθνικών δεικτών να στοχεύουν στη βελτίωση και των περιφερειακών. Αυτός είναι και ο σκοπός του βιβλίου αυτού, στο οποίο συμπεριλήφθηκαν όσα αντικείμενα ενδιαφέρουν τον επιστήμονα που ειδικεύεται στο πεδίο της περιφερειακής ανάπτυξης.

3. Εκδόθηκε από τις εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη το βιβλίο της Αν. Καθ. Γ. Γιαννακούρου με τίτλο «**Χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός**».



Το βιβλίο απευθύνεται σε κάθε επιστήμονα, νομικό ή μη, που ασχολείται με τη μελέτη, ανάλυση και εφαρμογή της πολεοδομικής και χωροταξικής νομοθεσίας στην Ελλάδα και διακρίνεται σε δύο μεγάλα μέρη με αντικείμενο αντιστοίχως τον χωροταξικό και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Το σύνολο των παρατιθέμενων διατάξεων είναι πλήρως ενημερωμένο με τις πλέον πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις, την υπάρχουσα νομολογία και με εκτενή σημειώματα σχετικής βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας.

ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

1. Στις 12 Μαΐου 2011 διοργανώνεται συνέδριο με θέμα **«New perspectives on planning theory»**.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www1.uwe.ac.uk/et/pa/planningtheoryconference>
2. Στις 13-14 Μαΐου 2011 διοργανώνεται η **1^η Μπιεννάλε για τον Δημόσιο Χώρο**, στη Ρώμη.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.biennalespaziopubblico.it/en/#>
3. Στις 18-21 Μαΐου 2011 διοργανώνεται διεθνές συνέδριο με θέμα **«Promoting economic development through regional cooperation and planning»** στο Memphis των ΗΠΑ.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.memphis.edu/plannersnetwork/>
4. Στις 26-28 Μαΐου 2011 διοργανώνεται διεθνές συνέδριο με θέμα **«Planning, law and property rights»** στο Edmonton του Καναδά.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
http://www.law.ualberta.ca/plpr/2011/call_for_papers.php
5. 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/>
6. Στις 16-17 Ιουνίου 2011 διοργανώνεται συνέδριο με θέμα **«Spatial development in Europe 2020: with each other – for each other – against each other»**, στη Βρέμη της Γερμανίας.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.arl-net.de/wp2011en>
7. Στις 19-24 Ιουνίου 2011 διοργανώνεται το **3^ο Διεθνές Συνέδριο για τη «Διαχείριση, μηχανική, σχεδιασμό και οικονομική του περιβάλλοντος»** στη Σκιάθο.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.cemepe3.prd.uth.gr>
8. 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/>
9. 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/>
10. Στις 12-14 Σεπτεμβρίου 2011 οργανώνεται συνέδριο με θέμα **«Planning resilient communities in challenging times»**, στο Birmingham της Αγγλίας.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.wpsc2011.com.au/>
11. Στις 3-4 Οκτωβρίου 2011 οργανώνεται Διεθνές Συνέδριο ITS 2011 με θέμα **«Ευφυή συστήματα μεταφορών»**, στην Πάτρα.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.spoudmet.civil.upatras.gr>
<http://www.odomet.gr>
12. Στις 20-22 Οκτωβρίου 2011 οργανώνεται συνέδριο με θέμα **«Δημόσιος χώρος...Αναζητείται»**, στη Θεσσαλονίκη.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://www.publicspace.gr>
13. Στις 8-9 Δεκεμβρίου 2011 οργανώνεται διεθνές συνέδριο με θέμα **«Territory and environment: from representations to action»**, στην Tours της Γαλλίας.
Πληροφορίες στην ιστοσελίδα:
<http://citeres.univ-tours.fr/environnement/>

ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Θεσσαλονίκη: Υπόγεια πάρκινγκ και μέσα σταθερής τροχιάς

του Τάσου Τασσιούλα

Σειρά παρατηρήσεων, αλλά και προτάσεων βελτίωσης του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 2020 (master plan), που παρουσίασε το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καταθέτει σε γνωμοδότησή του το Περιφερειακό Τμήμα Βόρειας Ελλάδας του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.



