

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ :

**«Η ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ
ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ,
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ, ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΤΟΥΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ.»**

**ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Α. ΚΑΛΛΙΑΚΟΥΛΑΣ
ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ :

ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, Αναπλ. Καθηγητής Πανεπ. Θεσσαλίας (επιβλέπων)

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΙΟΣ, Καθηγητής Πανεπ. Θεσσαλίας

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, Καθηγητής Πανεπ. Θεσσαλίας

ΒΟΛΟΣ ΜΑΡΤΙΟΣ 2014

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη παρούσα διδακτορική διατριβή διερευνώνται οι παράγοντες κοινωνικού, διοικητικού και οικονομικού χαρακτήρα, που επηρεάζουν τις διαδικασίες απαλλοτρίωσης κοινόχρηστων χώρων (ΚΧ), κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης, στις ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Αιτία για την εκπόνηση της διατριβής αποτέλεσε η προσωπική επαγγελματική ενασχόληση, για πολλά χρόνια, με την απαλλοτρίωση ΚΧ στο Δήμο Λαρισαίων. Η εμφανέστατη δυσλειτουργία στο σύνολο της σχετικής διαδικασίας έδωσε την ευκαιρία για τη διεξοδική ανάλυση που ακολούθησε.

Στα πλαίσια της έρευνας εξετάζεται το ισχύον νομικό καθεστώς και οι θεσμικές ενέργειες, οι οποίες εφαρμόζονται από τη τοπική αυτοδιοίκηση για την ολοκλήρωση των διαδικασιών απαλλοτρίωσης των ΚΧ. Παράλληλα, γίνονται αναφορές στη νομοθεσία που ισχύει στις Ευρωπαϊκές χώρες.

Από έρευνες που διενεργήθηκαν σε επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (Λάρισα, Βόλος, Πάτρα, Ηράκλειο), συγκεντρώθηκε πλούσιο υλικό που αφορά σε πολεοδομικά χαρακτηριστικά των πόλεων, καθώς και στις απόψεις των δημοτών για τους υλοποιημένους και τους προβλεπόμενους κοινόχρηστους χώρους και τις διαδικασίες εξασφάλισης των ΚΧ.

Περαιτέρω εμβάθυνση έγινε για τη πόλη της Λάρισας, η οποία αποτέλεσε τη περίπτωση μελέτης. Εκεί διερευνήθηκαν, αναλύθηκαν και αξιολογήθηκαν οι διαδικασίες απαλλοτρίωσης των ΚΧ.

Μετά την αξιοποίηση όλων των δεδομένων της έρευνας, μπορεί εύκολα να διαπιστωθεί ότι:

- 1) η απαλλοτρίωση είναι το μοναδικό χρησιμοποιούμενο εργαλείο εξασφάλισης ΚΧ
- 2) υπάρχουν πολλαπλά προβλήματα, που συντελούν στην μη ικανοποιητική λειτουργία των διαδικασιών απαλλοτρίωσης ΚΧ και
- 3) διάφοροι παράγοντες παρεμβαίνουν καθοριστικά αλλοιώνοντας τον αρχικό προγραμματισμό και αποπροσανατολίζοντας την τελική υλοποίηση των σχεδίων πόλης

Τέλος, επιχειρείται η υπόδειξη προτάσεων για την περαιτέρω διερεύνηση του θεσμικού πλαισίου, προκειμένου να αξιοποιηθεί η παραπάνω έρευνα.

Λέξεις κλειδιά : ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, εφαρμογή σχεδίου πόλης, κοινόχρηστοι χώροι, απαλλοτρίωση, κοινωνικοί - οικονομικοί – διοικητικοί παράγοντες.

ABSTRACT

The present PhD thesis aims at exploring the social, administrative and economic factors that play a key role in the expropriation of public spaces (PS), within the process of implementing a city plan in medium sized Greek cities.

The motive behind the present thesis has mainly been my personal long lasting occupation, on a professional level, with the expropriation of public spaces in the Municipality of Larissa, which has long been a procedure that presented several functional problems. This situation formed the context on which a thorough analysis was based.

Within this frame, the present legal background and the institutional provisions implemented by the Local Government in the process of expropriating public spaces are examined. Moreover, the existing legislation in other European countries is also mentioned.

The study also includes abundant data gathered from surveys conducted in selected Greek cities (Larissa, Volos, Patras and Heraclion), which present the urban characteristics of the cities as well as the residents' opinions regarding the already constructed and future public spaces as well as the procedures of ensuring public spaces.

There was a special focus on the city of Larissa, in the form of a 'case study', which explored and evaluated the procedures of expropriating public spaces.

The main findings derived from data analysis are the following:

- a. 'Expropriation' is the unique tool used for ensuring public spaces.
- b. There are various problems which hinder the efficient procedure of expropriating public spaces.
- c. There are various factors that exert a negative influence on the original planning, thus changing the final implementation of the city plans.

The study's implications highlight the need for a further exploration of the legal background, on the basis of the study conducted in the present research.

Key words: medium size Greek cities, public spaces, implementation of the city plan, expropriation, social – economic – administrative factors.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου προς όλους όσους με βοήθησαν στο πολύχρονο αλλά και δύσκολο εγχείρημά μου. Κατ' αρχήν να ευχαριστήσω θερμά την συμβουλευτική επιτροπή, από την οποία οι καθηγητές του Π.Θ. κ.κ. Οικονόμου και Δέφνερ με τις (επανειλημμένες) υποδείξεις τους με οδήγησαν στην επιτυχή ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου. Θερμές ευχαριστίες οφείλω και στον επίκουρο καθηγητή του Π.Θ. κ. Καλλιώρα, ο οποίος (χωρίς καμία υποχρέωση) με βοήθησε πολύ με τις αξιόλογες επισημάνσεις του ως προς την πληρότητα της διατριβής, αλλά και την συμβολή του στην επανάκτηση της αυτοπεποίθησης, σημείο καίριο και ουσιαστικό. Τους συναδέλφους κα. Παπαδομαρκάκη, της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Ηρακλείου, και κ. Σακελαρόπουλο, της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Πατρέων, ευχαριστώ για την ουσιαστική βοήθειά τους. Επίσης, τον συνάδελφο κ. Χατζούλη, της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, οφείλω να ευχαριστήσω για τις πολύωρες και κοπιαστικές συναντήσεις μας, κατά τις οποίες άοκνα μου πρόσφερε πολλές και ενδιαφέρουσες πληροφορίες μέσα από τις οποίες προέκυψαν σημαντικά στοιχεία για την εξέλιξη της μελέτης. Τις αγαπητές φίλες κ.κ. Φ. Ζυγούρη και Ε. Αντωνίου θέλω να ευχαριστήσω, σε ανταπόδοση της πολύτιμης βοήθειάς τους για την ολοκλήρωση της διατριβής. Στον φίλο και συνάδελφο κ. Γ. Πολυμενίδη, της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου, χρωστάω (εκτός των άλλων) ένα τεράστιο ευχαριστώ. Ξεχωριστές ευχαριστίες οφείλω στον επιβλέποντα της διατριβής μου αναπληρωτή καθηγητή του Π.Θ. κ. Λαλένη Κων/νο, ο οποίος συμπορευόμενος κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διατριβής, για πολλά χρόνια, επισήμαινε εύστοχες λύσεις στον «λαβύρινθο» τηρώντας τα όρια και υποδεικνύοντας τον σωστό τρόπο για την επιτυχή συμπλήρωση του «πάζλ». Τέλος, ευχαριστώ θερμά τη σύζυγό μου Σοφία και τον γιό μου Αποστόλη που με στήριξαν ολόψυχα καθ' όλη την περίοδο του επίπονου αγώνα μας. Σίγουρα, οι γονείς μου θα ένοιωθαν πολύ περήφανοι.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	σελίδα
Εισαγωγή	16
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
ΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	
1.1. Ορισμοί.	23
1.2. Σχεδιασμός των αστικών ΚΧ.	26
1.3. Η τυπολογία των ΚΧ στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις.	30
1.4. Η συμβολή των ΚΧ στα κοινωνικά δρώμενα.	33
1.5. Η ατομική ιδιοκτησία απέναντι στις εφαρμοζόμενες πολιτικές.	36
1.6. Αρνητικά κοινωνικά φαινόμενα και συμπεριφορές σε ζητήματα διαχείρισης χώρου.	42
1.7. Συμπεράσματα.	48
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ	
2.1. Ορισμοί.	50
2.2. Ο οικονομικός προσδιορισμός του αστικού χώρου.	52
2.3. Ο ρόλος της αξίας γης στον αστικό χώρο – Αστική γαιοπρόσοδος.	54
2.4. Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία της ελληνικής αστικής γης.	57
2.5. Συμπεράσματα.	64

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

3.1. Οι ΚΧ στις ευρωπαϊκές πόλεις.	65
3.2. Τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ στην Ευρώπη.	70
3.3. Τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ στην ελληνική οικιστική πολιτική.	80
3.4. Η κρατική συμμετοχή στην απαλλοτρίωση ΚΧ κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης.	92
3.5. Αξιολόγηση των μέσων εξασφάλισης ΚΧ.	100
3.6. Η αποδοτικότητα των μέσων εξασφάλισης ΚΧ.	104
3.7. Συμπεράσματα.	112

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΟΙ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

4.1. Οι ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.	114
4.2. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των επιλεγμένων ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους.	118
4.2.1 Δήμος Βόλου	118
4.2.2 Δήμος Πατρέων	123
4.2.3 Δήμος Ηρακλείου	128
4.2.4 Δήμος Λαρισαίων	133
4.3. Τεχνικά χαρακτηριστικά πλαισίου απαλλοτριώσεων ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.	138
4.4. Συμπεράσματα.	144

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

5.1. Έρευνα απόψεων για τους ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.	147
5.1.1. Καταγραφή συλλογισμών από τις απαντήσεις των κατοίκων στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.	151
5.1.2. Καταγραφή συλλογισμών από τις απαντήσεις των τεχνοκρατών στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.	157
5.2. Ερμηνεία της έρευνας.	161
5.3. Αποτελέσματα εφαρμογών από την απαλλοτρίωση ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.	163
5.4. Συμπεράσματα.	171

6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΕΡΕΥΝΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

6.1. Η πολεοδομική ταυτότητα του Δήμου Λαρισαίων.	173
6.2. Απαλλοτρίωση ΚΧ στο Δήμο Λαρισαίων - Οι περιπτώσεις εφαρμογής.	188
6.3. Συνολική εκτίμηση της διαδικασίας απαλλοτρίωσης ΚΧ - Οι απόψεις των άμεσα εμπλεκόμενων.	208
6.4. Προβλήματα που επηρέασαν τη διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ.	213
6.5. Συμπεράσματα.	216

7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΕΔΙΟΥ

7.1. Τα αποτελέσματα της έρευνας για τους ΚΧ.	217
7.2. Οικονομικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των απαλλοτριώσεων.	218
7.3. Προσδιορισμός και επεξεργασία των παραγόντων που επηρεάζουν τη διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ.	222
7.4. Συμπεράσματα.	233

8^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1. Γενικές παρατηρήσεις.	235
8.2. Διαπιστώσεις για την απαλλοτρίωση ΚΧ.	239
8.3. Επισημάνσεις για την εφαρμογή του σχεδιασμού.	246
8.4. Εναλλακτικές προτάσεις.	250

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Φωτογραφική αποτύπωση των πράξεων απαλλοτρίωσης στο Δήμο Λαρισαίων.	254
2. Οικονομικά στοιχεία ΕΤΕΡΠΣ.	270
3. Η έρευνα για τους Δημόσιους Ανοιχτούς Χώρους (ΔΑΧ) ή Κοινόχρηστους Χώρους (ΚΧ)	279
3.1. Δημότες – Κάτοικοι.	279
3.2. Φορείς.	284
3.3. Τεχνοκράτες – Μηχανικοί.	287
4. Κατάρτιση ερωτηματολογίου για τους ΔΑΧ (ή ΚΧ)- Ομαδοποίηση απαντήσεων.	291
4.1. Για τους Δημότες – Κατοίκους.	292
4.2. Για τους Φορείς.	294
4.3. Για τους Τεχνοκράτες – Μηχανικούς.	295
5. Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.	296
5.1. Στη πόλη του Βόλου.	296
5.2. Στη πόλη του Ηρακλείου.	304
5.3. Στη πόλη της Λάρισας.	312
5.4. Στη πόλη της Πάτρας.	321
6. Ερωτηματολόγιο για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης.	330
7. Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο για τις πράξεις.	331

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

- Ελληνόγλωσση – Ξενόγλωσση – Ιστοσελίδες. 332
- Συνεντεύξεις. 342

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	σελίδα
Πίνακας 3.1. Ευρωπαϊκό αστικό πράσινο ανά κάτοικο	66
Πίνακας 3.2. Ελληνικό αστικό πράσινο ανά κάτοικο	67
Πίνακας 3.3. Ποσοστό αύξησης των εντός σχεδίου περιοχών για την Ελλάδα	69
Πίνακας 3.4. Μέσα εξασφάλισης ΚΧ σε Ευρωπαϊκές χώρες	102
Πίνακας 3.5. Εκτάσεις χώρων πρασίνου στις Ευρωπαϊκές πόλεις	109
Πίνακας 4.1. Διατιθέμενοι ΚΧ και ΚΦ χώροι ανά πολεοδομική ενότητα στο Δήμο Βόλου	121
Πίνακας 4.2. Ποσοστό χώρων πρασίνου στο εγκεκριμένο σχέδιο των επιλεγμένων πόλεων	139
Πίνακας 4.3. Ποσοστό ΚΧ και οδικού δικτύου στο συνολικά εγκεκριμένο σχέδιο των επιλεγμένων πόλεων	139
Πίνακας 4.4. Εμβαδόν ΚΧ και οδικού δικτύου ανά κάτοικο στις επιλεγμένες πόλεις	140
Πίνακας 4.5. Χρηματοδότηση των επιλεγμένων δήμων	143
Πίνακας 4.6. Κρατική επιχορήγηση των επιλεγμένων δήμων την τελευταία 3ετία	144
Πίνακας 5.1. Αναλογία υλοποιημένων αστικών χώρων πρασίνου ανά κάτοικο στις επιλεγμένες πόλεις	148
Πίνακας 5.2. Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (1991-2001)	156
Πίνακας 5.3. Ποσοστό πράξεων αναλ. αποζημ. που συντάχθηκαν ως προς τις αιτήσεις, στις επιλεγμένες πόλεις	166
Πίνακας 5.4. Οικοδομική δραστηριότητα στις επιλεγμένες πόλεις (1997-2006)	167
Πίνακας 5.5. Αύξηση πληθυσμού (%) στις επιλεγμένες πόλεις (2001-2011)	167
Πίνακας 6.1. Έκταση τομέων και εμβαδόν ΚΧ, χώρων πρασίνου και οδικού δικτύου στο Δήμο Λαρισαίων	182
Πίνακας 6.2. Ποσοστά ΚΧ στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης του Δήμου Λαρισαίων	182
Πίνακας 6.3. Συχνότητα εμφάνισης προβλημάτων στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ για το Δήμο Λαρισαίων	213
Πίνακας 6.4. Παρέμβαση των προβλημάτων στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης	216
Πίνακας 7.1. Εισπραχθείσες εισφορές (Ν. 1337/83) ανά έτος, στο Δήμο Λαρισαίων	219

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Πίνακας 7.2. Υλοποιημένοι ΚΧ και εμβαδόν ανά τομέα για το Δήμο Λαρισαίων	220
Πίνακας 7.3. Τιμές αντικειμενικού προσδιορισμού ανά τομέα για το Δήμο Λαρισαίων	220
Πίνακας 7.4. Παράγοντες και τρόπος επίδρασης στις πράξεις απαλλοτρίωσης για το Δήμο Λαρισαίων	232
Πίνακας 7.5. Αιτιολογία δέσμευσης ακινήτων	238

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ	σελίδα
Γράφημα 3.1. Αναλογία αστικού πρασίνου – κατοίκων σε Ευρώπη και Ελλάδα	68
Γράφημα 3.2. Εκτάσεις χώρων πρασίνου στις Ευρωπαϊκές πόλεις	110
Γράφημα 3.3. Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες : οικονομικές-καθαρές-με καλύτερα δημόσια πάρκα	111
Γράφημα 4.1. Ποσοστό ΚΧ ανά πολεοδομική ενότητα στο Δήμο Βόλου	121
Γράφημα 4.2. Ποσοστό ΚΧ και οδικού δικτύου στο συνολικά εγκεκριμένο σχέδιο των επιλεγμένων πόλεων	140
Γράφημα 4.3. Εμβαδόν ΚΧ και οδικού δικτύου ανά κάτοικο στις επιλεγμένες πόλεις	141
Γράφημα 5.1. Διατιθέμενοι χώροι πρασίνου (τ.μ.) ανά κάτοικο	148
Γράφημα 5.2. Υπάρχοντες Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (πολλοί – λίγοι)	153
Γράφημα 5.3. Υπάρχοντες Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (αρέσουν ή όχι)	153
Γράφημα 5.4. Προβλεπόμενοι Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (απαραίτητοι – περιττοί)	154
Γράφημα 5.5. Ικανοποίηση σχετικά με τη ζωή στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις	154
Γράφημα 5.6. Συνεισφορά δημοτών για τους Δημόσιους Ανοιχτούς Χώρους στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις	155
Γράφημα 5.7. Δίκαια διαδικασία εξασφάλισης ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις	158
Γράφημα 5.8. Εφαρμοσιμότητα στα εργαλεία εξασφάλισης ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις	159
Γράφημα 5.9. Απαιτούμενα χαρακτηριστικά εργαλείων εξασφάλισης ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις	160
Γράφημα 5.10. Ποσοστό πράξεων αναλ. αποζημ. που συντάχθηκαν ως προς τις αιτήσεις, στις επιλεγμένες πόλεις	170
Γράφημα 6.1. Μέγεθος τομέων στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης του Δήμου Λαρισαίων	183
Γράφημα 6.2. Το σύνολο των ΚΧ ανά τομέα για το Δήμο της Λάρισας	184
Γράφημα 6.3. Εμφάνιση προβλημάτων στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ για το Δήμο Λαρισαίων	214

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Γράφημα 7.1. Αιτιολογία δέσμευσης ακινήτων

238

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	σελίδα
Χάρτης 4.1. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Βόλου	118
Χάρτης 4.2. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Πατρέων	123
Χάρτης 4.3. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Ηρακλείου	128
Χάρτης 4.4. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Λαρισαίων	133
Χάρτης 4.5. Οι συνοικίες της Λάρισας σήμερα	138
Χάρτης 6.1. Πιθανή διάταξη των ΟΤ και των δρόμων της Λάρισας σύμφωνα με το Ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα	174
Χάρτης 6.2. Παλαιό σχεδιάγραμμα της πόλης Λάρισας (1586 μΧ)	174
Χάρτης 6.3. Υφιστάμενοι και μελλοντικοί ΚΧ στο Δήμο Λαρισαίων	181
Χάρτης 6.4. Χωρική κατανομή των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης/είδος διάνοιξης/προβλήματα	212

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ - ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΓΠΣ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΔΑΧ Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι
ΕΕ Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΣΥΕ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας
ΕΤΕΡΠΣ Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων
ΙΤΑ Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΚΣΔ Κοινωνικός Συντελεστής Δόμησης
ΚΧ Κοινόχρηστοι Χώροι
ΚΦ Κοινωφελείς Χώροι
ΟΤ Οικοδομικό Τετράγωνο
ΟΤΑ Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΕ Πολεοδομική Ενότητα
ΠΜ Πολεοδομική Μελέτη
ΣΔ Συντελεστής Δόμησης
ΣΕΕΔΔ Σώμα Ελεγκτών - Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης
ΣτΕ Συμβούλιο της Επικρατείας
ΣτΠ Συνήγορος του Πολίτη
ΣΧΟΟΑΠ Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων
ΤΕΕ Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
ΥΠΕΧΩΔΕ Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΥΠΕΚΑ Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικών Αλλαγών
ΦΕΚ Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο έρευνας

Αντικείμενο της διδακτορικής διατριβής είναι η αναζήτηση των διαφόρων παραγόντων που επηρεάζουν τις διαδικασίες απαλλοτρίωσης κοινόχρηστων χώρων (ΚΧ), κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης, στις ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Οι παράγοντες αυτοί αφορούν σε κοινωνικούς, διοικητικούς και οικονομικούς συντελεστές με σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των σχετικών διαδικασιών. Η μελέτη εστιάζεται στη καταγραφή, διερεύνηση και ανάλυση των παραγόντων καθώς, και στον τρόπο με τον οποίο παρεμβαίνουν στις απαλλοτριώσεις ΚΧ.