Πηγή: <http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=75363>

Οι παρατηρήσεις εντάσσονται στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης που εξελίσσεται με επικεφαλής το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας. Κεντρικές προτάσεις των επιστημόνων είναι να ενισχυθούν και να πολλαπλασιαστούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, να εγκαταλειφθούν μεγαλεπήβολα σχέδια για έργα υποδομής (ζεύξη Θερμαϊκού) και να γίνουν πάρκινγκ στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Εναλλακτικές μορφές

«Το σχέδιο επικεντρώνεται σε βαριές, χρονοβόρες και κοστοβόρες υποδομές, που δε συνάδουν με τις παρούσες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες και την τάση που παρατη-

ρείται παγκοσμίως για μείωση των πωλήσεων αυτοκινήτων, στροφή προς εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, μείωση της ζήτησης για προαστιακή κατοικία κ.λπ.», αναφέρει ο σύλλογος.

Όπως υπογράμμισε ο συντονιστής της ομάδας εργασίας που μελέτησε το master plan και διατύπωσε τις τελικές θέσεις του συλλόγου, Νίκος Κουτσομάρκος, «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 περιαστικών αυτοκινητόδρομων, στα πρότυπα περιοχών ραγδαίας προαστιοποίησης και αστικής εξάπλωσης, πρότυπα που πλέον βαδίζουν προς τη δύση τους. Επίσης, στα έργα προτεραιότητας μέσων σταθερής τροχιάς δεν αναδεικνύονται με σαφήνεια οι λύσεις μαζικής μετακίνησης χαμηλού κόστους αλλά υψηλής αποτελεσματικότητας, όπως συστήματα ελαφρού σιδηρόδρομου, έναντι των επεκτάσεων του μετρό».

Σε οργανωμένους χώρους

Αναφορικά με τη στάθμευση, ο εν λόγω σύλλογος τονίζει ότι θα πρέπει να εξεταστεί αν οι χώροι που προτείνονται και που υπάρχουν στην παλιά κυκλοφοριακή μελέτη προσφέρουν τα οφέλη που πρόσφεραν πριν από δέκα χρόνια. Επισημαίνει, δε, ότι «στο ιστορικό κέντρο, οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (υπόγειοι ή πολυώροφοι) είναι απαραίτητοι, προκειμένου να αποδεσμευτεί κοινόχρηστος χώρος που καταλαμβάνεται από την παρόδια στάθμευση και να αποδοθεί στις ήπιες μορφές κυκλοφορίας ή να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου. Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εντός του ιστορικού κέντρου μπορεί να συμβάλει και στη συγκράτηση της κατοικίας σε αυτό».

Οι προτεραιότητες στις δημόσιες συγκοινωνίες

Για τις δημόσιες συγκοινωνίες ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης προτείνει τα εξής:

1. ΣΤΡΟΦΗ στα ποιοτικά συστήματα αστικών συγκοινωνιών (σύγχρονο τραμ - τροχιδρόμος, ελαφρύς σιδηρόδρομος, περιαστικός - προαστιακός σιδηρόδρομος).
2. Η «ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ» και η «λοιπή περιοχή» της Θεσσαλονίκης να εξυπηρετηθούν με μέσα σταθερής τροχιάς.
3. Η ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΑ 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.
4. ΝΑ ΔΟΘΕΙ έμφαση στον προαστιακό - περιφερειακό σιδηρόδρομο.
5. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ συνδέσεων μεταξύ των σημαντικότερων πόλων της πόλης με μέσα μαζικής μεταφοράς ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης. Συνδυασμός πόλων με κόμβους συγκοινωνιών ή σταθμούς μετεπιβίβασης (π.χ. ΚΤΕΛ – Σιδηροδρομικός Σταθμός – Λιμάνι – Αεροδρόμιο, Πανεπιστήμια – ΤΕΙ, χώροι επαγγελματικής εγκατάστασης – ΒΕΠΕ – ΔΕΘ - ζώνη καινοτομίας – συγκεντρώσεις κτιρίων γραφείων, δημόσιες υπηρεσίες – νοσοκομεία, αγορές – εμπορικά κέντρα).
6. ΕΠΕΚΤΑΣΗ των μέσων σταθερής τροχιάς στα προάστια και στις προς πολεοδομηση περιοχές, ταυτόχρονα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό τους (όπως σε Κοπεγχάγη και Στοκχόλμη).
7. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ της δημοτικής και διαδημοτικής συγκοινωνίας, με εξασφάλιση των δικτυακών συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων πολεοδομικών κέντρων.

8. ΕΞΕΤΑΣΗ της δημιουργίας μέσου σταθερής τροχιάς προς Χαλκιδική παράλληλα με τη μελέτη διαπλάτυνσης της νέας εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών.