Η έρευνα του θέματος στοχεύει στη κριτική ανάλυση των διαδικασιών απαλλοτρίωσης κοινόχρηστων χώρων, μέσα στον ήδη δομημένο αστικό ιστό και, στην ανάδειξη των συντελεστών που επηρεάζουν τις διαδικασίες των υπό απαλλοτρίωση εκτάσεων, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι εξωθεσμικές παρεμβάσεις (κακοδιοίκηση – διαφθορά) και οι αποφάσεις να επηρεάζονται (μόνο) από τα αποτελέσματα κοινωνικών-αναπτυξιακών σχεδιασμών.

Πρωτοτυπία της διατριβής

Η ανάλυση του παρόντος θέματος στην ελληνική βιβλιογραφία είναι εξαιρετικά περιορισμένη. Βέβαια, υπάρχει λεπτομερής καταγραφή όλης της ισχύουσας νομοθεσίας καθώς και των διαδικασιών που τηρούνται στις περιπτώσεις απαλλοτρίωσης ΚΧ¹. Όμως, δεν υπάρχουν στοιχειοθετημένες ερευνητικές εργασίες και μελέτες που να προσδιορίζουν και να αναλύουν τους παράγοντες που συμβάλλουν στην ολοκλήρωση της διαδικασίας απαλλοτρίωσης. Η εμπειρία δηλαδή, από τη διαδικασία εξασφάλισης ΚΧ κατά την εφαρμογή των σχεδίων πόλεων, δεν έχει καταγραφεί και, πολύ περισσότερο, δεν έχει αξιολογηθεί επαρκώς.

Επιπρόσθετα, στα αρχεία των αρμόδιων υπουργείων υπάρχουν ελάχιστες ερευνητικές εργασίες με βάσεις δεδομένων που αφορούν σε μια στοιχειώδη επεξεργασία και κάποια στατιστικά αποτελέσματα για συγκεκριμένες (και μόνο) μεθόδους εξασφάλισης ΚΧ², οι οποίες δεν έχουν αξιοποιηθεί ικανοποιητικά. Το

¹ Παναγιωτόπουλος και Καριώτης, 2006, Ρωμαλιάδης, 1987, Χορομίδης, 2002, Χριστοφιλόπουλος, 2002 κ.ά.

² Αποφάσεις Πολεοδομιών για την έκδοση τίτλων μεταφοράς συντελεστή δόμησης, από το Τμήμα Δ' Μεταφ. Συντ/στη Δόμησης, Δ/σης Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ

αποτέλεσμα των παραπάνω είναι να υπάρχουν σχετικές νομοθεσίες (Ν. 2300/1995 και Ν. 3044/2002 για τη Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης) που εφαρμόστηκαν για κάποιο χρονικό διάστημα αποσπώντας θετικές κριτικές, οι οποίες όμως παραμένουν ανίσχυρες λόγω νομικών κωλυμάτων³. Αλλά και στη ξενόγλωσση βιβλιογραφία, οι αναφορές στο θέμα⁴ είναι περιορισμένες. Και αυτό εξηγείται αφενός από το γεγονός ότι στην ευρωπαϊκή επικράτεια υπάρχει μόνο ένας μικρός αριθμός σχετικών νόμων και αφετέρου, οι επικρατούσες πολιτικές είναι σταθερές και ευδιάκριτες. Αντίθετα, στην ελληνική πραγματικότητα ο ένας νόμος διαδέχεται τον άλλο⁵ και η μία εγκύκλιος αναιρεί την άλλη. Σε πολλές από αυτές τις περιπτώσεις μάλιστα δεν γίνεται απολύτως σαφές το «πεδίο ισχύος» της κάθε μιας.

Η δυσαρμονία νόμων και πολιτικών είναι (κάποια) από τα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν τις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ. Το σχετικό πεδίο χρήζει έρευνας καθώς, τέτοιες προσπάθειες εμπεριέχουν την απαραίτητη επιστημονική πρωτοτυπία και, επιπλέον, τα αποτελέσματα της ερευνητικής εργασίας είναι ικανά να προσφέρουν αποδοτικές λύσεις.

Ερευνητικοί στόχοι

Οι στόχοι της διατριβής είναι :

- 1) να παρουσιασθεί το θεσμικό και νομικό πλαίσιο που διέπει τις απαλλοτριώσεις για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων,
- 2) να γνωστοποιηθούν οι διαδικασίες που τηρούνται κατά την εξέλιξη των απαλλοτριώσεων
- 3) να αξιολογηθούν τα κριτήρια επιλογής των χώρων μέσα στον αστικό ιστό των πόλεων
- 4) να διερευνηθεί η επίδραση των παραγόντων που επηρεάζουν τις διαδικασίες απαλλοτρίωσης και
- 5) να δοθούν κατευθύνσεις περαιτέρω διερεύνησης θεσμικών διαδικασιών για την ελαχιστοποίηση αρνητικών παραγόντων που διέπουν τις απαλλοτριώσεις.

³ Αντισυνταγματική κρίση από την Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας, απόφαση 4572/1996 και 2366/2007

⁴ Planning and Compulsory Purchase Act, 2004, Code de l' Urbanism et de l' Habitation, 1954 κ.ά.

⁵ Ν. 880/1979, Ν. 2300/1995, Ν. 3044/2002 για τη Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης

Υποθέσεις εργασίας

Ως υποθέσεις εργασίας, για την μελέτη, έγιναν αποδεκτά ότι:

- 1) υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός νομοθετικών εργαλείων για την εξασφάλιση ΚΧ στην ελληνική οικιστική πολιτική.
- 2) η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων στις ελληνικές πόλεις, υποδηλώνει τη μη αποδοτική λειτουργία της διαδικασίας απαλλοτρίωσης ΚΧ.
- 3) η απουσία ενός ολοκληρωμένου συστήματος κτηματολογικών πληροφοριών, δυσχεραίνει το έργο της διοίκησης που ασχολείται με τις απαλλοτριώσεις ΚΧ.
- 4) η αξία της γης και οι οικονομικές δυνατότητες της διοίκησης επεμβαίνουν σημαντικά στη διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ.
- 5) η κοινωνική δυναμική είναι ικανή να επηρεάσει τις αποφάσεις της διοίκησης που αφορούν στην εφαρμογή των σχεδίων.

Αιτιολόγηση της επιλογής του ερευνητικού αντικειμένου

Αφορμή για την εκπόνηση της διατριβής αποτέλεσε η προσωπική επαγγελματική ενασχόληση με τη διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ στη Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων για πολλά χρόνια.

Η εμφανής δυσλειτουργία στην εξέλιξη της συνολικής διαδικασίας έδωσε το έναυσμα για βαθύτερη διερεύνηση. Η έρευνα στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων στις δομημένες περιοχές των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους, είχε σαν αποτέλεσμα τον εντοπισμό της μη αποδοτικής διεκπεραίωσης των διαδικασιών εξαιτίας της παρέμβασης διάφορων παραγόντων. Οι (θεσμικοί και μη) παράγοντες αυτοί επεμβαίνουν, ενίοτε ιδιοτελώς, και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των διαδικασιών. Αυτό είναι το στοιχείο που τους καθιστά άξιους περαιτέρω διερεύνησης και επίσης, προσδίδει την πρωτοτυπία στην παρούσα διατριβή.

Η πραγμάτωση αυτής της διατριβής απαιτούσε την αναζήτηση δεδομένων και στοιχείων που καθιστούσαν αναγκαία τη συνεργασία με φορείς (ΥΠΕΧΩΔΕ, Δήμους, Νομαρχίες) ανά την Ελλάδα, απ' όπου αντλήθηκαν όλα αυτά που θεωρούνται απαραίτητα για την τεκμηρίωση της κριτικής των μηχανισμών που αναφέρονται παραπάνω.

Οι επιλεγμένες στη διατριβή ελληνικές πόλεις συγκεντρώνουν τα χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους. Επίσης, στις πόλεις αυτές

λειτουργούν οργανωμένες Πολεοδομικές Υπηρεσίες από τις οποίες συγκεντρώθηκε το απαραίτητο σχετικό υλικό. Συγκεκριμένα, από τις Διευθύνσεις Πολεοδομίας των Δήμων Βόλου, Πάτρας και Ηρακλείου αντλήθηκαν όλες οι πληροφορίες που αφορούν στις διαδικαστικές λειτουργίες των Υπηρεσιών, στα εγκεκριμένα σχέδια πόλης, στους κοινόχρηστους χώρους κ.ά. Από την πόλη της Λάρισας, η οποία αποτέλεσε τη μελέτη περίπτωσης, καταγράφηκαν λεπτομέρειες έχοντας το πλεονέκτημα της προσωπικής επαφής. Με τον συνδυασμό όλων των παραπάνω, δόθηκαν απαντήσεις που αφορούσαν στην ανάλυση και στην αξιολόγηση των θεσμικών διαδικασιών.

Η εξέταση του θέματος (δηλαδή η «οπτική γωνία» υπό την οποία προσεγγίζονται οι ΚΧ), βασίστηκε σε πρωτογενή αλλά και δευτερογενή πληροφόρηση. Πρωτογενή πηγή πληροφόρησης αποτελεί η συλλογή των στοιχείων και οι συνεντεύξεις με τους υπαλλήλους που στελεχώνουν τις αρμόδιες υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Οι έρευνες πεδίου με τα ερωτηματολόγια που απευθύνονται στους κατοίκους της πόλης (απλούς δημότες, φορείς και τεχνοκράτες) συμπληρώνουν και ενισχύουν τα πρωτογενή στοιχεία ενώ, τη δευτερογενή πληροφόρηση καλύπτουν οι βιβλιογραφικές αναφορές.

Συνεισφορά

Η συγκεκριμένη διατριβή συμβάλλει στη προσέγγιση αποτελεσματικότερης διαδικασίας εξασφάλισης ΚΧ, στις ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Σε πρώτο επίπεδο, η έρευνα αποτυπώνει τους νόμους και τις θεσμικές διαδικασίες για την εξασφάλιση ΚΧ και μπορεί να λειτουργήσει, αφενός, ως οδηγός στους τεχνικούς του κλάδου και αφετέρου, ως δείγμα για την περαιτέρω νομική και θεσμική ανασυγκρότηση των κρατικών λειτουργιών. Επίσης, μέσα από την ανάλυση των διαδικασιών γίνεται περισσότερο κατανοητή η λειτουργία της δημόσιας διοίκησης στο υπο-διερεύνηση θέμα, και επιπλέον, αναδεικνύεται η αναποτελεσματικότητα του συστήματος απόκτησης και διασφάλισης κοινόχρηστων χώρων δια του εργαλείου της απαλλοτρίωσης.

Σε δεύτερο επίπεδο, η μελέτη των συμπερασμάτων στα οποία καταλήγει η διατριβή θα οδηγήσουν στην κατά περίπτωση εξειδίκευση των ποιοτικών και κοινωνικών κριτηρίων για το σχεδιασμό και, στην περεταίρω διερεύνηση των αποφάσεων δημιουργίας κοινόχρηστων χώρων σε ένα, ήδη, δομημένο αστικό περιβάλλον.

Τελικά, οι ελληνικές πόλεις έχουν απόλυτη ανάγκη από πολεοδομικές παρεμβάσεις, οι οποίες να δικαιολογούν το κόστος τους κοινωνικά και αναπτυξιακά.

Διάρθρωση διατριβής - μεθοδολογία

Η διατριβή είναι διαρθρωμένη σε τρία μέρη.

Το πρώτο μέρος (κεφάλαια 1,2 και 3) αποτελεί το προκαταρκτικό υλικό με θεωρητικές προσεγγίσεις και τους απαραίτητους ορισμούς.

Το δεύτερο μέρος (κεφάλαια 4,5,6 και 7) αποτελεί το κυρίως μέρος της διατριβής. Περιλαμβάνει την περιπτωσιολογική μελέτη της διατριβής δηλαδή, την απαλλοτρίωση των κοινόχρηστων χώρων στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Γίνεται αναλυτική παρουσίαση για το Δήμο Λαρισαίων, που αποτελεί τη περίπτωση μελέτης. Επίσης, δίνονται στοιχεία από την αξιολόγηση της έρευνας πεδίου.

Το τελευταίο μέρος (κεφάλαιο 8) αποτελεί την κατακλείδα της διατριβής, όπου παρουσιάζονται διαπιστώσεις για την απαλλοτρίωση ΚΧ καθώς και κατευθύνσεις περαιτέρω διερεύνησης.

Αναλυτικότερα :

στο 1ο κεφάλαιο επιχειρείται μια θεωρητική βιβλιογραφική προσέγγιση της κοινωνικής διάστασης του αστικού χώρου. Αναφέρονται, γενικά, για το σχεδιασμό των αστικών ΚΧ, για την (διαχρονική) τυπολογία των ΚΧ στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις, για το ρόλο που διαδραματίζουν οι ΚΧ στην οργάνωση του αστικού ιστού και, τέλος, τα διάφορα αρνητικά κοινωνικά φαινόμενα και συμπεριφορές σε ζητήματα διαχείρισης χώρου.

Στο 2ο κεφάλαιο εξετάζεται η οικονομική διάσταση του χώρου. Δίνονται οι απαραίτητοι ορισμοί της οικονομικής ορολογίας, ο οικονομικός προσδιορισμός στη σχέση χώρου και ανθρώπινης κοινωνίας, ο ρόλος της αξίας της γης στον αστικό χώρο και τους διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή της γης.

Στο 3ο κεφάλαιο επιχειρείται μία κριτική αναφορά των εργαλείων εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων. Αναφέρονται τα διάφορα μέσα εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων που χρησιμοποιούνται στις Ευρωπαϊκές χώρες και στην Ελλάδα. Επίσης, εκτιμάται ο τρόπος συμμετοχής του ελληνικού κράτους στην απαλλοτρίωση ΚΧ. Επίσης, γίνεται μία αξιολόγηση των μέσων εξασφάλισης ΚΧ μέσα από την αποτελεσματικότητα που έχει ήδη διαμορφωθεί στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Το 4ο κεφάλαιο εστιάζεται στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Είναι 4 χαρακτηριστικές ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους με κοινά διακριτικά στοιχεία, για τις οποίες υπήρχε η δυνατότητα συγκέντρωσης όλων των απαραίτητων στοιχείων, από την επεξεργασία των οποίων προέκυπταν οι απαιτούμενες πληροφορίες για την αποτύπωση των φυσικών, αστικών και πολεοδομικών δεδομένων των επιλεγμένων πόλεων. Στη συνέχεια, από τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες των αντίστοιχων δήμων, αποτιμώνται τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλαισίου απαλλοτριώσεων ΚΧ στις παραπάνω πόλεις και γίνονται οι σχετικές συγκρίσεις.

Στο 5ο κεφάλαιο καταγράφεται η έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις. Γνωστοποιούνται και επεξεργάζονται στοιχειωδώς τα αποτελέσματα που αφορούν στις απόψεις των δημοτών και των τεχνοκρατών ως προς τους ΚΧ (υπάρχοντες και προτεινόμενους), τη ζωή στη πόλη (γενικότερα), τα οικονομικά δεδομένα (όσον αφορά τις αποζημιώσεις) και, την αξιολόγηση των μεθοδολογιών απόκτησης των ΚΧ. Επίσης, αναφέρονται και μελετώνται τα αποτελέσματα εφαρμογών των απαλλοτριώσεων ΚΧ, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες των παραπάνω πόλεων.

Στο 6ο κεφάλαιο εξετάζεται η πόλη της Λάρισας ως περίπτωση μελέτης. Αποτυπώνεται η πολεοδομική συγκρότηση του δήμου Λαρισαίων καθώς και στοιχεία, από την αρμόδια Διεύθυνση, που αφορούν τις απαλλοτριώσεις των ΚΧ. Παρουσιάζεται η ταυτότητα της πόλης και αναλύεται η κατανομή των κοινόχρηστων χώρων στον πολεοδομικό ιστό. Επίσης, ερευνάται το αρχείο των απαλλοτριώσεων στο Δήμο Λαρισαίων σε διάστημα δεκαπενταετίας, με αναφορές σε αναλυτικά στοιχεία που αναδεικνύουν τα προβλήματα τα οποία επηρεάζουν τη διαδικασία απαλλοτρίωσης και εκτιμώνται τα τελικά αποτελέσματα σε σχέση με την αρχική σκοπιμότητα των απαλλοτριώσεων. Εκμεταλλευόμενοι την προσωπική ενασχόληση, για πολλά χρόνια, με τη διαδικασία απαλλοτρίωσης στο Δήμο Λαρισαίων, την ύπαρξη οργανωμένου αρχείου, αλλά και την άριστη συνεργασία με τους καθ' ύλην αρμόδιους υπαλλήλους (Δ/ση Πολεοδομίας, Δ/ση Τεχνικών Έργων, Δ/ση Οικονομικών), προχωρήσαμε στη συλλογή πολλών ενδεικτικών λεπτομερειών που συνθέτουν το σύνολο της εξέλιξης των σχετικών διαδικασιών.

Στο 7ο κεφάλαιο αναλύεται η έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις για τους ΚΧ και τις απαλλοτριώσεις ΚΧ. Προσδιορίζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τις απαλλοτριώσεις των ΚΧ,

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

μελετώνται και ερμηνεύονται. Επίσης, καταγράφονται διασυνδέσεις με αντίστοιχες βιβλιογραφικές αναφορές που εδραιώνουν τα αποτελέσματα της έρευνας.

Το 8ο κεφάλαιο περιλαμβάνει κάποιες διαπιστώσεις για την απαλλοτρίωση ΚΧ, γενικές παρατηρήσεις και επισημάνσεις που αφορούν στην διαδικασία υλοποίησης του σχεδιασμού.

1^Ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

1.1. Ορισμοί

Η ιδιοκτησία είναι αόριστη νομική έννοια και κάθε φορά, από το ισχύον Σύνταγμα, προσδιορίζεται το περιεχόμενό της υπό τον δικαστικό έλεγχο της συνταγματικότητάς της. Τα διαφορετικά ιδιοκτησιακά δικαιώματα, ερείδονται σε διαφορετικές συνταγματικές και νομοθετικές ρυθμίσεις σε κάθε χώρα και η εφαρμογή των πολεοδομικών εργαλείων απόκτησης κοινόχρηστων χώρων οδηγεί σε σύγκρουση του δικαιώματος της ιδιοκτησίας, άλλοτε σε μεγάλο άλλοτε σε μικρότερο βαθμό, αναλόγως με την έννοια η οποία δίδεται από το Σύνταγμα της κάθε χώρας (Ζυγούρη, 2007: 43). Είναι η κινητή και ακίνητη περιουσία (καθώς και πνευματική) και αποτελεί κοινωνικό και οικονομικό **θεσμό**, που εκφράζει τις σχέσεις των προσώπων, φυσικών ή νομικών, στη παραγωγική διαδικασία.

Η Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και του Πολίτη, που ψηφίστηκε από τους αντιπροσώπους του Γαλλικού λαού, στις 26 Αυγούστου 1789 (η πρώτη Διακήρυξη, ενώ η δεύτερη την 24^η Ιουνίου 1793), κατά την περίοδο της Γαλλικής Επανάστασης από τη Συντακτική Συνέλευση, αναγνωρίζει την ιδιοκτησία μεταξύ άλλων ως φυσικό και απαράγραπτο δικαίωμα του ανθρώπου (άρθρο 2), το οποίο η κυβέρνηση εγγυάται στον πολίτη. Στη συνέχεια, η ιδέα της ατομικής ιδιοκτησίας είχε αρχίσει να περιορίζεται και να λαμβάνεται περισσότερο υπόψη το κοινό συμφέρον. Έτσι, εφαρμόστηκαν εθνικοποιήσεις επιχειρήσεων όπως επίσης και απαλλοτριώσεις για όφελος του συνόλου σε αρκετά μεγάλη κλίμακα. Επιβλήθηκαν πολλοί περιορισμοί για θέματα δημόσιας υγείας, για την αστυφιλία, τον τουρισμό κλπ., που είναι κατά της ατομικής ιδιοκτησίας.

Στη σημερινή εποχή, στην Ελλάδα, σαν μέτρο αντιμετώπισης της δημοσιονομικής κρίσης, προωθούνται ιδιωτικοποιήσεις επιχειρήσεων ιδιοκτησίας του δημοσίου, ακόμα και κοινωνικού χαρακτήρα. Το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) έχει αποκλειστική αποστολή να μεγιστοποιήσει την αξία που θα αποφέρει στο ελληνικό Δημόσιο η αξιοποίηση ή/και η πώληση των στοιχείων του ενεργητικού του. Το πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων της χώρας αποτελεί σήμερα ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα αξιοποίησης στον κόσμο. Ο κύριος στόχος του είναι η προσέλκυση σημαντικών ροών κεφαλαίου, που θα συνεισφέρουν στην επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας και θα τροφοδοτήσουν

την οικονομική ανάπτυξη (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : www.hradf.com/gr).

Ωστόσο, ο θεσμός της ιδιοκτησίας αναγνωρίζεται σήμερα και προστατεύεται διεθνώς. Στην Οικουμενική Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου της 10 Δεκεμβρίου 1948 από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, αναφέρεται ότι ο καθένας δικαιούται να έχει περιουσία μόνος ή μαζί με άλλους. Κανένας δεν μπορεί να στερηθεί αυθαίρετα της ιδιοκτησίας.

Από το Σύνταγμα της Ελλάδας⁶, ορίζεται σαφώς ότι «η ιδιοκτησία τελεί υπό την προστασία του Κράτους, τα δικαιώματα όμως που απορρέουν από αυτή δεν μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος». Στη συνέχεια αποσαφηνίζεται ότι «κανένας δεν στερείται την ιδιοκτησία του, παρά μόνο για δημόσια ωφέλεια που έχει αποδειχθεί με τον προσήκοντα τρόπο, όταν και όπως ο νόμος ορίζει, και πάντοτε αφού προηγηθεί πλήρους αποζημίωση, που να ανταποκρίνεται στην αξία την οποία είχε το υπό απαλλοτρίωση ακίνητο κατά το χρόνο της συζήτησης στο δικαστήριο για τον προσωρινό προσδιορισμό της αποζημίωσης». Και βέβαια «πριν καταβληθεί η οριστική ή προσωρινή αποζημίωση, διατηρούνται ακέραια όλα τα δικαιώματα του ιδιοκτήτη και δεν επιτρέπεται η κατάληψη».

Η έννοια των κοινόχρηστων χώρων ορίζεται καταρχήν από τον Αστικό Κώδικα, που τέθηκε σε ισχύ στις 23-2-1946 (βιβλίο Τρίτο, Εμπράγματο Δίκαιο, Κεφάλαιο Πρώτο, «Τα πράγματα και τα δικαιώματα πάνω σ' αυτά γενικώς»), όπου στο άρθρο 966 θεσπίζεται ότι «πράγματα εκτός συναλλαγής είναι τα κοινά σε όλους, τα κοινόχρηστα και τα προορισμένα στην εξυπηρέτηση δημόσιων, δημοτικών, κοινοτικών ή θρησκευτικών σκοπών». Επιπλέον, στο άρθρο 967 ορίζεται ενδεικτικώς ότι «πράγματα κοινής χρήσεως, είναι ιδίως τα νερά με ελεύθερη και αέναη ροή, οι δρόμοι, οι πλατείες, οι αιγιαλοί, τα λιμάνια και οι όρμοι, οι όχθες των πλεύσιμων ποταμών, οι μεγάλες λίμνες και οι όχθες τους».

Κοινόχρηστοι χώροι, σύμφωνα με την παρ. 2, του άρθρου 2, του Ν 1577/1985, Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός-ΓΟΚ, (ΦΕΚ 210 Α/17-18.12.85), είναι οι κάθε είδους δρόμοι, πλατείες, άλση και γενικά οι προοριζόμενοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο.

⁶ όπως αναθεωρήθηκε με το Ψήφισμα της 27 Μαΐου 2008 της Η' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων, Μέρος Δεύτερο, άρθρο 17, παρ. 1, 2 και 4

Το άρθρο 2 του Ν. Δ/τος της 17-7-1923 (ΦΕΚ 228 Α/16-8-23), ορίζει ότι τα σχέδια πόλεως καθορίζουν εκτός από τους οικοδομήσιμους χώρους, τους κοινωφελείς, τα οικοδομικά τετράγωνα και τους κοινόχρηστους χώρους, δηλαδή, αυτούς που προορίζονται για κοινή χρήση και δεν μπορούν να οικοδομηθούν, όπου περιγράφει : «...α) τα οδούς και πλατείας, τους κοινόχρηστους κήπους, πρασιάς και άλση και εν γένει τους προς κοινωφελείς σκοπούς αναγκαιούντας κοινοχρήστους χώρους».

Απαλλοτρίωση ονομάζεται η ενέργεια με την οποία το δημόσιο, για κοινωφελείς σκοπούς, παίρνει στην κυριότητά του ακίνητη περιουσία ενός ιδιώτη, ακόμα και χωρίς τη συγκατάθεσή του, και τον αποζημιώνει γι' αυτό. Η **αφαίρεση** του δικαιώματος αυτή, μπορεί να πάρει δυο μορφές:

- 1) αυτή που γίνεται με τη θέληση αυτού που είναι κάτοχος κάποιου δικαιώματος και
- 2) αυτή που γίνεται αναγκαστικά, χωρίς τη θέληση του ιδιοκτήτη.

Η αναγκαστική απαλλοτρίωση απαγορεύεται (σύμφωνα με τον Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας) από τους νόμους που προστατεύουν την ατομική **ιδιοκτησία** και επιτρέπεται μόνο όταν γίνεται αποδεδειγμένα για την κοινή ωφέλεια (άρθρο 276, παρ. 1). Για την απαλλοτρίωση ακινήτων που καταλαμβάνονται από τους προβλεπόμενους από το εγκεκριμένο σχέδιο κοινόχρηστους χώρους, δηλαδή οδούς, πλατείες, άλση κτλ, υπόχρεοι προς καταβολή της αποζημίωσης είναι ο δήμος ή η κοινότητα και οι παρόδιοι ιδιοκτήτες, όπως ορίζεται στις σχετικές διατάξεις. Ως ωφελούμενοι παρόδιοι, σύμφωνα με το άρθρο 290, παρ. 1 και 3, θεωρούνται οι ιδιοκτήτες των ακινήτων των οποίων τα οικοπέδα έχουν ή μπορούν να αποκτήσουν με προσκυρώσεις ή τακτοποιήσεις πρόσωπο στον κοινόχρηστο χώρο, στον οποίο περιλαμβάνεται το απαλλοτριωτέο ακίνητο (Π. Δ/γμα της 14-7-99, ΦΕΚ 580 Δ/27-7-99).

Η πολεοδομική νομοθεσία έχει περιβάλλει τους ΚΧ με ένα ιδιαίτερα προστατευτικό καθεστώς. Λόγω της αυξημένης σημασίας τους για τον πολεοδομικό σχεδιασμό η κήρυξη της ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης, προς εφαρμογή του σχεδίου πόλης, λαμβάνει χώρα ειδικά για τους ΚΧ με τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος που τροποποιεί το ρυμοτομικό σχέδιο του ν. δ/τος 1923 ή εγκρίνει την πολεοδομική μελέτη του ν. 1337/1985. Επιπλέον, η εισφορά σε γη αποσκοπεί κατά ιεραρχική προτεραιότητα στην κάλυψη των αναγκών σε ΚΧ και, μόνο εάν οι ανάγκες αυτές καλύπτονται, έπεται η αξιοποίηση της εισφερόμενης γης και για την κάλυψη

άλλων σκοπών, όπως η παραχώρηση οικοπέδων σε όσους ιδιοκτήτες τα ακίνητά τους ρυμοτομούνται εξολοκλήρου ή σε μεγάλο βαθμό, για τους ΚΦ χώρους κλπ.

Σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 του ν.δ/τος 797/1971 (ΦΕΚ 1 Α/1-1-71) "περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων" η αποζημίωση καθορίζεται σύμφωνα με την πραγματική αξία του απαλλοτριωμένου κατά τον χρόνο δημοσίευσης της απόφασης κήρυξης της αναγκαστικής απαλλοτριώσης. Κατά τη διαδικασία προσδιορισμού της αποζημίωσης του ιδιοκτήτη του ακινήτου, λαμβάνεται υπόψη η πραγματική του αξία κατά το χρόνο δημοσίευσης της απόφασης (ή της ενώπιον του δικαστηρίου συζήτησης της σχετικής αίτησης), με βάση δε την πραγματική κατάσταση αυτού. Η αντικειμενική δε αξία του ακινήτου αποτελεί χρήσιμο στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη προς συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων. Συγκριτικά στοιχεία πρόσφορα για την εκτίμηση της αξίας του απαλλοτριωμένου, όπως μεταβιβάσεις παρακείμενων και ομοειδών ακινήτων, είναι πάντα χρήσιμα.

1.2. Σχεδιασμός των αστικών ΚΧ

Ο 21ος αιώνας οδηγείται προς μια αναθεώρηση των κοινωνικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών δομών, θέτοντας διαρκώς νέες βάσεις και στο πολεοδομικό σχεδιασμό. Μία κατεύθυνση που αποκτά όλο και μεγαλύτερη επιρροή στις σύγχρονες πολεοδομικές πρακτικές, είναι η προσπάθεια αναγνώρισης και ανταπόκρισης στις δυναμικές σχεδιασμού των αστικών κοινόχρηστων χώρων που μπορούν να συμμετέχουν τόσο οι ίδιοι οι κάτοικοι όσο και οι εκάστοτε επισκέπτες. Οι ευρωπαϊκές πόλεις γίνονται όλο και περισσότερο πολυπολιτισμικές με τους οικονομικούς μετανάστες, τους τουρίστες και τους διεθνείς επιχειρηματίες να διαμορφώνουν ένα σύνθετο πλήθος, του οποίου οι ανάγκες απαιτείται να βρουν συνεκτική έκφραση στους κοινόχρηστους χώρους των πόλεων.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον εμπλουτισμό του σχεδιασμού από την παρουσία και δράση των ποικίλων ομάδων χρηστών που κατοικούν ή απλώς περνούν από τις αστικές περιοχές, μέσα από την ενεργό προσέλκυση της συμμετοχής τους. Ως συμμετοχή νοείται η διατύπωση απόψεων κατά τον σχεδιασμό, αλλά και η συμβολή ακόμη και στη συντήρηση των δημόσιων χώρων, όταν πρόκειται για κοινόχρηστους χώρους της γειτονιάς. Όσον αφορά στην εικόνα της πόλης, αυτή προσεγγίζεται έμμεσα πλέον ως αποτέλεσμα επιλογών που στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας του δημόσιου χώρου, πέρα από την κυριαρχία συγκεκριμένων αισθητικών προτύπων.

Στον πολεοδομικό σχεδιασμό η υλοποίηση των κοινόχρηστων χώρων αποτελεί ένα από τα περισσότερο σημαντικά τμήματα καθώς, η πραγματοποίηση αυτή είναι που προσφέρει την απαραίτητη ζωτικότητα στις πόλεις. Όμως, αυτή απαιτεί και τα μεγαλύτερα χρηματικά ποσά από το συνολικό κόστος για τις αποζημιώσεις, γεγονός που την καθιστά από πολύ δύσκολα εφαρμόσιμη. Παρόλα αυτά, η περιβαλλοντική φροντίδα (που δένεται άρρηκτα με τους κοινόχρηστους χώρους) γίνεται πλέον τρόπος ζωής, ενώ δειλά-δειλά, ακόμα και συντηρητικές κυβερνήσεις ενσωματώνουν τις περίφημες «πράσινες πολιτικές». Προσανατολίζονται δηλαδή, στη προσπάθεια για διατήρηση της ισορροπίας ανάμεσα στη προστασία του περιβάλλοντος και στις οικονομικές δραστηριότητες, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός βιώσιμου περιβάλλοντος για τις μελλοντικές γενιές.

Το 1987 η αναφορά Bruntland, που είναι γνωστή και σαν "Το Κοινό μας Μέλλον", έστρεψε την προσοχή του κόσμου στην ανάγκη να γίνει πρόοδος προς την οικονομική ανάπτυξη που θα μπορεί να είναι βιώσιμη, χωρίς ωστόσο να εξαντλεί τις φυσικές πηγές ή να βλάπτει το περιβάλλον. Είναι η έκθεση που υποβλήθηκε από την Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (World Commission on Environment and Development – WCED), του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, το 1987. Πρόεδρος της Επιτροπής ήταν ο τότε πρωθυπουργός της Νορβηγίας κ. Gro Harlem Bruntland. Καθώς εκδόθηκε από μια διεθνή ομάδα πολιτικών, δημοσίων υπαλλήλων και ειδικών στο περιβάλλον και την ανάπτυξη, η αναφορά αποτέλεσε μια βασική δήλωση για την βιώσιμη ανάπτυξη, ορίζοντάς την ως : την ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να απειλεί τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: www.conspect.nl/pdf/Our_Common_Future-Brundtland_Report_1987.pdf).

Η ανάγκη εξασφάλισης επαρκών κοινόχρηστων χώρων στις πόλεις, καθίσταται επιτακτική, στα χρονικά πλαίσια του αιώνα που διανύουμε. Σύμφωνα με το πρότυπο της αειφόρου πόλης, όλες οι Ευρωπαϊκές πόλεις καλούνται να εξεύρουν νέα εργαλεία και να θεσπίσουν νέα νομοθεσία, η οποία θα συγκλίνει και με τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η τελευταία, μέσω προγραμμάτων δράσης που αφορούν στον αστικό σχεδιασμό, ενισχύει διαρκώς την προσπάθεια αυτή υλοποιώντας

προγράμματα δράσης που αφορούν στον αστικό σχεδιασμό (ΣΑΚΧ)⁷, στην ανάπτυξη βιώσιμων πόλεων, καθώς και στη διάδοση βέλτιστων πρακτικών για τη μετάβαση σε μια αειφόρο αστική ανάπτυξη.