9. ΕΞΕΤΑΣΗ της δυνατότητας λειτουργίας του μετρό και επιφανειακά ως μοντέρνου τραμ, ώστε να μην απαιτείται ιδιαίτερη λωρίδα κυκλοφορίας.

10. ΒΕΛΤΙΩΣΗ του επιπέδου εξυπηρέτησης των λεωφορείων.

11. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ στο σχεδιασμό των υποδομών και εναλλακτικών μέσων μετακινήσεων όπως διαδρόμων πεζής μετακίνησης και πεζοδρόμων, ποδηλατόδρομων και υποδομών σημείων ενοικίασης - στάθμευσης ποδηλάτων, θαλάσσια συγκοινωνία και συνδέσεις με υπόλοιπα μέσα μετακίνησης.

12. ΚΙΝΗΤΡΑ στους πολίτες για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς μέσω νέων υποδομών συστημάτων τιμολόγησης, όπως εφαρμογή συστήματος Smart Card.

Αγγελιοφόρος, 14/1/2011

Στην Αττική οι τρεις πρώτοι δασικοί χάρτες

Από τρεις περιοχές της Αττικής, την Πεντέλη, τη Νέα Πεντέλη και το Μαραθώνα, ξεκίνησε η διαδικασία κύρωσης των νέων δασικών χαρτών από το υπουργείο Περιβάλλοντος. Θα ακολουθήσουν, εντός των επόμενων μηνών Κηφισιά, Δροσιά, Σταμάτα και Φυλή.

Πρόκειται για περιοχή 95.000 στρεμμάτων στο Μαραθώνα, από τα οποία προτείνεται να χαρακτηριστούν ως δάσος 53.000 στρέμματα, 3.413 στρεμμάτων στη Ν. Πεντέλη (3.121 στρέμματα τα δάση) και 23.914 στρεμμάτων στην Παλαιά Πεντέλη (προτεινόμενα δάση τα 22.204 στρέμματα).

Οι ενδιαφερόμενοι ιδιοκτήτες έχουν περιθώριο να υποβάλουν τις αντιρρήσεις τους εντός

45 ημερών ή 65 ημερών αν είναι κάτοικοι εξωτερικού. Μαζί με την αίτηση θα πρέπει να και χρηματικό παράβολο, 50 ευρώ έως 4.000 ευρώ, ανάλογα με την επιφάνεια της έκτασης.

Οι αντιρρήσεις θα εξετάζονται μέσα σε τέσσερις μήνες από την κατάθεσή τους από τις τριμελείς επιτροπές.

Οι χάρτες έχουν αναρτηθεί στο διαδίκτυο (ιστοσελίδα ΥΠΕΚΑ, Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής και Κτηματολόγιο Α.Ε.), στα δασαρχεία Πεντέλης και Καπανδριτίου, καθώς και στα δημοτικά ή διαμερισματικά καταστήματα των περιοχών

Ήδη, πάντως, υπήρξαν οι πρώτες ενστάσεις, ειδικά στην Παλαιά Πεντέλη όπου εκτάσεις οικοδομικών συνεταιρισμών και οικισμοί εμφανίζονται ως δάση, μεταξύ των οποίων και 820 ανοικοδόμητα στρέμματα του συνεταιρισμού των Δικαστικών καθώς και του Συνεταιρισμού των κτηνοτρόφων. Για τους τελευταίους προβλέπεται ειδική ρύθμιση με την προϋπόθεση ότι οι δικαιούχοι θα προσκομίσουν παραχωρητήρια του 1955. Τέλος, υπογραμμίστηκε ότι, σε περίπτωση αυθαίρετα κτισμάτων μέσα σε δασικές εκτάσεις κινηθούν οι νόμιμες διαδικασίες για την αυθαίρετη δόμηση.

Μακρόχρονο έργο

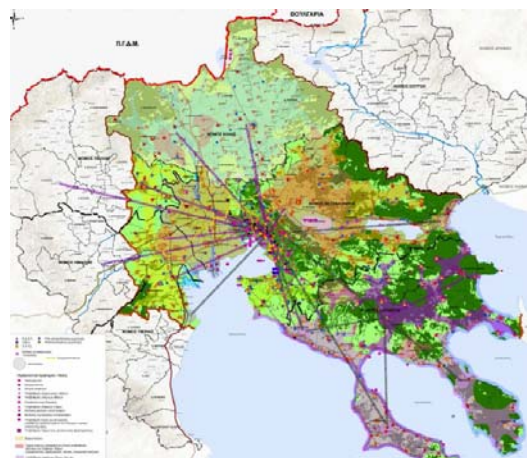
Η ολοκλήρωση της κύρωσης των δασικών χαρτών σε όλη την Επικράτεια θα είναι ένα μακροχρόνιο έργο, διαβεβαίωσε η υπουργός Περιβάλλοντος και οι πρώτοι τρεις θα λειτουργήσουν πιλοτικά για τους επόμενους μήνες. Επισημάνθηκε, δε, ότι μέχρι σήμερα, μόλις το 6,5% του ελληνικού εδάφους έχει καταγραφεί με παλιότερους χάρτες από το Κτηματολόγιο.