Σήμερα, η έννοια του «κοινόχρηστου χώρου» στο πολύπλοκο αστικό πρότυπο, δεν είναι περιορισμένη μόνο στα αστικά πάρκα, τις πλατείες και τους δρόμους αλλά επίσης στους ευρύτερους ανοιχτούς χώρους. Δηλαδή σε μία σύγχρονη έννοια δημόσιων χώρων πολύ πιο διευρυμένη όπως : σχολικές αυλές, κοιμητήρια και συμπλέγματα χώρων εξωτερικών αθλημάτων, τα οποία επίσης είναι σημαντικοί κοινόχρηστοι χώροι (Hall and Ward, 1998).

Οι αστικές περιοχές είναι ανοιχτές για να γεμίσουν από όλο το φάσμα της κοινωνίας. Η προσεγμένη σχεδίαση χώρων που θα προσελκύουν μεγαλύτερα τμήματα πληθυσμού τις κάνει να είναι περισσότερο ελκυστικές. Έτσι, η ασφαλής οικολογική σχεδίαση τέτοιων χώρων, βοηθά στην ίδρυση οικολογικών δικτύων στον αστικό πίνακα (Cook, 2000, article L 123-2, article 132-1(b)).

Αναφερόμενοι στην Ελληνική αστική πραγματικότητα, ένας κοινόχρηστος χώρος μπορεί να χωρίζει αλλά και να ενώνει ταυτόχρονα πολλά οικοδομικά τετράγωνα και δεκάδες κατοικίες. Είναι το σημείο στον αστικό χώρο που διακόπτει την «οικοδομική» συνέχεια, προσφέρει μια ανάσα στην μονοτονία των οικοδομικών τετραγώνων και αποτελεί αρχή και τέλος για τους συνοικιακούς δρόμους. Αποτελεί το «σημείο αναφοράς» για πολλούς κατοίκους. Για το λόγο αυτό, η αισθητική αναβάθμιση της πόλης θα πρέπει να αποτελεί ένα μόνιμο και διαρκές αίτημα από όλους τους κατοίκους της πόλης και να αφορά τη συνολική εικόνα της πόλης και όχι

⁷ Το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) αποτελεί ένα πλαίσιο χάραξης πολιτικής με σκοπό τη βελτίωση της συνεργασίας σε θέματα τομεακών κοινοτικών πολιτικών που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον χώρο. Πρόκειται για ένα έγγραφο διακυβερνητικής υφής, ενδεικτικής και όχι δεσμευτικής αξίας. Οι στόχοι και οι πολιτικές επιλογές του ΣΑΚΧ είναι οι ακόλουθες: Α) η εγκαθίδρυση ενός πολυκεντρικού και ισόρροπου αστικού συστήματος, Β) προώθηση ενοποιημένων σχημάτων μεταφορών και επικοινωνιών που να ευνοούν την ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές και στη γνώση, σε ολόκληρη την "επικράτεια" της Ένωσης, Γ) ανάπτυξη και διαφύλαξη της φύσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Το Συμβούλιο της Λιέγης του 1993 απετέλεσε την αφετηρία της επεξεργασίας του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου καθεαυτού. Από τότε, οι διαδοχικές προεδρίες, επικουρούμενες από την επιτροπή χωροταξικής ανάπτυξης, που συγκροτείται από αντιπροσώπους της Επιτροπής και από υπαλλήλους των εθνικών διοικήσεων, έχουν επεξεργασθεί διάφορα σχέδια μέχρι την τελική έγκριση του ΣΑΚΧ στο Potsdam το Μάιο του 1999, στη διάρκεια του άτυπου συμβουλίου των υπουργών χωροταξίας.

σε κάποιες «προνομιούχες νησίδες». Είναι γεγονός ότι οι κοινόχρηστοι χώροι της πόλης δηλαδή οι πλατείες, πεζόδρομοι, πάρκα κλπ, είναι αυτοί που με τη μορφή τους (απόλυτα σαν αρχιτεκτονικά στοιχεία), αλλά και σε συνδυασμό με τη μορφή των κτιρίων, τα οποία τους περιβάλλουν, αναδεικνύουν σε σημαντικό βαθμό την εικόνα της πόλης. Οι χώροι αυτοί εξυπηρετούν, ψυχαγωγούν, αναζωογονούν, στην καθημερινότητα, τον κάτοικο της πόλης, και επίσης αποτελούν την ανάμνηση που κομίζει ο επισκέπτης όταν επιστρέφει στη δική του πόλη.

Η κοινωνική συμμετοχή στο σχεδιασμό των αστικών χώρων γενικά, αποτελεί μία σύγχρονη προσέγγιση επίλυσης των σχεδιαστικών προβλημάτων. Διέπεται από μία πολιτική οπτική καθώς, οι παρεμβάσεις στο χώρο χειρίζονται οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα. Η διαφάνεια των σχεδιαστικών μεθόδων αποκτάει εδώ την έννοια της κοινής συμμετοχής ειδικών και μη ειδικών και της σαφήνειας των επιχειρημάτων κατά την προώθηση αντιτιθέμενων απαιτήσεων. Ο σχεδιαστής χάνει το κύρος του ειδικού που λαμβάνει ορθολογικά αποφάσεις και λειτουργεί κυρίως ως συντονιστής και διαπραγματευτής των διάφορων χωρικών εκφράσεων. Αλλάζει επομένως η σχέση σχεδιαστή-χρήστη. Επίσης, η λειτουργία της δημόσιας διοίκησης είναι δυνατόν να βελτιώνεται έτσι με τη συμμετοχή του κοινού.

Σε θεσμικό επίπεδο, οι συμμετοχικές διαδικασίες εμφανίστηκαν ουσιαστικά στις αρχές της δεκαετίας του '80, με την Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ) η οποία ακολούθησε μετά τη θέσπιση του Ν.1337/83. Σύμφωνα με τον Λαλένη (2008 : 204), «η συμμετοχή κοινού και φορέων στον πολεοδομικό σχεδιασμό τονιζόταν ιδιαίτερα στις διαδικασίες της ΕΠΑ και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης αναβαθμίστηκε με εκχώρηση σ' αυτή μερικών αποφασιστικών αρμοδιοτήτων για πολεοδομικά θέματα, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις (ύπαρξη άρτια οργανωμένης τεχνικής υπηρεσίας στους Δήμους κ.λπ.). Ως κύρια μέσα για την επίτευξη συμμετοχής του κοινού, που θεσμοθετήθηκαν από τον Ν. 1337/83 και προωθήθηκαν από την ΕΠΑ, ήταν οι Λαϊκές Συνελεύσεις και οι Πολεοδομικές Επιτροπές Γειτονιάς». Η ισχύς της ΕΠΑ διήρκεσε ως τα μέσα της δεκαετίας του '90, και έκτοτε άρχισε να παρακμάζει. Ο Ν.1337/83 αντικαταστάθηκε από τον Ν.2508/97 ο οποίος, αν και διατήρησε γενικά το πνεύμα του πρώτου, εν τούτοις αποδυνάμωσε τις συμμετοχικές διαδικασίες, ελαχιστοποιώντας τις αναφορές σε λαϊκές συνελεύσεις και εξαλείφοντας τις αναφορές σε Πολεοδομικές Επιτροπές Γειτονιάς (Λαλένης, 2008).

1.3. Η τυπολογία των ΚΧ στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις

Με δεδομένο ότι οι επόμενες γενεές θα είναι πιο μορφωμένες θα είναι δυνατόν να έχουν περισσότερες επιλογές στην απασχόληση και την κατοικία. Αυτό σημαίνει ότι ένα πολυπληθές και κατά κανόνα μορφωμένο τμήμα του πληθυσμού, εκτός από τα κριτήρια που αφορούν το περιβάλλον απασχόλησης, θα λαμβάνει υπόψη του και το περιβάλλον διαβίωσης, δηλαδή τα ποιοτικά χαρακτηριστικά κάθε πόλης όταν κάνει τις επιλογές του. Πόσο φιλικές είναι οι υπηρεσίες της, πόσο ικανοποιητικές είναι οι υποδομές της, πόσο προσβάσιμο είναι το κέντρο της, τι δημόσιους χώρους και τι δυνατότητες αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου διαθέτει, πόσο προσιτό είναι το κόστος ζωής και το κόστος κατοικίας, κλπ. Με δεδομένη τη σημασία του ανθρώπινου δυναμικού για την ανάπτυξη, οι πόλεις θα πρέπει να ανταποκριθούν σε αυτή την πρόκληση με τον καλύτερο δυνατό τρόπο (Πετράκος, 2006).

Εξάλλου, η μορφή του αστικού ιστού και ο χαρακτήρας των πόλεων εξαρτώνται πολύ από τον τρόπο με τον οποίο οι δομημένες περιοχές της πόλης (σταδιακά) διαμορφώνονται. Ακόμα, εκτός από τις χτισμένες περιοχές, οι δημόσιοι ανοιχτοί χώροι (ΔΑΧ) ή ΚΧ διαδραματίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο δεδομένου ότι η λειτουργία τους μέσα στον αστικό ιστό ενεργεί ως καταλύτης για την κοινωνική συνοχή. Τα μέσα απόκτησης για τους δημόσιους ανοιχτούς χώρους είναι μια πολύ σύνθετη διαδικασία που συνδέονται πολύ στενά και με το νομικό πλαίσιο αλλά και τη θέση ιδιοκτησίας (Αραβαντινός, 1997).

Εκτός από έναν ορισμό μέσα στην πολεοδομική νομοθεσία, οι ΚΧ αποτελούν και μία «αστική» οντότητα με πολλές διαστάσεις, αφού οι ΚΧ ήταν (και συνεχίζουν να είναι) σημεία των πολεοδομικών ενοτήτων, η συμμετοχή των οποίων, ήταν και έντονη αλλά και σημαντική για την κοινωνική εξέλιξη, από τα χρόνια των αρχαίων Ελλήνων.

Από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα οι πλατείες αποτελούν τους τόπους συγκέντρωσης των ανθρώπων στα κέντρα των πόλεων. Γύρω τους συναθροίζονται συνήθως τα κτίρια-σύμβολα των πόλεων (δημαρχεία, θέατρα, μουσεία κ.) οι διοικητικές υπηρεσίες, το εμπόριο και η αναψυχή.

Είναι γνωστό ότι, η πλατεία στην Ελλάδα ενσωματώνει δυναμικά την πολιτική λειτουργία, τις αστικές δραστηριότητες και τα βιώματα των κατοίκων, ενώ παράλληλα, υπήρξε αναπόσπαστα συνδεδεμένη με το τοπίο. Μερικοί από τους σύγχρονους τύπους της ελληνικής πλατείας είναι οι :

- Η ελληνική πλατεία του 19^{ου} αιώνα, κατά τα «δυτικά» πρότυπα από υπάρχοντες ανοιχτούς χώρους που αναπροσαρμόζονται μετά την ανεξαρτησία, ή πλατείες, οι οποίες δημιουργούνται σε νέες πόλεις ή σε νέες συνοικίες σύμφωνα με τις επιταγές της δυτικής πολεοδομίας. Παράδειγμα της πρώτης είναι η πλατεία Συντάγματος στο Ναύπλιο. Παραδείγματα των δεύτερων η Αγορά (έως το 17^ο αιώνα), η Piazza d' Armi (υπό ενετική επιρροή), η Πλατεία του Πλατάνου (τούρκικη κατοχή, απελευθέρωση), η Πλατεία Λουδοβίκου (1834), η Πλατεία Συντάγματος (1843), που περιβάλλεται σήμερα από κτίρια διαφόρων εποχών (το Τζαμί, τη βενετσιάνικη αποθήκη του στόλου, κατοικίες από την πρώτη περίοδο του ελληνικού κράτους, νεοκλασικά κτίρια).
- Η πλατεία στον 20^ο αιώνα, με αντιπροσωπευτικό παράδειγμα την πλατεία και τον άξονα της Αριστοτέλους στη Θεσσαλονίκη, που σχεδιάστηκε το 1918 από τον Γάλλο πολεοδόμο Ernest Hebrard κατά τα πρότυπα της τότε γαλλικής πολεοδομίας.
- Νέες πλατείες στο τέλος του 20^{ου} αιώνα, που δεν προβλέπονταν στο σχέδιο της πόλης και προέκυψαν από υπολειμματικούς χώρους. Ανακτήθηκαν από την εγκατάλειψή τους σε πυκνοδομημένες γειτονιές ή σε νεόκτιστες περιοχές ή σε φυσικούς ή αρχαιολογικούς χώρους παραμελημένους στον αστικό ιστό. Αναβαθμίστηκαν και ενσωματώθηκαν στο σύστημα των αστικών ελεύθερων χώρων, όπως η πλατεία της Αγίας Βαρβάρας στη Δράμα, σε τοποθεσία – φυσικός υγρότοπος στο κέντρο της πόλης. Παράδειγμα επίσης, η πλατεία της Παναγίας του Μπούργκου στη Ρόδο, όπου αρχαιολογικός χώρος, παλιά γοτθική εκκλησία που καταστράφηκε το 16^ο αιώνα, μετατράπηκε σε πλατεία (Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, 2567, 11-1-2010 : 22-27).

Στις διάφορες χρήσεις που εξυπηρετούνται από τους ΚΧ και τους χώρους πρασίνου, μπορούν να συναντηθούν και η «παθητική αναψυχή» (ανάπαυση, περίπατος κλπ) και η «ενεργητική αναψυχή» (αθλητικά, μορφωτικά-εκπολιτιστικά κ.ά). Το είδος του εξοπλισμού τους δίνει κάθε φορά διαφορετικό περιεχόμενο. Γίνονται κατάλληλοι για μικρά παιδιά, για ηλικιωμένους ή για νέους, για άθληση ή για οικογενειακή ψυχαγωγία. Δηλαδή, ο ΚΧ είναι ένας συνδετικός κρίκος στην κοινωνική συνοχή της πόλης, αφού είναι ο χώρος που μπορούν να συναντηθούν οι δημότες για όλες τις παραπάνω δραστηριότητες. Επίσης, αυτή η πολιτιστική και

κοινωνική αξία μεταφράζεται και σε οικονομική επιστροφή καθώς, οι ΚΧ αποτελούν «επένδυση οικονομικού αντικειμένου» αφού γύρω τους μπορούν να αναπτυχθούν διάφορες επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Επιπλέον, οι ΚΧ προσδίνουν την «διάσταση» και των πλεονεκτημάτων αλλά και των μειονεκτημάτων στην παράπλευρη οικοδομική δραστηριότητα. Είναι δυνατόν να προσφέρουν οικοδομικά πλεονεκτήματα εκμεταλλευόμενοι τον ηλιασμό και τον αερισμό που εξασφαλίζουν, όπως επίσης τις απαιτούμενες αποστάσεις από τα πλαϊνά κτίρια καθώς και τις «ανοχές» στον ογκομετρικό συντελεστή που μπορεί να επιτρέπουν. Στα μειονεκτήματα θα μπορούσαν να αναφερθούν οι θορυβώδεις ενοχλήσεις που παρατηρούνται σε όλα τα σημεία συγκέντρωσης κοινού.

Αναμφίβολα, οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου αποτελούν έναν παράγοντα για τον καλό σχεδιασμό και ένα μέτρο για το παρεχόμενο επίπεδο ποιότητας ζωής σε μία πόλη. Οι αστικές περιοχές συνιστούν το καθημερινό περιβάλλον για το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και η ποιότητα του αστικού πρασίνου αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ως σημαντικός παράγοντας της ποιότητας ζωής της πόλης, δεδομένου ότι ασκούν σημαντική οικολογική και αισθητική επίδραση στον αστικό πληθυσμό. Η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στις μεγάλες πόλεις συνδέεται, πέρα από τις επικρατούσες οικονομικές συνθήκες, και με τις περιορισμένες εκτάσεις αστικού πρασίνου και την απουσία επαφής με το φυσικό περιβάλλον. Έτσι, σε πολλές πόλεις η έλλειψη περιβαλλοντικού σχεδιασμού και σωστής διαχείρισης, έχει οδηγήσει στην έλλειψη χώρων πρασίνου για το σύνολο του αστικού πληθυσμού. Τις τελευταίες δεκαετίες η διαχείριση και ο σχεδιασμός του αστικού χώρου απασχολεί όλο και περισσότερες κυβερνήσεις, οργανισμούς, οικολογικές και μη οργανώσεις. Οι απλοί πολίτες των σύγχρονων πόλεων ευαισθητοποιούνται και οργανώνονται σε θέματα πρασίνου, με στόχο να προστατέψουν το αστικό πράσινο και να κάνουν τις πόλεις περισσότερο ελκυστικές και βιώσιμες. Στην Ευρώπη συναντώνται τάσεις που σχετίζονται με τον οικολογικό σχεδιασμό των αστικών περιοχών έχοντας στο επίκεντρο την προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση των αστικών οικοτόπων. Η ύπαρξη αστικών χώρων πρασίνου εντός του αστικού ιστού επηρεάζει θετικά όλους τους τομείς της αστικής διαβίωσης, συμβάλλοντας στη διατήρηση του περιβάλλοντος και την αειφορία, στην προστασία της βιοποικιλότητας, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, συντελώντας έτσι στην ψυχική και σωματική υγεία των δημοτών της κάθε πόλης (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : <http://baginetas.com/?p=98>).

1.4. Η συμβολή των ΚΧ στα κοινωνικά δρώμενα

Η συμμετοχή των κοινόχρηστων χώρων στην κοινωνική εξέλιξη, από τα χρόνια των αρχαίων Ελλήνων, ήταν και έντονη αλλά και σημαντική καθώς, αποτελούν ένα ζωτικό κομμάτι του αστικού τοπίου. Το βασικότερο νεωτεριστικό στοιχείο της Ελληνικής πόλης, σε σχέση με τις πόλεις προγενέστερων αστικών πολιτισμών (π.χ. Σουμέριων, Αιγυπτίων, Harappan) ήταν η Αγορά, δηλαδή η ύπαρξη κεντρικού δημόσιου υπαίθριου χώρου με πολλαπλές λειτουργίες.

Όσον αφορά στη λειτουργία του χώρου, η Αγορά είχε πολυδιάστατο χαρακτήρα και πιο συγκεκριμένα :

- 1) πολιτικό χαρακτήρα, γιατί ήταν πρωτίστως χώρος δημόσιων συγκεντρώσεων και προσέφερε βήμα στους πολιτικούς για τις ομιλίες τους ενώ φιλοξενούσε κατά κανόνα τις Συνελεύσεις των πολιτών για τη λήψη αποφάσεων σε σχέση με τα κοινά.
- 2) θρησκευτικό χαρακτήρα, αφού εκεί συγκεντρώνονταν πάντα ένας μεγάλος αριθμός ναών και βωμών αφιερωμένων στους θεούς και τους τοπικούς ήρωες.
- 3) εμπορικό χαρακτήρα, γιατί με το τέλος της αρχαϊκής περιόδου τον 6^ο π.Χ. αιώνα, η Αγορά άρχισε να λειτουργεί ως χώρος εμπορικών δραστηριοτήτων.
- 4) τέλος, πολιτιστικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα αφού για τον αρχαίο Έλληνα πολίτη, μία από τις μεγαλύτερες απολαύσεις της ζωής ήταν να περνά την ώρα του στην Αγορά συζητώντας με τους συμπολίτες του για τα κοινά ή για φιλοσοφικά ζητήματα (Γοσποδίνη, 2000α: 215).

Στο 4^ο συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής, που έγινε στην Αθήνα το 1933 με γενικό τίτλο «Η οργανική πόλη» (από το οποίο προέκυψε η «Χάρτα της Αθήνας»), υποστηρίχθηκε ότι οι βασικές ανάγκες του ανθρώπου, που πρέπει να ικανοποιηθούν στην πόλη, συγκροτούνται σε τέσσερις ομάδες. Και αυτές είναι :

- 1) η κατοικία
- 2) η εργασία
- 3) η αναψυχή (συμπεριλαμβανομένης και της πνευματικής και της ψυχοσωματικής βελτίωσης) και
- 4) η κυκλοφορία.

Η πόλη συνεπώς, σύμφωνα με τη σύγχρονη λειτουργική πολεοδομία, θα πρέπει να εξυπηρετεί τις τέσσερις βασικές ανάγκες των κατοίκων. Με το δεδομένο λοιπόν ότι και η κυκλοφορία (μέσα από άνετους και λειτουργικούς δρόμους) και η αναψυχή (στα μεγάλα πάρκα και στους ζωογόνους χώρους πρασίνου) αποτελούν από τις βασικές ανάγκες για τη ζωή των ανθρώπων στις σύγχρονες πόλεις, γίνεται απολύτως κατανοητό ότι :

είναι (πλέον) αποδεκτό γεγονός ότι οι πόλεις παγκοσμίως επιβάλλεται να προσαρμοσθούν έτσι ώστε να πλησιάσουν τις συνεχώς μεταβαλλόμενες αλλά και αυξανόμενες ανάγκες των πολιτών τους. Η ποιότητα της ζωής μας εξαρτάται πολύ από το αστικό περιβάλλον μέσα στο οποίο ζούμε και δραστηριοποιούμαστε και, επιπλέον, ζούμε μέσα στο περιβάλλον που μόνοι μας δημιουργούμε. Η ζωή μας και το περιβάλλον που ζούμε αποτελούν ένα κύκλο, όπου το ένα εξαρτάται από το άλλο. Οι δημόσιοι ανοιχτοί χώροι θεωρούνται προτέρημα για κάθε πόλη, βελτιώνοντας πολύ την ποιότητα της ζωής για τους πολίτες δεδομένου ότι παρέχουν πλεονεκτήματα κοινωνικής προσαρμογής, περισσότερες δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, μια μεγάλη άνεση στον αερισμό και στην ηλίαση και μια οπτική φυγή (Kalliakoudas and Vrassida, 2005).

Οι δημόσιοι ανοιχτοί χώροι έχουν παίξει ιστορικά έναν βασικό ρόλο στη διαμόρφωση της ανθρωπότητας. Από τη στιγμή που οι άνθρωποι πρώτα όρισαν τους ιδιωτικούς χώρους, οι δημόσιοι χώροι έχουν ωφελήσει χρησιμοποιούμενοι ως χώροι κοινωνικής επαφής. Δηλαδή, εκεί όπου οι άνθρωποι έρχονται κοντά για να ανταλλάξουν απόψεις και να διαμορφώσουν ιδέες. Από την αρχαία Ελληνική αγορά, στον Μεσαίωνα, και κατόπιν στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, οι Αμερικάνικοι αστικοί δρόμοι και τα πάρκα, γενικά όλοι οι δημόσιοι χώροι, έχουν γίνει κέντρα για ελεύθερο λόγο και δημόσια ομιλία (Besser, 2001). Ιστορικά, οι δημόσιοι χώροι των πόλεων υπήρξαν κέντρα όπου άνθρωποι όλων των κοινωνικών τάξεων, από διαφορετικά υπόβαθρα, μπορούσαν να ανταλλάξουν απόψεις ο ένας με τον άλλο. Οι δρόμοι των πόλεων, τα πάρκα και οι δημόσιες συγκοινωνίες, ήταν τα σημεία συνάντησης των ανθρώπων με αποτυπωμένες όλες τις πολιτιστικές, κοινωνικές, ακόμα και φυλετικές διαφορές. Μέρη όπου ο καθένας θα μπορούσε να συνδιαλέγει με ανθρώπους που ντύνονται και μιλάνε διαφορετικά, να ακούει ανθρώπους να εκφράζουν απόψεις που ο ένας ποτέ δεν θα μπορούσε να ακούσει μεταξύ των «ομοίων», να δει ανθρώπους απασχολημένους σε δραστηριότητες που ποτέ δεν είχε δει πριν. Η ποικιλία που οι άνθρωποι εξέθεταν σ' αυτούς τους δημόσιους χώρους ήταν κάτι το καινούργιο και

τους οδηγούσε σε νέες ιδέες. Τους βοηθούσε να δουν πάνω και πέρα από το δικό τους απομονωμένο κόσμο.

Είναι προσδιορισμένο (Lang, 1987: 160) ότι «η κοινωνική αλληλεπίδραση επέρχεται ευκολότερα όταν υπάρχει ισορροπία στις κοινωνικές ανάγκες, υποβοηθούμενη από την αίσθηση της μοναδικής αυτονομίας που προκαλούν οι κοινόχρηστοι χώροι». Δίνεται, λοιπόν, σαφές στίγμα της αξίας των κοινόχρηστων χώρων και αναγνωρίζεται ότι αποτελούν τους τόπους όπου προάγεται η αυτονομία και η συνδιαλλαγή, αλλά και η υγιής ζωή και η κοινωνική ανάπτυξη.

Οι κοινόχρηστοι χώροι είναι αυτοί που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην οργάνωση του αστικού ιστού στον οποίο ανήκουν. Η σημασία τους είναι ζωτική και πολυσήμαντη αφού εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων και εξασφαλίζουν σωματική και κοινωνική υγεία, τονώνουν την ζωτικότητα μιας κοινότητας, ενώ παράλληλα, οδηγούν στην ποιοτική αναβάθμιση της διαβίωσης των κατοίκων της πόλης (Chiesura, 2004: 129). Ως χώροι πολυδραστηριότητας, παρέχουν τη δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ των ατόμων και προάγουν την σωματική, πνευματική και ψυχική χαλάρωση.

Η ζήτηση για κοινόχρηστους χώρους αυξάνεται όσο αυξάνουν τα εισοδήματα των πολιτών. Αυτό απεικονίζεται στα αποτελέσματα αντίστοιχης έρευνας (Bates and Santerre, 2001: 97-111) για τη κοινωνική διαστρωμάτωση των συνοικιών των πόλεων στις ΗΠΑ, όπου στις "ακριβές" συνοικίες υπάρχει (μετά από απαίτηση των κατοίκων) μεγαλύτερος αριθμός υλοποιημένων κοινόχρηστων χώρων, ενώ στις συνοικίες όπου κατοικούν πολίτες με μικρότερα εισοδήματα η ζήτηση είναι χαμηλότερη και η υλοποίηση των κοινόχρηστων χώρων είναι μειωμένη.

Ωστόσο, κατά το τελευταίο μισό του 20^{ου} αιώνα έγινε αισθητή η ταχύτατη μείωση των δημόσιων χώρων. Η αύξηση του αστικού πληθυσμού και η ταυτόχρονη ανάπτυξη των προαστίων, μετακίνησε τους ανθρώπους από την εσωτερική πόλη στις χαμηλής πυκνότητας γειτονιές, με την παράλληλη κοινωνικοοικονομική ανακατάταξη. Ο πολλαπλασιασμός του αριθμού των αυτοκινήτων έδωσε την δυνατότητα στους ανθρώπους να μετακινούνται και τους έβαλε σε έναν απομονωμένο μεταλλικό θάλαμο, από την ώρα που αυτοί άφηναν τα σπίτια τους.

Με την άνοδο της δόμησης των προαστίων, χρονικά, «προέκυψε» η δημιουργία των ψευδο-δημόσιων χώρων, που έμοιαζαν όπως οι δημόσιοι χώροι ενός επιπέδου αλλά, δεν είχαν τα βασικά στοιχεία από τους κοινόχρηστους χώρους. Αυτές οι απομιμήσεις δημόσιων χώρων περιλαμβάνουν εμπορικά κέντρα, θεματικά πάρκα

και αθλητικά στάδια. Ένας ψευδο-δημόσιος χώρος ίσως έχει κάποια κοινά στοιχεία με τον δημόσιο χώρο, και αυτό είναι θέμα εκτίμησης των ανθρώπων που αρέσκονται σε αυτού του είδους τους χώρους. Όμως, όλα αυτά τα εμπορικά κέντρα, τα στάδια και τα θεματικά πάρκα είναι χώροι στους οποίους δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση όλοι ανεξαιρέτως οι άνθρωποι. Η φρουρά ασφαλείας των χώρων αυτών απομακρύνει (μέσα από τα συστήματα ασφαλείας, κάμερες κλπ) όλους τους ανεπιθύμητους χρήστες. Επίσης, στα εμπορικά κέντρα είναι δυνατόν να ελέγχεται ο λόγος αλλά και η εμφάνιση των επισκεπτών. Μέσα από αυτόν τον αδιάκοπο και συστηματικό έλεγχο είναι δυνατόν να «αποστειρώνουν» τα δικά τους περιβάλλοντα και μπορούν να υπαγορεύουν δραστηριότητες που τελικά να οδηγούν στον δικό τους λόγο ύπαρξης, την ευρεία και συνεχή κατανάλωση εμπορευμάτων. Συνεπώς, η δημιουργία και λειτουργία των ψευδο-δημόσιων χώρων αποβλέπει στην χρήση οικονομικών αγαθών ή υπηρεσιών και μόνο, με απώτερο στόχο την παραγωγή οικονομικού αποτελέσματος.

Επίσης, η διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ που διερευνάται, αφορά ιδιοκτησίες ιδιωτών που περνούν στην κυριότητα του Δημοσίου σύμφωνα με τις υποδείξεις του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης.

Υπάρχουν λοιπόν, αρκετές και ουσιαστικές οι διαφορές ανάμεσα στους ψευδο-δημόσιους χώρους και στους «γνήσιους» κοινόχρηστους χώρους καθώς, ο πρώτος αφορά κυριότητα/ιδιοκτησία, ενώ ο «γνήσιος» ΚΧ αφορά χρήση, αν και στην καθημερινή πρακτική γίνεται, σε αρκετές περιπτώσεις, ταύτιση των όρων.

Καθώς οι ανοιχτοί δημόσιοι χώροι λιγοστεύουν και καθώς είναι πλέον ορατή μια επιβολή ελέγχου στους ψευδο-δημόσιους χώρους, δεν θα είναι καθόλου απίθανο να συμβεί (ίσως και στο εγγύς μέλλον) ένας περιορισμός στον ελεύθερο λόγο και μια μείωση στην ποικιλία και την δημιουργικότητα που προέρχεται από την έκθεση νέων ιδεών (Besser, 2001).

1.5. Η ατομική ιδιοκτησία απέναντι στις εφαρμοζόμενες πολιτικές

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει αναφορά και σε έναν επιπλέον παράγοντα που διασφαλίζει την «ομαλότητα» στην εξέλιξη της διαδικασίας σχετικά με την εξασφάλιση των ΚΧ στις περισσότερες από τις ευρωπαϊκές χώρες, εκτός από την αποδεδειγμένη ύπαρξη σαφούς και σταθερής νομοθεσίας και αποτελεσματικών πολιτικών. Είναι γενικά η νοοτροπία, και ειδικότερα η αντιμετώπιση των (υπολοίπων) ευρωπαίων πολιτών απέναντι στο θεσμό της ιδιοκτησίας. Ενώ, λοιπόν, οι

Μεσογειακές χώρες και ιδιαίτερα οι Έλληνες έχουν αναπτύξει πολύ στενή και (πολλές φορές) προσωπική σχέση με την ιδιοκτησία (η οποία συχνά αποτελεί «αιτία πολέμου»), οι κάτοικοι των κεντρικοευρωπαϊκών χωρών επιδεικνύουν μία περισσότερο ψύχραιμη και διαλλακτική διάθεση. Στην Ελλάδα αυτό ευνοούνταν και από την χαρακτηριστική ευκολία, τουλάχιστον μέχρι πρότινος, με την οποία οι τράπεζες χορηγούσαν δάνεια για την αγορά ακινήτων, και ενισχύονταν από τις επικρατούσες οικογενειακές παραδόσεις (ο θεσμός της προίκας, γονικές παροχές κλπ).

Αντίστοιχα στην Αγγλία υπάρχουν βασικές διαφορές οι οποίες ξεκινούν από την ορολογία του θέματος. Ο κλάδος του δικαίου που αφορά στα ακίνητα αναφέρεται ως Property Law, δηλαδή δίκαιο της ιδιοκτησίας. Άλλοι αναφέρονται στον κλάδο ως Land law, που σημαίνει δίκαιο της γης και άλλοι ως Real estate law, που σημαίνει δίκαιο αγοραπωλησιών ακίνητης ιδιοκτησίας. Πολλοί επενδυτές που δραστηριοποιούνται στην αγορά ακινήτων δεν ασχολούνται ιδιαίτερα με τη νομική φύση των διάφορων δικαιωμάτων που συναντά κανείς στην Αγγλική ορολογία, όπως freehold (δηλαδή κάτι όπως η πλήρης κυριότητα) και leasehold (δηλαδή κάτι όπως το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του ακινήτου). Επικεντρώνονται σε παράγοντες όπως η τοποθεσία του ακινήτου, η λειτουργικότητα, η καλαισθησία και βέβαια, η αξία. Αυτοί άλλωστε είναι οι παράγοντες που διαμορφώνουν την αξία ενός ακινήτου. Στην αγγλική αγορά ακινήτων όμως, ο νομικός παράγοντας επηρεάζει την αξία σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό απ' ό,τι στις υπόλοιπες ηπειρωτικές χώρες. Ενώ στις περισσότερες κεντρο-ευρωπαϊκές χώρες ο νομικός παράγοντας αφορά στη διαφάνεια και ισχυρότητα του τίτλου, στην Αγγλία αφορά και στο είδος τους δικαιώματος που μεταβιβάζεται με τον κάθε τίτλο. Ο τρόπος με τον οποίο ένα πρόσωπο ασκεί τα δικαιώματα του freehold και του leasehold λέγεται tenure, που ετυμολογικά προκύπτει από το λατινικό tenere και σημαίνει κρατώ. Ο όρος βασίζεται στη γενική παραδοχή ότι όλη η ακίνητη περιουσία στην Αγγλία ανήκει στη βασιλική οικογένεια, η οποία επιτρέπει στους πολίτες να «κρατούν» κάποιο ακίνητο δυνάμει κάποιου δικαιώματος (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : [www.pantazis-law.com/Δίκαιο ακινήτων στην Αγγλία: Επενδυτικές στρατηγικές \[PDF\]](http://www.pantazis-law.com/Δίκαιο_ακινήτων_στην_Αγγλία:_Επενδυτικές_στρατηγικές_[PDF])).

Ενδεικτικό της σχέσης των Μεσογειακών χωρών με την ιδιοκτησία είναι ότι, η Ελλάδα με 75%, η Ιταλία με 60%, η Γαλλία με 55% και η Ισπανία με 55% κατέχουν τα υψηλότερα ποσοστά ιδιοκατοίκησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τελευταία στη λίστα είναι η Γερμανία, με την ιδιοκατοίκηση να φτάνει στο 40%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας, το υψηλότερο ποσοστό ιδιοκατοίκησης (που ανέρχεται στο 96,96%) παρατηρείται στις αγροτικές περιοχές, εξαιτίας κυρίως των ισχυρών οικογενειακών δικτύων, της οικογενειακής πρόνοιας και του εθιμικού δικαίου, όσον αφορά στη μεταβίβαση της περιουσίας από γενιά σε γενιά. Τα τελευταία δε χρόνια παρατηρείται τα ποσοστά ιδιοκατοίκησης να έχουν αυξηθεί σημαντικά και μία από τις αιτίες να είναι η παροχή των στεγαστικών δανείων από τις τράπεζες (Παπάνης, 2010).

Στη Γερμανία, οι κάτοικοι προτιμούν να νοικιάσουν σπίτι για την κατοικία τους και όχι να αγοράζουν. Μόνο το 39% του πληθυσμού κατέχουν τα σπίτια που ζουν, σε σύγκριση με το 60% στη Βρετανία. Τα ενοίκια που ελέγχονται από την τοπική αυτοδιοίκηση και η απροθυμία των τραπεζών για την παροχή δανείων σε επίδοξους αγοραστές κατοικιών, είναι από τους κύριους λόγους που οι Γερμανοί προτιμούν την ενοικίαση. Σε αντίθεση με τη Βρετανία, το πιο επιφυλακτικό τραπεζικό σύστημα της Γερμανίας απαιτεί την παροχή ουσιαστικών εγγυήσεων από τους υποψήφιους αγοραστές ώστε να χρηματοδοτήσουν ένα στεγαστικό δάνειο. Για πολλούς με χαμηλό εισόδημα, η αγορά κατοικίας δεν μπορεί να περιλαμβάνεται στις επιλογές τους. Επιπλέον, στη Γερμανία δεν υπάρχει μεγάλο απόθεμα έτοιμων κατοικιών συνεπώς, πρέπει να το κτίσουν από την αρχή. Η Γαλλία θα ήθελε να σκεφτεί τον εαυτό της ως ένα έθνος της ιδιοκατοίκησης. Αλλά δεν είναι. Μόνο λίγο πάνω από το 50% των Γάλλων ζουν στο δικό τους σπίτι. Στο Παρίσι το ποσοστό είναι λιγότερο από ένας στους τρεις. Η έκρηξη στις τιμές των ακινήτων τα τελευταία χρόνια, μείωσε το ποσοστό της ιδιοκατοίκησης στη Γαλλία σε σχέση με τη δεκαετία του 1990 (Paterson and Lichfield, 2011).