Ελευθεροτυπία, 5/4/2011

Ρυθμιστικό: Η Θεσσαλονίκη αλλάζει πρόσωπο

της Μάχης Τράτσα

Τρεις «πράσινες» γειτονιές σχεδιάζεται να δημιουργηθούν στην καρδιά της Θεσσαλονίκης. Οι υποβαθμισμένες περιοχές του Διοικητηρίου, της Αγγελάκη και της Βαλαωρίτου θα αναπλαστούν και θα αποτελέσουν πρότυπα για την πόλη. Για να γίνει αυτό θα δοθούν οικονομικά κίνητρα στους πολίτες ώστε να τις επιλέξουν για πρώτη κατοικία.



Πηγή: Παρουσίαση του προέδρου του ΟΡΘΕ κ. Π. Σταθακόπουλου στην εκδήλωση παρουσίασης του ΡΣΘ, στις 12/4/2011 στη Θεσσαλονίκη.
[http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snif\[524\]=942&language=el-GR](http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snif[524]=942&language=el-GR)

Δεν είναι όμως αυτές οι μοναδικές αλλαγές στην πόλη που προβλέπει το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης το οποίο παρουσίασε την Τρίτη στη Θεσσαλονίκη η υπουργός ΠΕΚΑ, κυρία Τίνα Μπιρμπίλη. Η οδός Τσιμισκή θα γίνει δρόμος ήπιας κυκλοφορίας, με τραμ, ιδανικός για τους εξόριστους σήμερα από το αυτοκίνητο, πεζούς και ποδηλάτες. Τη μελέτη θα εκπονήσει ο Δήμος Θεσσαλονίκης.

Γύρω από το Επταπύργιο, στην Ανω Πόλη (Γεντί Κουλέ), θα αναπλαστούν 46 στρέμματα. Το Επταπύργιο αποτελεί εμβληματικό έργο της βυζαντινής περιόδου και από τα καλύτερα διατηρούμενα μνημεία της αρχαιότητας. Ο περιβάλλων χώρος του παραμένει αδιαμόρφωτος και μη προσβάσιμος στο ευ-

ρύ κοινό. Στο πρώην Στρατόπεδο Στρεμπε-
νιώτη στη Νεάπολη Θεσσαλονίκης σχεδιάζε-
ται η δημιουργία της βαλκανικής πλατείας.

Πάρκα σε σταυροδρόμια

Σύμφωνα με τα σχέδια του ΥΠΕΚΑ για την
πόλη, σε πάρκα θα μετατραπούν δρόμοι οι
οποίοι διασχίζουν πυκνοδομημένα οικοδομι-
κά τετράγωνα. Στο πρότυπο του αρχιτεκτο-
νικού διαγωνισμού «Αθήνα Χ 4» θα λειτουρ-
γήσει και το «Θεσσαλονίκη Χ4».

Στόχος είναι η κατάργηση του «σταυρού»
που σχηματίζουν οι ενδιάμεσοι δρόμοι τεσ-
σάρων οικοδομικών τετραγώνων και η μετα-
τροπή του σε "ανάσα" πρασίνου και χώρο
αναψυχής.

Τον Ιούλιο αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί η
μελέτη για την ανάπλαση της περιφερειακής
Τάφρου. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε
9,5 εκατομμύρια ευρώ και επιδιώκεται η έ-
νταξη για χρηματοδότηση του έργου από τα
ΠΕΠ για άμεση υλοποίηση. Αυτή η ανάπλα-
ση θα συνεισφέρει στην πόλη χιλιόμετρα
πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.

Σεπτέμβριο οι διαγωνισμοί

Τον Σεπτέμβριο, θα προκηρυχθούν από τον
Οργανισμό Θεσσαλονίκης (ΟΡΘΕ) οι δια-
γωνισμοί για πέντε επιμέρους μελέτες σε
επίπεδο master plan οι οποίες θα αφορούν
τον ανασχεδιασμό όλης της θαλάσσιας ζώ-
νης της πόλης από τη Μηχανιώνα έως το
Καλοχώρι.