Τα τελευταία χρόνια έχει λάβει σημαντικές διαστάσεις το φαινόμενο των αντιρρήσεων/αντιθέσεων που εκφράζονται από (τοπικές) κοινωνίες απέναντι σε εγκαταστάσεις, υποδομές, ή γενικά σε διάφορες ανθρωπογενείς δραστηριότητες που χωροθετούνται σε περιοχή που πιθανόν να θίγεται η ιδιοκτησίας τους. Η ένταση του φαινομένου έχει οδηγήσει πολλές δημόσιες αρχές να υποφέρουν από την προκαλούμενη καθυστέρηση ή και τη ματαίωση πολλών σημαντικών έργων.

Είναι η νοοτροπία “Nimby” (not in my backyard) και εκφράζει τη συλλογική αντιπαράθεση σε κάποια προτεινόμενη αλλαγή στο τοπικό περιβάλλον. Ο όρος

επινοήθηκε στη δεκαετία του 1980 για τον βρετανό πολιτικό Nicholas Ridley⁸ και χρησιμοποιείται για να περιγράψει τους πολίτες που αντιτίθενται στις προτεινόμενες εξελίξεις για τις ακίνητες περιουσίες στη γειτονιά ή στη πόλη τους. Ως υπουργός αρμόδιος για το Περιβάλλον, ο Ridley, αντιτίθεται σε μία χαμηλού κόστους οικιστική ανάπτυξη κοντά στην ιδιοκτησία του, κερδίζοντας τον τίτλο του Nimby.

Συχνά ο όρος χρησιμοποιείται υποτιμητικά επειδή η στάση αυτή που υιοθετούν τα άτομα χαρακτηρίζεται ως εγωιστική και αντιδημοκρατική. Οι Nimby's αντιδρούν στην χωροθέτηση ενός έργου στη περιοχή τους, επειδή το θεωρούν γενικά ανεπιθύμητο, ενώ δεν αντιδρούν για παρόμοιες χωροθετήσεις σε άλλες περιοχές αδιαφορώντας για το συλλογικό καλό (Μυστριώτη, 2010: 5).

Οι αντιδράσεις Nimby βασίζονται στην πεποίθηση ότι η αλλαγή σε κάθε περίπτωση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στο χαρακτήρα, την κοινωνικοοικονομική κατάσταση και την ποιότητα ζωής της τοπικής κοινωνίας.

Οι αιτίες που προκαλούν τις αντιδράσεις, έχουν να κάνουν με :

- τη δομή της κοινωνίας που είναι βασισμένη στην εξυπηρέτηση του ατομικού συμφέροντος έναντι του συλλογικού
- τα δείγματα της σύγχρονης πραγματικότητας, όπου κυριαρχεί η προχειρότητα, η αδιαφορία και η σκοπιμότητα ως προς τη διαχείριση των περιβαλλοντικών θεμάτων
- την έλλειψη ενός αξιόπιστου ελεγκτικού μηχανισμού
- την έλλειψη ενός τρίτου αντικειμενικού φορέα-κριτή, με κοινωνική καταξίωση ως προς την εγκυρότητα και την αμεροληψία του και
- τα πραγματικά προβλήματα που δημιουργούνται (π.χ. μείωση αξίας της γης) και απουσία μέτρων για να αντισταθμιστούν (διαφάνεια 13, στην διεύθυνση : www.environ-develop.ntua.gr/uploads/NIMBY.pps).

Η νοοτροπία αυτή των ιδιοκτητών γης, να αντιμετωπίζουν με αρνητική διάθεση την οποιαδήποτε πολεοδομική μεταβολή, είναι δυνατόν να δικαιολογηθεί εν μέρει. Όπως επίσης μπορεί να αιτιολογηθεί και το βασικό τους ενδιαφέρον να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης η περιοχή που βρίσκεται το οικόπεδό τους, χωρίς ωστόσο

⁸ Μέλος του κόμματος των Συντηρητικών, στενός συνεργάτης και υπουργός στη κυβέρνηση της Margaret Thatcher

να θιχτεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς και χωρίς να υποστεί την παραμικρή μείωση η έκταση της ιδιοκτησίας τους. Η πολιτική που εφαρμόζουν η κρατική διοίκηση και η τοπική αυτοδιοίκηση (ΟΤΑ), οι οποίες αδυνατούν να εφαρμόσουν μια σειρά από εναλλακτικά μέτρα με αξιόπιστες μεθοδολογίες, επεμβαίνει δραστικά διαμορφώνοντας το κλίμα δυσφορίας των ιδιοκτητών απέναντι στις πολιτικές εφαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων. Είναι ενδεικτικό, όπως αναφέρεται στην εισαγωγή της Ειδικής Έκθεσης του Συνήγορου του Πολίτη⁹-ΣτΠ-(2005: 3), ότι έχουν διαπιστωθεί «σοβαρές καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης για λόγους δημοσίου συμφέροντος καθώς και κατά την καταβολής της σχετικής αποζημίωσης. Καθυστερήσεις που προσλαμβάνουν εκρηκτικές διαστάσεις στις ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις, με αποτέλεσμα η δέσμευση της ιδιοκτησίας να εκτείνεται σε χρονικά διαστήματα που συχνά υπερβαίνουν την εικοσαετία και σε ακραίες περιπτώσεις αγγίζουν την εβδομηκονταετία!». Και φυσικά, οι συνέπειες για τους ιδιοκτήτες τους αποβαίνουν ολέθριες.

Γενικά, στην Ελλάδα η σχέση κράτους και πολίτη ήταν από πάντα ανταγωνιστική, όπως προκύπτει από ιστορικές μνήμες. Και αυτό εδραιώνεται από το μικρό ιστορικό βάθος του νεοελληνικού κράτους, όσο και τις εντάσεις που συνόδευσαν την ίδρυσή του και τις περιπέτειές του κατά τη δεκαετία του 1920. Η Πολεοδομία, όπως αναπτύχθηκε σε χώρες με σταθερότητα και συνέχεια, προϋποθέτει μακροπρόθεσμη οπτική και επένδυση για το μέλλον ενώ η σημερινή παρακμή που συναντάται στην ελληνική πραγματικότητα, είναι συσσωρευτικό αποτέλεσμα από αποφάσεις με βραχυπρόθεσμη προοπτική (Πρεβελάκης, 2009).

Τα χρόνια μετά την μεταπολίτευση, οι προσπάθειες των κυβερνητικών σχηματισμών είχαν γενικό προσανατολισμό τη ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους στο χώρο. Το 1979, ο τότε Υφυπουργός Δημοσίων Έργων Στέφανος Μάνος, επιχείρησε να καταστρώσει ένα συνολικό πλαίσιο για την αναμόρφωση της πολιτικής και των θεσμών άσκησης πολεοδομικού σχεδιασμού. Μια από τις σημαντικότερες καινοτομίες του ν. 947/1979, που ψηφίστηκε τότε, ήταν η αναγνώριση της υποχρεωτικής συμμετοχής των ιδιοκτητών των οικιστικών περιοχών στην

⁹ Συνιστά ανεξάρτητη διοικητική αρχή και έχει ως αποστολή τη διαμεσολάβηση μεταξύ των πολιτών και των δημοσίων υπηρεσιών, των ΟΤΑ, των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας, για την προστασία των δικαιωμάτων του πολίτη, την καταπολέμηση της κακοδιοίκησης και την τήρηση της νομιμότητας. Ιδρύθηκε με το άρθρο 1 παρ. 1 του Ν. 2477/1997 (ΦΕΚ 59^Α/17-4-1997)

πολεοδομική ενεργοποίηση των περιοχών μέσω της παροχής εισφοράς σε γη και χρήμα για τη δημιουργία των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων και την κατασκευή των βασικών κοινόχρηστων πολεοδομικών έργων. Για το σκοπό αυτό ο νόμος προέβλεψε ενιαίο ελάχιστο ποσοστό εισφοράς σε γη 40% για τις ιδιοκτησίες που επρόκειτο να περιληφθούν σε ζώνες κανονιστικών όρων δόμησης και 30% αντίστοιχα για όσες ενέπιπταν σε ζώνες ενεργού πολεοδομίας και αστικού αναδασμού. Οι πρώτες απόπειρες εφαρμογής του νόμου αυτού, που έγιναν κατά προτεραιότητα σε περιοχές παραθεριστικής κατοικίας της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης στις οποίες είχαν εκδηλωθεί έντονες πιέσεις αστικοποίησης χωρίς προηγούμενο πολεοδομικό σχεδιασμό, συνοδεύτηκαν από ένα κύμα «λαϊκής» κατακραυγής που συσπείρωσε αντιφατικά πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα. Με αιχμή της αντίδρασης το θέμα των (θεωρούμενων υψηλών για την εποχή) ποσοστών εισφοράς σε γη και χρήμα, αναπτύχθηκε ένα ετερόκλητο μέτωπο αντίδρασης κατά της συνολικής μεταρρυθμιστικής προσπάθειας των ετών 1979-1980 που οδήγησε εν τέλει στην αντικατάσταση του πολιτικού εμπνευστή της Μάνου, τότε Υπουργού Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, και στην εγκατάλειψη της προσπάθειας εφαρμογής του ν. 947/1979 (Γιαννακούρου, 1999: 463-465).

Επιπλέον πρόβλημα στις εφαρμοζόμενες πολιτικές γης αποτελεί και η κατάτμηση της γης σε περιοχές εκτός των εγκεκριμένων σχεδίων των πόλεων και η πώληση οικοπέδων στην ελεύθερη αγορά σε μικροϊδιοκτήτες με προοπτική την οικιστική ανάπτυξη. Οι αγοραπωλησίες της κατατμημένης γης γίνονταν, συνήθως χωρίς να προϋπάρχει η στοιχειώδης τεχνική υποδομή και πολεοδομικός σχεδιασμός. Εξάλλου, οι συνεχείς επεκτάσεις των αστικών κέντρων στην Ελλάδα, ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία 1980-1990, που ακολουθούσαν τις ήδη διαμορφωμένες κατατμήσεις και προσαρμόζονταν στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της μικροϊδιοκτησίας, καταδεικνύουν τη σημασία αλλά και την έκταση του φαινομένου αυτού (Γετίμης, 2000: 36-38).

Η διαρκής κρατική ανοχή στην αυθαιρεσία, παράλληλα με τις κατά διαστήματα δυνατότητες νομιμοποίησης των αυθαιρέτων κτισμάτων και τις τμηματικές εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης, συντηρούσε την πεποίθηση στους μικροϊδιοκτήτες γης, ότι το ρίσκο της αυθαιρεσίας που ανέλαβαν είναι πιθανόν να αποφύγει τελικά την κατεδάφιση και να εξασφαλίσει μελλοντικά διάφορα οφέλη από την αξιοποίηση της ιδιοκτησίας τους (Γετίμης, 2000: 78-79).

Είναι κατανοητό συνεπώς, να υπάρχει αυτή η δυσπιστία από μέρους των ιδιοκτητών ακινήτων απέναντι στο κράτος, το οποίο επί δεκαετίες προώθησε μία

διαδικασία πολεοδομικού σχεδιασμού καθαρά ασυνεχή, αποσπασματική, χωρίς έμπνευση, χωρίς επαφή με τα προβλήματα των κατοίκων, αποβλέποντας σε μικροπολιτικά οφέλη.

1.6. Αρνητικά κοινωνικά φαινόμενα και συμπεριφορές σε ζητήματα διαχείρισης χώρου

Από το σύνολο της ελληνικής οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής πραγματικότητας θα πρέπει ιδιαίτερα να αναφερθεί η διαφθορά – κακοδιοίκηση που είναι ένα σύστημα κανόνων συμπεριφοράς και η αντιμετώπισή της είναι ζωτικής σημασίας για την αποκατάσταση της γενικής εμπιστοσύνης στη δημόσια διοίκηση .

Σύμφωνα με το Λεξικό της Κοινής Νεοελληνικής «διαφθορά είναι η συστηματική παραβίαση όλων των ηθικών και νομικών κανόνων, κατά την άσκηση των καθηκόντων ενός υπαλλήλου ή λειτουργού συνήθως με τη μορφή δωροδοκίας» (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : <http://www.greek-language.gr>). Είναι η χρήση δημόσιας θέσης για ιδιωτικό συμφέρον. Η διαφθορά διαφέρει ανάλογα με τη χώρα ή την εξουσία. Ορισμένες πολιτικές πρακτικές χρηματοδότησης που είναι νόμιμες σε μια χώρα μπορούν να είναι παράνομες σε άλλη. Σε μερικές χώρες, οι ανώτεροι κυβερνητικοί υπάλληλοι έχουν τόσο ευρείες δυνάμεις, που τα όρια μεταξύ του νόμιμου και του παράνομου είναι αρκετά δύσκολο να ορισθούν. Είναι πιθανό ακόμα να περιφρονούνται ή και να υπονομεύονται επίσημες θεσμικές διαδικασίες. Επιπρόσθετα, η διαφθορά στη κυβερνητική εξουσία υπονομεύει τη λειτουργική διακυβέρνηση, χαλαρώνει την υπευθυνότητα και διαστρεβλώνει τη χάραξη των κρατικών πολιτικών.

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 3094/2003 (ΦΕΚ 10 Α΄/22-1-2003), «η ανεξάρτητη αρχή “Συνήγορος του Πολίτη” (ΣτΠ) έχει ως αποστολή τη διαμεσολάβηση μεταξύ των πολιτών και των δημόσιων υπηρεσιών, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, των Ν.Π.Δ.Δ. και των Ν.Π.Ι.Δ. όπως αυτά καθορίζονται στο άρθρ. 3 παρ. 1 του παρόντος, για την προστασία των δικαιωμάτων του πολίτη, την καταπολέμηση της κακοδιοίκησης και την τήρηση της νομιμότητας».

Ο όρος κακοδιοίκηση είναι αρκετά δύσκολο να αποσαφηνιστεί δεδομένου ότι πρόκειται για μία αξιολογική νομική έννοια, πράγμα που σημαίνει ότι έχει ευρύ περιεχόμενο. Ο Συνήγορος του Πολίτη, στην Εισαγωγή της Ετήσιας Έκθεσης για το 2004, αναφέρει ότι στον όρο κακοδιοίκηση περιλαμβάνονται φαινόμενα πολύ διαφορετικά μεταξύ τους. Αφενός, εννοούνται φαινόμενα κακής διαχείρισης, όπως

της έλλειψης υποδομών, ανεπαρκούς στελέχωσης υπηρεσιών και αφετέρου, πλημμελείς υπηρεσίες προς τους πολίτες λόγω μη ορθής ή πλημμελούς εφαρμογής ή άνισης εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου. Κακοδιοίκηση, συνεπώς, υπάρχει εκεί που δεν τηρείται η αρχή της νομιμότητας (της ορθής εφαρμογής του νόμου), ανεξαρτήτως των παραγωγικών αιτιών που οδήγησαν σε αυτή την μη τήρηση.

Επιπλέον θεσμός διασφάλισης για την τήρηση της νομιμότητας είναι ο Συμπαραστάτης του Δημότη και της Επιχείρησης ο οποίος, σύμφωνα με το άρθρο 77 παρ. 3 του ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α΄/7-6-2010), «δέχεται καταγγελίες άμεσα θιγόμενων πολιτών και επιχειρήσεων για κακοδιοίκηση των υπηρεσιών του Δήμου, των νομικών του προσώπων και των επιχειρήσεών του και διαμεσολαβεί προκειμένου να επιλυθούν τα σχετικά προβλήματα». Όπως ορίζεται και στην αιτιολογική έκθεση του ν. 3852/2010 «τα πολυσυζητημένα προβλήματα κακοδιοίκησης στους δήμους, τα παράπονα αρκετών πολιτών για μεροληψία και επιλεκτική πρόσβαση στα κέντρα αποφάσεων των δημοτικών αρχών, αλλά και η υπερφόρτωση του δημάρχου από αιτήματα και παράπονα μεμονωμένων πολιτών και ομάδων, καθιστούν αναγκαία την καθιέρωση ενός νέου θεσμού διαμεσολάβησης μεταξύ διοικούμενων και δημοτικών αρχών και υπηρεσιών. Ο συμπαραστάτης του δημότη και της επιχείρησης θα έχει ως αποστολή την έγκαιρη καταπολέμηση της κακοδιοίκησης, τη διασφάλιση της αμεροληψίας των δημοτικών αρχών, την βελτίωση της εξυπηρέτησης των πολιτών και των επιχειρήσεων, καθώς και την αποσυμφόρηση του δημάρχου και άλλων αιρετών οργάνων του δήμου από την ασφυκτική και συχνά, παραλυτική, συσσώρευση αιτημάτων και παραπόνων των πολιτών».

Η ελληνική δημόσια διοίκηση αποτελείται από ένα πλέγμα φορέων με συγκεκριμένες, υποτίθεται, αρμοδιότητες. Συχνά όμως, η δικαιοδοσία ενός κρατικού φορέα είναι τόσο δυσδιάκριτη και ασαφής, ή είναι τόσο αλληλένδετη με την αρμοδιότητα μιας παρεμφερούς υπηρεσίας («επικάλυψη αρμοδιοτήτων» αποκαλείται από τους γραφειοκράτες), ώστε η λειτουργικότητά τους μπλοκάρεται και μετατοπίζεται στις ελληνικές καλένδες. Σύμφωνα με τον Εγινόγλου (2006 : 1), «ανήκει στη σφαίρα του μυστηρίου αν η συντήρηση ορισμένων δρόμων ανήκει στη δικαιοδοσία του αρμόδιου υπουργείου, των νομαρχιών ή των δήμων, με αποτέλεσμα να αποδίδει την ευθύνη η μια υπηρεσία στην άλλη. Αν σ' αυτό προστεθεί και η δυσλειτουργία που προκαλείται εξ αιτίας των προνομίων που απολαμβάνουν κάποια στελέχη που είναι διορισμένα σε καίριες διοικητικές θέσεις του δημοσίου και έχουν κάθε λόγο να θέλουν τη διατήρηση της υπάρχουσας τάξης πραγμάτων (για κομματική

εκμετάλλευση ή και ίδιο όφελος), τότε εκ πρώτης όψεως έχουμε δύο καλούς λόγους που εξηγούν το φαινόμενο της διαφθοράς-κακοδιοίκησης. Μόνο που αυτό που φαίνεται είναι απλώς η κορυφή του παγόβουνου». Αυτή η χαώδης κατάσταση δημιουργεί την ανάγκη είτε για νέους νόμους, είτε για παρανοϊκές γραφειοκρατικές απαιτήσεις (διαφόρων ειδών πιστοποιητικά, δικαιολογητικά κλπ), η υπερκέραση των οποίων ενισχύει τη διατήρηση και εδραίωση της διαφθοράς στη βάση της.