Επίσης, θα προκηρυχθεί αρχιτεκτονικός δια-
γωνισμός για την ανάπλαση της περιοχής
του άξονα Αχειροποιήτου - Αγίας Σοφίας,
περιλαμβανομένης της πλατείας Αγίας Σο-
φίας έως και την παραλιακή λεωφόρο Νίκης.
Ο χώρος θα αποκατασταθεί μετά την ολο-
κλήρωση των έργων του μετρό και θα γίνει
ανάπλαση και ανάδειξη των μνημείων και
του δημόσιου χώρου.

Η προστασία της ιστορικής ταυτότητας της
πόλης θα επιτευχθεί και με αποκαταστάσεις

κτιρίων βιομηχανικής κληρονομιάς – ό,τι α-
πέμεινε από τα χρόνια της μπουλντόζας
(Μύλοι Αλλατίνη, αποθήκες λιμανιού κλπ) –
καθώς και αγορών (π.χ. Μοδιάνο) ώστε να
ενταχθούν στη ζωή της πόλης.

Θα δημιουργηθούν ακόμη αρχαιολογικές
διαδρομές όπως είναι ο «ανατολικός περί-
πατος», δηλαδή η οδός Δ. Γούναρη από τη
θάλασσα μέχρι τη Ροτόντα, και ο «δυτικός
περίπατος» από τον Τοπ Χανέ μέχρι την
Πλατεία Μουσχουντή.

Από το Ε.Π. ΠΕΡ.Α.Α. (Επιχειρησιακό Πρό-
γραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη,
θα χρηματοδοτηθεί το έργο κατασκευής του
συμπληρωματικού κεντρικού αποχετευτικού
αγωγού λυμάτων, προϋπολογισμού περί-
που 35 εκατομμυρίων ευρώ ώστε να σταμα-
τήσουν οι περιοδικές υπερχειλίσεις λυμάτων
στον όρμο της Θεσσαλονίκης. Ηδη ολοκλη-
ρώνεται στη Σίνδο το έργο για την ξήρανση
της λυματολάσσης.

Με πόρους του Ε.Π. ΠΕΡ.Α.Α., ύψους 30
εκατομμυρίων ευρώ, θα γίνει και η επέκταση
των εγκαταστάσεων επεξεργασίας πόσιμου
νερού, έτσι ώστε η δυναμικότητά τους να
αυξηθεί από 150.000 m³ την ημέρα σε
300.000 m³ την ημέρα και να αντιμετωπιστεί
οριστικά το υδροδοτικό πρόβλημα της πό-
λης.

Μεταφορά ΔΕΘ στη Σίνδο

Σχετικά με τη μετεγκατάσταση της ΔΕΘ, στο
παλιό Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης
(1985) γινόταν αναφορά στη μεταφορά της
στη Σίνδο. «Επί πέντε τουλάχιστον διαφορε-
τικές κυβερνήσεις (Σημίτη, Καραμανλή, Πα-
πανδρέου) υπάρχει μια διαχρονική αποδοχή
για τον προτεινόμενο χώρο. Σήμερα βρίσκεται
σε εξέλιξη διαγωνισμός για την ανάδειξη
Τεχνικού Συμβούλου, ο οποίος θα υποβάλει
πρόταση σχετικά με τη χωροθέτηση και την
ανάπτυξη των νέων εκθεσιακών υποδομών
στη Σίνδο και την ανάπλαση των παλαιών
εγκαταστάσεων στο κέντρο της πόλης. Εμείς,

από την πλευρά μας, δεν απορρίπτουμε α-συζητητή καμία τεκμηριωμένη πρόταση θε-σμικών φορέων αρκεί η πρόταση αυτή να είναι ώριμη και να συγκεντρώνει ευρεία απο-δοχή», επεσήμανε ο αναπληρωτής υπουρ-γός κ. Νίκος Σηφουνάκης. Όπως ανέφερε ο ίδιος, ο ΟΡΘΕ θα καταρτίσει τις προδιαγρα-φές για τη μελλοντική απόδοση στην πόλη, του σημερινού χώρου της ΔΕΘ.