Δυστυχώς, η διαφθορά ανήκει στους παράγοντες που επηρεάζουν καθοριστικά την μακροπρόθεσμη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας. Είναι από τα χαρακτηριστικά που είναι βαθιά τυπωμένα στην κυρίαρχη κουλτούρα μιας χώρας και φαίνεται να αλλάζει με πάρα πολύ αργό ρυθμό. Βέβαια, στις ανατολίτικες κουλτούρες η διαφθορά είναι συχνό φαινόμενο. Ειδικά η οθωμανική αυτοκρατορία φαίνεται να έχει αφήσει μια μεγάλη παράδοση διαφθοράς σε όλες τις χώρες που είχε υποτελείς. Είναι πιθανόν η παράδοση αυτή να έχει τις ρίζες της πιο πριν, στην Βυζαντινή αυτοκρατορία με τις ατελείωτες ίντριγκες, το αδύναμο και ανίκανο κράτος κτλ.

Στις μεσογειακές χώρες και ακόμα περισσότερο στην Ελλάδα, οι άνθρωποι χαρακτήρες είναι γενικά χαλαροί και τα ηθικά πρότυπα είναι επιθυμητά αλλά όχι επιβεβλημένα. Υπάρχει δηλαδή, διάχυτος ένας μεσογειακός "ωχαδερφισμός" και μια έντονη ατομική ανευθυνότητα, που επιδρούν και αυτά στη μεγέθυνση των προβλημάτων διαφθοράς - κακοδιοίκησης.

Οι πολεοδομικές υπηρεσίες είναι ένας από τους κατεξοχήν φορείς του δημοσίου για τις οποίες συχνά διατυπώνονται υπόνοιες ότι «συντηρούν» φαινόμενα διαφθοράς και κακοδιοίκησης. Το στοιχείο αυτό, τον τελευταίο καιρό, τονίζεται σε κάθε σχετική ανακοίνωση των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

Στη χώρα μας είναι αρκετοί αυτοί που υποστηρίζουν ότι έχουν διαμορφωθεί συνθήκες ανοχής και μη συμμόρφωσης με τους νόμους. Οι λόγοι που ενισχύουν αυτή τη συμπεριφορά, από τη πλευρά των πολιτών, είναι πολλοί. Υπάρχει ένα αρκετά πολύπλοκο σύστημα διοίκησης που συχνά «επενδύεται» με ασαφείς νόμους. Χαρακτηριστικό είναι ότι σχεδόν πάντα αναμένονται ερμηνευτικές εγκύκλιοι ώστε να γίνει αντιληπτό πώς θα εφαρμοστεί ο νόμος. Σημαντικός επίσης παράγοντας, είναι η συμπεριφορά της ίδιας της πολιτείας που με πράξεις της (νομιμοποίηση αυθαιρεσιών στην υλοποίηση του σχεδίου, αυθαίρετης δόμησης, κ.ά.) δίνει ουσιαστικά το πράσινο φως για τις επόμενες παρανομίες.

Ωστόσο, για το περιβάλλον των πολεοδομικών υπηρεσιών που χειρίζονται το σχέδιο πόλης γενικά αλλά και ειδικότερα θέματα που αφορούν στους κοινόχρηστους χώρους (σύνταξη πράξεων, αποζημιώσεις, υλοποίηση κ.ά.), και το οποίο κρίνεται «επιρρεπές» για την συντήρηση της κακοδιοίκησης και της διαφθοράς, θα πρέπει να αναγνωρισθεί ότι :

- 1) στην ελληνική νομοθεσία παρατηρούνται ελλείψεις και αλληλεπικαλύψεις, με αποτέλεσμα στην πράξη να μην υπάρχει πάντα η ίδια οδός επίλυσης για το ίδιο πρόβλημα και
- 2) η μείωση του σεβασμού και της εμπιστοσύνης των πολιτών προς τις δημόσιες αρχές είναι διάχυτη και ελαττώνεται συνεχώς λόγω του αντιληπτού χάσματος στις κοινωνικές αξίες και τους θεσμούς. Όμως, κατά κανόνα, οι αρνητικές συμπεριφορές τροφοδοτούνται από μια εκατέρωθεν δυσπιστία : ούτε το κράτος εμπιστεύεται τους πολίτες, ούτε οι πολίτες το κράτος. Το κράτος φοβάται ότι εύκολα η κατάσταση μπορεί να εκτραπεί, και να μην είναι σε θέση να την ελέγξει. Από την άλλη, τυχόν ανεπάρκειες της κυβέρνησης σε πολλούς τομείς ενισχύουν την αρνητική στάση των πολιτών (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: http://www.metarithmisi.gr/el/read_Authors.asp?authorID=140&page=1&textID=11955&sw=1280).

Η χώρα μας αντιμετωπίζει ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα σχετικά με τη διαφθορά. Στις ετήσιες εκθέσεις της Διεθνούς Διαφάνειας (Transparency International) η Ελλάδα, από 46^η μεταξύ 180 χωρών το 2005, κατέβηκε στην 56^η θέση το 2007. Οι υποθέσεις διαφθοράς στον τομέα του χωροταξικού σχεδιασμού και της ανάπτυξης έχουν καταγραφεί, από το αρμόδιο γραφείο του ΣτΠ, πιο συχνά από ότι στους περισσότερους άλλους τομείς της κεντρικής τοπικής διοίκησης (Lalenis, 2010). Την επιβεβαίωση των παραπάνω καταμαρτυρεί η κατάταξη της χώρας μας, σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις της Διεθνούς Διαφάνειας, στην 68^η θέση το 2009, στην 78^η το 2010 και στην 94^η το 2012.

Θεωρητικά θα μπορούσαν να προταθούν πολλά μέτρα προκειμένου να εντοπισθεί η λύση στα παραπάνω προβλήματα. Ένα επιπλέον αποτελεσματικό μέτρο που προτείνεται για την αντιμετώπιση της διαφθοράς μακροπρόθεσμα, είναι η αλλαγή των κοινωνικών αξιών. Σίγουρα αποτελεί μια βαθιά τομή στη διάρθρωση των κοινωνικών προτύπων και απαιτεί συστράτευση όλων των παραγόντων εκείνων που είναι δυνατόν να διαμορφώνουν την κοινωνική αντίληψη. Εδώ σημαντικό ρόλο

κατέχουν η παιδεία, πρωτίστως, η πολιτιστική παράδοση και η εδραίωση της νομιμοφροσύνης από το κοινωνικό σύνολο.

Από την άλλη πλευρά, μέτρα ενθάρρυνσης, προστασίας και επιβράβευσης, όσων συμβάλλουν στην αποκάλυψη πράξεων διαφθοράς, έχουν αποβεί σε αρκετές χώρες αποτελεσματικά για την καταπολέμηση της διαφθοράς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στις ΗΠΑ, από το 1986 μέχρι και το 2005, έχουν ανακτηθεί 24 δις δολάρια περίπου ως αποτέλεσμα της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας (False Claims Act)¹⁰ που παρέχει κίνητρα για αποκάλυψη σκανδάλων. Στο πλαίσιο του False Claims Act, (31 U.S.C.¹¹ § 3729-3733), όσοι εν γνώσει τους υποβάλλουν, ή προκαλέσουν ένα άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο να υποβάλει, ψευδείς αξιώσεις για την καταβολή κονδυλίων από κυβερνητική χρηματοδότηση ευθύνονται για ζημίες κατά της κυβέρνησης και υπόκεινται σε αστικές κυρώσεις από 5.500 έως 11.000 δολάρια ανά ψευδή δήλωση.

Στη χώρα μας αυτό το όπλο κατά της διαφθοράς έχει κατά κάποιο τρόπο αμεληθεί. Ελάχιστη εξαίρεση αποτελεί νομοθετική διάταξη που προέρχεται από το Υπουργείο Δικαιοσύνης και αφορά μέτρα προστασίας και επιείκειας για όσους εμπλέκονται σε υποθέσεις διαφθοράς, αλλά είναι πρόθυμοι να συνεργαστούν για να ελαφρύνουν τη θέση τους (άρθρο 263B, Κώδικας Ποινικής Δικονομίας, 13-8-2005).

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, το όφελος για τη χώρα μας, από την καταπολέμηση της κακοδιοίκησης – διαφθοράς, θα μπορούσε να ήταν, εκτός από ηθικό, και οικονομικό. Όμως, η Πολιτεία αντιμετώπισε το σχετικό θέμα με αποσπασματικό τρόπο, χωρίς να προσφέρει κίνητρα και προστασία στα πρόσωπα που καλόπιστα προσφέρουν πληροφόρηση σε θέματα κακοδιοίκησης – διαφθοράς.

Ωστόσο, η Πολιτεία είναι υποχρεωμένη να επανεξετάσει το θέμα της προστασίας, της ενθάρρυνσης και της επιβράβευσης των προσώπων που προβαίνουν σε αποκαλύψεις από μια νέα σκοπιά, όχι ανατρέχοντας στο σκοτεινό παρελθόν με το φόβο της προδοσίας, αλλά κοιτώντας μακροπρόθεσμα στο μέλλον και στη διαμόρφωση προτύπων ακεραιότητας. Παραδείγματα και εμπειρίες άλλων χωρών (όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και οι ΗΠΑ) δίνουν λύσεις για την αποτελεσματική

¹⁰ Το False Claims Act είναι ένα από τα πιο σημαντικά νομικά εργαλεία των ΗΠΑ. Δημοσιεύεται κάθε έξι χρόνια από το γραφείο του Συμβούλου της Βουλής των Αντιπροσώπων. Η τρέχουσα έκδοση του κώδικα δημοσιεύθηκε το 2006.

¹¹ U.S.C. (UNITED STATES CODE) είναι μια συλλογή και κωδικοποίηση των γενικών και μόνιμων ομοσπονδιακών νόμων των Ηνωμένων Πολιτειών.

εφαρμογή του μέτρου. Μέτρα για την προστασία και την κινητοποίηση όσων συμβάλλουν στην αποκάλυψη πράξεων διαφθοράς δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ταμπού αλλά να κατοχυρώνονται από την ελευθερία έκφρασης (εφημερ. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 22-9-2011).

Ένα επιπλέον στοιχείο, ιδιαίτερα ανησυχητικό, που έχει παραδοσιακά ενσωματωθεί στην ελληνική νοοτροπία είναι και η αυθαίρετη κατάληψη. Σύμφωνα με αυτήν, όχι μόνο δεν παραχωρούνται τμήματα από την ιδιοκτησία του καθενός προκειμένου να καταστούν κοινόχρηστα αλλά, κάθε κομμάτι γης που ανήκει στο δημόσιο μπορεί, πολύ εύκολα, να οικειοποιηθεί (βλέπε "καταπάτηση").

Για την επίλυση του προβλήματος αυτού ίσχυσε διαχρονικά ένα εξελισσόμενο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο αποσκοπούσε στην εκποίηση, ανταλλαγή και παραχώρηση της κατεχόμενης ακίνητης περιουσίας του δημοσίου στους αυθαίρετους καταπατητές (ν. 4377/29, ν. 5763/33, α. ν. 608/37 κοκ, όπως και οι πιο πρόσφατοι ν.2166/93, ν. 2383/96). Παρ' όλα αυτά σήμερα το πρόβλημα δεν έχει επιλυθεί παρά τις διαρκώς επαναλαμβανόμενες προσπάθειες (Ζεντέλης, 2005).

Οι αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Περιβάλλοντος (ΥΠΕΚΑ), τον Αύγουστο του 2010, υπολόγιζαν ότι 3,4 εκατ. στρέμματα δημόσιας γης έχουν καταπατηθεί, αν και φημολογείται ότι σήμερα πλέον τα καταπατημένα είναι 5 εκατ. στρέμματα. Με δεδομένο ότι η πολιτική ηγεσία του υπουργείου Οικονομικών αναζητά εναγωνίως έσοδα από κάθε «πηγή», είτε εντός είτε εκτός προϋπολογισμού, στράφηκε και προς την κατεύθυνση των καταπατημένων και σε συνεργασία με το υπουργείο Περιβάλλοντος αποφασίστηκε να δοθεί μια λύση σε ένα χρόνιο πρόβλημα της ελληνικής πολιτείας. Για το λόγο, άλλωστε, αυτό αποφάσισαν να προχωρήσουν, με ειδικό σχέδιο νόμου, στη «τακτοποίηση» των καταπατημένων ώστε να καταστεί δυνατόν να εισπράξουν το ποσό του 1,5 δισ. ευρώ, αφού θα δώσουν την ευκαιρία σε χιλιάδες καταπατητές έναντι πολύ μικρού τιμήματος να αποκτήσουν τίτλους κυριότητας για τα ακίνητα (δημόσια και ανταλλάξιμα) που κατέχουν αυθαίρετα ακόμη και από το 1885 και μετά. Συγκεκριμένα, με βάση τις προτάσεις των υπηρεσιών, χιλιάδες καταπατητές δημόσιας γης θα μπορούν να αποκτήσουν τίτλους κυριότητας με την καταβολή ενός συμβολικού τιμήματος, που σε αρκετές περιπτώσεις θα είναι (λόγω διαφόρων συντελεστών όπως παλαιότητας κ.λπ.) ιδιαίτερα χαμηλό, της τάξεως των 400 έως 600 ευρώ ανά στρέμμα, ούτως ώστε να γίνουν νόμιμοι κύριοι των ακινήτων (εφημερίδα ΕΘΝΟΣ, 14-01-2012).

Σήμερα, η σύνταξη του Εθνικού Κτηματολογίου θέτει ένα περιοριστικό χρονικό όριο για την προστασία της γνωστής ακίνητης περιουσίας του δημοσίου αλλά και της προοδευτικά αποκαλυπτόμενης. Το Εθνικό Κτηματολόγιο θα μπορούσε να συμβάλλει στην πλήρη ανάδειξη της ιδιωτικής ακίνητης περιουσίας του δημοσίου. Ένα μεγάλο τμήμα της περιουσίας αυτής, μη καταγεγραμμένο μέχρι σήμερα, αναμένεται να εντοπισθεί προοδευτικά, και να διαλευκανθεί απολύτως το ιδιοκτησιακό καθεστώς, με την χάραξη του αιγιαλού καθώς και με την αναγκαία οριοθέτηση των παλαιών αιγιαλών στις παραλιακές ζώνες (Ζεντέλης, 2005).

1.7. Συμπεράσματα

Το βιώσιμο δομημένο περιβάλλον αποτελεί μία από τις κύριες προτεραιότητες για όλες τις Ευρωπαϊκές πόλεις στον 21ο αιώνα. Είναι γεγονός ότι κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών, οι πόλεις έχουν συμπεριληφθεί σε αστικές αναπλάσεις μέσα από μια νέα αναπτυξιακή άποψη, με περιβαλλοντικές, χωρικές, κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις. Οι αστικές αναπλάσεις, σήμερα, αναφέρονται με τον όρο «αστική αναγέννηση» εμφανίζοντας ένα πολύ πιο σύνθετο και πολυδιάστατο χαρακτήρα στα πλαίσια της επιδιωκόμενης βιώσιμης ανάπτυξης. Με βάση αυτή τη λογική, οι αναπλάσεις δεν στοχεύουν μόνο στην αντιμετώπιση πολεοδομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, αλλά και προβλημάτων κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα. Ο εντοπισμός των επιλογών, οι περιοχές με ιδιαίτερο χαρακτήρα, οι ελκυστικές διαδρομές για πεζούς, που συμπεριλαμβάνουν και νέους τύπους δρόμων, οι εμπλουτισμένες πλατείες και οι υπαίθριοι χώροι, απαιτούνται από τη διαδικασία της ανασυγκρότησης καθώς και του βιώσιμου αστικού τρόπου ζωής. Στο σχεδιασμό μιας φυσικής πλέον ταυτότητας, μέσα από τα ποικίλα αυτά σενάρια, ένα ιδιαίτερο ζήτημα αποτελεί η ανάδειξη αλλά και η ανάπτυξη των δημόσιων χώρων. Η προτεραιότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού, η οποία περιλαμβάνει τον καθορισμό και την εξασφάλιση των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων, αποκτά περισσότερο επιτακτικό χαρακτήρα μετά από την συνεχώς αυξανόμενη αστική πληθυσμιακή πυκνότητα και την έντονη υποβάθμιση των αστικών κέντρων.

Οι αστικοί ΚΧ αποτελούν έναν από τους κρίσιμους συνδέσμους στην αλυσίδα της σχέσης ανάμεσα στις πόλεις και στην ανθρώπινη κοινωνία. Οι άνθρωποι χρησιμοποιώντας τους ΚΧ, μπορούν να ζουν ποιοτικά, να αναπτύξουν σωρεία κοινωνικών και άλλων εκδηλώσεων, μέσα από τις οποίες είναι δυνατόν να εξελίσσονται σαν είδος (κοινωνικά, πολιτικά, πολιτιστικά), και επίσης να βρίσκουν

απασχόληση (αφού είναι δυνατόν να επωφελούνται από τις θέσεις εργασίας που δημιουργούνται) και να διασκεδάζουν ταυτόχρονα. Επιπλέον, οι ΚΧ ανήκουν στα «ενεργά» πολεοδομικά στοιχεία του αστικού συνόλου και συμμετέχουν στη διεύρυνση και δραστηριοποίηση των καθημερινών σχέσεων μεταξύ των πολιτών, κατέχοντας ζωτικό ρόλο στη διαμόρφωση της ζωής στη πόλη.