Το αναπτυξιακό πρότυπο στο πλαίσιο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου για τη Θεσσαλο-νίκη περιλαμβάνει ακόμη:

- την προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας (επαρχίες Λαγκαδά, Γιαν-νιτσών, Αλεξάνδρειας Ημαθίας, βόρειας Χαλκιδικής).
- τη διατήρηση του βιομηχανικού χαρακτήρα και ενίσχυση της βιομηχανικής-βιοτεχνικής οργάνωσης και ανάπτυξης κυρίως στον ά-ξονα Θεσσαλονίκη - Κιλκίς, αλλά και στους νομούς Ημαθίας και Πέλλας με την εγκατά-σταση νέων επιχειρήσεων, την επέκταση των παλιών που σχετίζονται με την γεωργι-κή παραγωγή, καθώς και τη μετεγκατάσταση άλλων επιχειρήσεων από κορεσμένες περι-οχές κοντά στη Θεσσαλονίκη.

Το Βήμα, 12/4/2011

ΥΠΕΚΑ: Βιοκλιματικές αναπλάσεις με δράσεις 60 εκατ. ευρώ

του Γιάννη Κανουπάκη

Εξήντα εκατομμύρια ευρώ, από το Επιχει-ρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αει-φόρος Ανάπτυξη» (ΕΠΠΕΡΑΑ) και από το Ταμείο Συνοχής, προβλέπεται να κοστίσει ο σχεδιασμός του υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, για τις Βιοκλιματικές Αστικές Αναπλάσεις.

Πρόκειται για ένα «πρότζεκτ» που παρουσί-ασαν, χθες, για πρώτη φορά στους τοπικούς άρχοντες, η ίδια η ΥΠΕΚΑ, Τίνα Μπιρμπίλη και ο πρόεδρος του Κέντρου Ανανεώσιμων

Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑ-ΠΕ), καθ. Μάνθος Σανταμούρης.

Από τις πιθανότατα πολλές αιτήσεις των δήμων και των περιφερειών, για συμμετοχή στη συγκεκριμένη δράση, δεν θα χρηματο-δοτηθούν τελικώς πάνω από 10-12 έργα, γεγονός που ίσως καθιστά αποσπασματικό - σε εθνικό τουλάχιστον επίπεδο - το γενικό στόχο για συνολική βελτίωση της ζωής και του περιβάλλοντος των κατοίκων περιοχών με κλιματικό πρόβλημα, καθώς και τον περι-ορισμό της κατανάλωσης ενέργειας και την ανάσχεση της κλιματικής μεταβολής.



Πηγή: Παρουσίαση του προέδρου του ΚΑΠΕ κ. Μ. Σανταμούρη σε εκδήλωση για την παρουσίαση του προ-γράμματος, Αθήνα 19/4/2011.

[http://ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snl\[524\]=954&language=el-GR](http://ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snl[524]=954&language=el-GR)

Η κα Μπιρμπίλη εξήγησε, ωστόσο, ότι στην προοπτική του προγράμματος εντάσσονται η σύνταξη βιοκλιματικών/περιβαλλοντικών αρχών για τις αστικές περιοχές, που θα α-ποτελέσουν την αρχή μιας συζήτησης για τον «κλιματικό σχεδιασμό» των ελληνικών πόλεων.

Όσοι δήμαρχοι και περιφερειάρχες παρα-βρέθηκαν στην ενημερωτική εκδήλωση, ά-κουσαν με ενδιαφέρον τις ανακοινώσεις. Αρκετοί εξ αυτών, όμως -μεταξύ τους οι κ. Χατζηδάκης του Π. Φαλήρου και Πατούλης του Αμαρουσίου- εξέφρασαν επιφυλάξεις ως προς την υλοποίηση του προγράμματος.

Ο κ. Σανταμούρης υποσχέθηκε, πάντως, «δρακόντειο έλεγχο» στις υπερκοστολογή-σεις.

Η Ναυτεμπορική, 20/4/2011

ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΠΡΟΗ- ΓΟΥΜΕΝΩΝ 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. Τασοπούλου), 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.

π08: Αφιέρωμα «Το σημερινό ελληνικό σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού από τη σκοπιά των μελετητών» (Γ. Αγγελίδης, Ε. Αυγουστίδου, Δ. Δούμας, Κ. Τσαβδάρου), Γνωμοδότηση Π.Τ.Β.Ε. για το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών, Υπόμνημα Π.Τ.Β.Ε. προς Ο.Ρ.Θ.Ε., Άρθρα μελών (Θεσσαλονίκη 2012, Μεθοδολογική προσέγγιση για τον υπολογισμό πολυτροπικού επιπέδου εξυπηρέτησης).

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