Συνεπώς, ανεξάρτητα από την οπτική γωνία που παρατηρεί κάποιος τη σχέση του αστικού χώρου και της κοινωνίας, είναι απολύτως σίγουρο ότι υπάρχει επαφή, ότι υπάρχει ζωντανή σχέση που διαρθρώνεται ανάμεσα στην χωρική οντότητα που λέγεται πόλις και στο κοινωνικό σύνολο. Η σχέση αυτή είναι πολυσύνθετη, δυναμική και επίκαιρη. Εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου αφομοιώνοντας στοιχεία από τη δυναμική της εκάστοτε εποχής, στο πλαίσιο της πολιτιστικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης, διατηρώντας πάντα κάποιες προγενέστερες αξίες. Η επαφή αυτή, είτε με τις κοινωνικές συναλλαγές, με τη μορφή αγαθών και καλόβουλων σχέσεων, είτε με τις θεσμικές διαδικασίες, μέσα στα όρια των νομικών πλαισίων, είτε με την διαφθορά, σαν κρυφές και παράνομες δοσοληψίες, εμπλέκει και εμπλέκεται στην ανθρώπινη καθημερινότητα. Η εξέλιξη της σχέσης αυτής επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες με τέτοιο τρόπο που να την καθιστούν άξια για περαιτέρω διερεύνηση. Επίσης, ταυτόχρονα με την υπάρχουσα σχέση ανθρώπινης κοινωνίας και αστικού χώρου, από πάντα υπήρχε και η οικονομική διάσταση των αστικών ΚΧ, κάτι που θα εξετάσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

2.1. Ορισμοί

Για να είναι κατανοητή η έννοια κάποιων οικονομικών όρων που θα χρησιμοποιηθούν στη συνέχεια, θα πρέπει να παρατεθούν οι παρακάτω ορισμοί.

Αντικειμενική αξία. Είναι η αξία που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό της τιμής εκκίνησης της αξίας ενός ακινήτου με συντελεστές καθοριζόμενους από την Πολιτεία, οι οποίοι αφορούν στοιχεία ενός ακινήτου όπως, συντελεστής ορόφου, επιφανείας, παλαιότητας κλπ. Αποτελεί ένα φορολογικό τεκμήριο της αξίας ενός ακινήτου και εκφράζεται σε αξία ανά τετραγωνικό μέτρο. Οι αντικειμενικές αξίες εκδίδονται από το Υπουργείο Οικονομικών και διαφοροποιούνται ανάλογα με την τοποθεσία του ακινήτου. Ακόμη και εντός του ίδιου δήμου, μπορεί να υπάρχουν διαφοροποιήσεις ανάλογα με τις ζώνες στις οποίες χωρίζεται ένας δήμος. Το κέντρο του κάθε δήμου συνήθως, συγκεντρώνει και τις υψηλότερες αξίες λόγω της εμπορικότητάς του, αν και είναι πολλά τα παραδείγματα στους μεγάλους σε έκταση δήμους, όπου απομονωμένες συνοικίες διαμορφώνουν ξεχωριστό στυλ δόμησης και δημογραφικά-οικονομικοκοινωνικά χαρακτηριστικά, συγκεντρώνοντας ακόμη μεγαλύτερες αξίες. Οι αντικειμενικές αξίες δεν ανταποκρίνονται στην πραγματική αξία της συναλλαγής, αφού στην πράξη είναι πάντα χαμηλότερες από την αγοραία αξία του ακινήτου (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: www.el.wikipedia.org/wiki). Συνήθως είναι το τίμημα που αναγράφεται επί των συμβολαίων αγοράς. Το συμβόλαιο αγοράς είναι το κείμενο, που υπογράφεται ανάμεσα στον πωλητή και στον αγοραστή, και περιλαμβάνει την περιγραφή και το ιστορικό κτήσεως του ακινήτου καθώς και τις οικονομικές συμφωνίες των συμβαλλομένων. Επί της αξίας που αναγράφεται στο συμβόλαιο υπολογίζονται οι όποιοι φόροι αλλά και οι αμοιβές του δικηγόρου και του συμβολαιογράφου.

Συντελεστής εμπορικότητας. Σύμφωνα με τον Ν. 1249/1982 άρθρο 41 και 41α, πρόκειται για συντελεστή καθοριζόμενο από την Πολιτεία, ο οποίος αυξάνει την αξία ενός ακινήτου, λόγω της θέσης του σε κεντρικό και εμπορικό δρόμο. Η τιμή εκκίνησης ακινήτων που βρίσκονται στο ισόγειο οδών με συντελεστή εμπορικότητας πολλαπλασιάζεται και επί αυτού, προκειμένου να προκύψει η αντικειμενική αξία.

Τιμή εκκίνησης. Στις περιοχές όπου ισχύει το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού της αξίας του ακινήτου, η τιμή εκκίνησης του τετραγωνικού μέτρου

ενός ακινήτου καθορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών. Στις περιοχές όπου δεν ισχύει το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού της αξίας του ακινήτου, η τιμή εκκίνησης του τετραγωνικού μέτρου ενός ακινήτου καθορίζεται από τον αρμόδιο οικονομικό έφορο με βάση συγκριτικά στοιχεία της περιοχής (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: <http://www.e-alphanet.gr/el/services.asp>).

Εμπορική Αξία είναι η τιμή αγοράς του ακινήτου. Η αντικειμενική αξία δεν είναι πάντα ίδια με την πραγματική αξία (πληρωτέα αξία). Η εμπορική αξία ορίζεται 100% από την προσφορά και την ζήτηση και είναι η τιμή αγοράς του ακινήτου (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : <http://www.praxisakiniton.com/gr/bibl/orologia>).

Η αξία της αστικής γης είναι ένα από τα πλέον σύνθετα και δυναμικά ζητήματα και σχετίζεται άμεσα με ότι συμβαίνει στο χώρο σε συνάρτηση με το χρόνο. Με την προϋπόθεση αυτή «η εκάστοτε ισχύουσα "εμπορική" τιμή της γης προκύπτει από τη συμπλεγματική σχέση ανθρώπου - γης και άρα παραγόντων που αφορούν στα κοινωνικά χαρακτηριστικά του ανθρώπου, στα αντικειμενικά χαρακτηριστικά της γης, στο δομικό τρόπο λειτουργιών του ανθρώπου στη γη και στους άτυπους ή τυπικούς κανόνες που έχουν προκύψει από αυτές τις δομικές λειτουργίες» (Τουφεξή, 2005: 30).

Η αξία που έχει η γη (σύμφωνα με τη θεωρία του Marx), εξαρτάται από την κοινωνική δυναμική. Η συνολική της αξία, σε μια χώρα, εξαρτάται από το μερίδιο του συνολικού πλούτου που αντιστοιχεί στη γη. Οι παράγοντες δε, που διαμορφώνουν τις τιμές γης (σύμφωνα με τις προσεγγίσεις που στηρίζονται στον D. Ricardo και τον J. H. von Thunen) αφορούν στον υπερτονισμό της θέσης και της παραγωγικότητας του εδάφους, και (σύμφωνα με τις Μαρξιστικές προσεγγίσεις) στη μονοπωλιακή θέση των ιδιοκτητών γης στην αγορά.

Ο λόγος που το συγκεκριμένο θέμα (της αξίας της γης) απασχολεί σχεδόν όλους τους Έλληνες, έχει να κάνει με το υψηλό ποσοστό ιδιοκτησίας στη χώρα (σύμφωνα με ανεπίσημα στοιχεία ξεπερνά το 80 %), αλλά και τον μεγάλο πλούτο που δεσμεύεται στα ακίνητα. Όσον αφορά στο τελευταίο, από στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, η αξία της περιουσίας σε μετοχές και κατοικίες που κατείχαν τα νοικοκυριά το 2001, έφτανε το 574 % του ακαθάριστου ετήσιου διαθέσιμου εισοδήματός τους (Αρβανιτίδης και Σκούρας, 2008). Διαχρονικά, όπως προκύπτει από στοιχεία που αναφέρονται στην Ενδιάμεση Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος (2002: 78-84), ο

δείκτης αυτός από 381 % το 1995, διαμορφώθηκε στο 399 % το 1996, στο 409 % το 1997 και στο 508 % το 2000.

Η εκτίμηση των ακινήτων σκοπεύει στο καθορισμό της αξίας της ακίνητης ιδιοκτησίας, τρέχουσας ή μη, για κάποιο συγκεκριμένο σκοπό (αγοραπωλησίες, επιβολή φόρων, διάφορες απαλλοτριώσεις κ.ά.). Το ποσό των φόρων και δικαιωμάτων που πληρώνεται από τους πολίτες, όπως επίσης και η αποζημίωση για τις απαλλοτριώσεις που γίνονται από το Κράτος και τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, εξαρτώνται από την αξία του ακινήτου. Για το σκοπό αυτό, στο Υπουργείο Οικονομικών, στη Δ/ση Δημόσιας Περιουσίας, υπάρχει το Τμήμα Απαλλοτριώσεων με αρμοδιότητες τις πράξεις απαλλοτρίωσης, την εκκαθάριση αποζημιώσεων καθώς, και τον έλεγχο πωλήσεων και παραχώρησης Ανταλλάξιμων Κτημάτων του Δημοσίου. Επίσης, στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, στη Δ/ση Απαλλοτριώσεων και Ακίνητης Περιουσίας, δραστηριοποιείται το Τμήμα Απαλλοτριώσεων, Απόκτησης Ακινήτων και Αποζημιώσεων, επιφορτισμένο να ενεργεί για ζητήματα σχετικά με διαδικασίες απόκτησης ακινήτων (αγορών, απαλλοτριώσεων κλπ) για αρχαιολογικούς σκοπούς. Τα παραπάνω αναφερόμενα τμήματα είναι εξουσιοδοτημένα για την εκτίμηση της αξίας των ακινήτων. Η εκτίμηση της αξίας των ακινήτων, από τους αρμόδιους φορείς, περιλαμβάνει πάντοτε ειδικές εκτιμήσεις.

2.2. Ο οικονομικός προσδιορισμός του αστικού χώρου

Οι πόλεις αποτελούν συστήματα αλληλεξαρτώμενων σχέσεων και παραγόντων που λειτουργούν ως βάση για τον προσδιορισμό των ποιοτικών και ποσοτικών παραμέτρων που χαρακτηρίζουν τα αστικά σύνολα. Γενικότερα, με το τρόπο αυτό, διαμορφώνεται ένα πλήθος σχέσεων στο οποίο λαμβάνουν μέρος : ο αστικός χώρος, η κοινωνία των πολιτών, η πολιτική, και πολλές άλλες δράσεις αλλά και αντιδράσεις (αφού και αυτές συμμετέχουν στην διαδικασία εξέλιξης της κοινωνίας) και βέβαια, με πρωταγωνιστικό ρόλο, η οικονομία.

Η οικονομία υπήρξε πάντοτε σημαντική δύναμη στον καθορισμό των συνθηκών της ανθρώπινης διαβίωσης. Ολόκληρο το αστικό σύστημα, όπως έχει διαρθρωθεί από την αρχαιότητα, εμπλέκεται σε ένα σύστημα διαρκών συναλλαγών, με τις πόλεις να ανταλλάσσουν αγαθά και υπηρεσίες προκειμένου οι κάτοικοι να βρίσκουν όλα όσα απαιτούνται για τις καθημερινές τους ανάγκες. Και βέβαια, όπως ακριβώς διαμορφώνεται η εικόνα των πόλεων, αποτελεί από μόνη της

ολοκληρωμένη ένδειξη ότι η οικονομία έχει φτάσει σε ένα ορισμένο στάδιο της ανάπτυξης (Heilbrun, 1974).

Η ταχύτητα ανοικοδόμησης μεγάλων αστικών εκτάσεων, η κατανομή των λειτουργιών και συχνά η πυκνότητα δόμησης, η σχέση χτισμένου – ελεύθερου χώρου, στοιχεία δηλαδή που καθορίζουν τα χαρακτηριστικά του αστικού ιστού δεν υπακούουν σε λειτουργικές ανάγκες της πόλης, ούτε σε κανονιστικούς όρους αλλά, υπερκαθορίζονται από οικονομικούς παράγοντες (Μαυρίδου, 2004 : 11).

Η αξία της γης τιμολογείται από παράγοντες που δεν έχουν σχέση μόνο με τη θέση και τη χρήση αλλά και με ένα πλήθος άλλων συντελεστών που θα εξεταστούν στη συνέχεια.

Η γη δεν αναπαράγεται. Αυτό αποτελεί ένα βασικό και αυτονόητο ορισμό. Ωστόσο, ο παράγοντας γη αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την ύπαρξη του καπιταλισμού, και ως εκ τούτου, όποια κι αν είναι η κυρίαρχη μορφή ιδιοκτησίας που σχηματίζεται με τη γη, θα επηρεάζει καταλυτικά τη συσσώρευση του κεφαλαίου. Η αγορά των αστικών εκτάσεων είναι η εκδήλωση ενός αγώνα, πάνω από την υπεραξία, η οποία αρχικά παράγεται από το βιομηχανικό κεφάλαιο. Επιπλέον, επικεντρώνοντας στην σπουδαιότητα της γης, η αγορά των αστικών εκτάσεων χαρακτηρίζεται σαν ένα πεδίο μάχης, εκτός από την εκμετάλλευση της υπεραξίας, στην παραπάνω περίπτωση μεταξύ του βιομηχανικού κεφαλαίου, του κεφαλαίου των τραπεζών και των ιδιωτών ιδιοκτητών της γης (Massey and Catalano, 1978).

Η αξία της γης συμπαρασύρει και επαναπροσδιορίζει με τη σειρά της παράγοντες που συντελούν στην εξέλιξη πολιτικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και άλλων φαινομένων. Η καταλληλότητά της, για τις διάφορες δραστηριότητες, διαφοροποιείται ανάλογα με τη θέση. Αποτελεί ένα σπάνιο αγαθό για το οποίο συχνά προκύπτουν ανισοροπίες προσφοράς και ζήτησης. Απόδειξη του πόσο σπάνια αλλά και του πόσο πολύτιμη εξακολουθεί να είναι η γη, αποτελεί και το ότι εξαιτίας της διεκδίκησής της ξεκίνησαν πολλές εμπόλεμες καταστάσεις («λωρίδα της Γάζας» : Ισραήλ – Παλαιστίνη, «νησιά Φώκλαντ» : Αργεντινή – Βρετανία κ.ά.) ανάμεσα σε χώρες όμορες και μη.

Όσον αφορά στα οικονομικά, υπάρχει ένα σύνολο παραγόντων που, από μόνοι τους ή και σε συνδυασμούς, επηρεάζουν την αξία της ελληνικής αστικής γης. Οι παράγοντες αυτοί ενεργοποιούνται σαν ένα σύστημα υπεύθυνο για την κοστολόγηση της ελληνικής αστικής γης αλλά και την πορεία εξέλιξής της. Και βέβαια, υπάρχει αμφίδρομη επίδραση από το ένα μέρος προς το άλλο. Έτσι, η αξία

της αστικής γης επηρεάζει (όπως και επηρεάζεται από) τον σχεδιασμό. Ειδικότερα, η απαλλοτρίωση αποτελεί μία θεσμοθετημένη διαδικασία η οποία εξαρτάται άμεσα αλλά παράλληλα, συντελεί στη διαμόρφωση των τιμών της αστικής γης.

2.3. Ο ρόλος της αξίας γης στον αστικό χώρο – Αστική γαιοπρόσδοος

Η υψηλή αξία της γης για τον αστικό χώρο είναι ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Πολιτεία καθώς, αντιμετωπίζει διαρκώς προβλήματα απαλλοτρίωσης εδαφικών τμημάτων προκειμένου να ολοκληρώσει το σύνολο της κατασκευής των απαιτούμενων έργων. Για το λόγο αυτό προσπαθεί να επέμβει αποτελεσματικά στις απαιτήσεις του ολοένα και αυξανόμενου αστικού πληθυσμού και να δώσει λύση στο πρόβλημα.

Στα νέα ανταγωνιστικά περιβάλλοντα των σύγχρονων πόλεων, ο αστικός σχεδιασμός αποτελεί μέρος του στρατηγικού αναπτυξιακού σχεδιασμού (Γοσποδίνη, 2000β : 207).

Το γεγονός αυτό, σύμφωνα με το Ζεντέλη (2001: 13), έχει διττό αποτέλεσμα :

- 1) οι υψηλές τιμές, που ήδη υπάρχουν στον δομημένο αστικό ιστό, οδηγούν σε εντατικοποίηση των χρήσεών του, με άμεσο αποτέλεσμα να αποσταθεροποιούν την λειτουργία της αγοράς. Στη συνέχεια, διαχέουν τις υπόλοιπες λειτουργίες στα πιο απομακρυσμένα και φθηνότερα τμήματα της πόλης δημιουργώντας έτσι ένα άναρχο και γενικά επιβαρημένο οικιστικό περιβάλλον και
- 2) κάθε πολεοδομική παρέμβαση που αφορά αστικούς ΚΧ απαιτεί κατανάλωση γης σε αρκετή έκταση, που έχει τεράστιο οικονομικό κόστος. «Ιδιαίτερα στη χώρα μας, όπου το κοινωνικό, οικονομικό και νομικό καθεστώς που ισχύει προστατεύει την ατομική ιδιοκτησία, κάθε προσπάθεια εξωραϊσμού του αστικού χώρου προσκρούει αναγκαστικά στο υψηλό οικονομικό κόστος απαλλοτριώσεων αλλά και στο κοινωνικό και πολιτικό κόστος».

Οι ραγδαίες διαδικασίες αστικοποίησης στην Ελλάδα, ειδικά κατά τις δεκαετίες του '50 και '60, οι οποίες έλαβαν χώρα χωρίς την (από μεριάς του επίσημου Ελληνικού κράτους) προηγούμενη συστηματική ρύθμιση για τις χρήσεις γης στα αστικά κέντρα, καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό τα προβλήματα της οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και των οικισμών. Καθοριστικός παράγοντας στην κατανομή και στη χωροθέτηση των χρήσεων γης είναι η αστική γαιοπρόσδοος, δηλαδή η

βασική μορφή της οικονομικής αξιοποίησης του αστικού εδάφους από την ατομική ιδιοκτησία. Σύμφωνα με τον Karl Marx (Το κεφάλαιο, 1894, 3^{ος} τόμος) η γαιοπρόσοδος είναι η μορφή με την οποία η ιδιοκτησία της γης πραγματώνεται οικονομικά, δηλαδή παράγει αξία. Αυτό σημαίνει ότι στον ανταγωνισμό ανάμεσα στις χρήσεις γης και στις απαιτήσεις αξιοποίησης των κεφαλαίων διαφόρων χρήσεων, ιδιαίτερα δε στις απαιτήσεις για επέκταση των χρήσεων γης πάνω στο ίδιο έδαφος, ρυθμιστικό παράγοντα αποτελεί το ύψος της γαιοπροσόδου. Η επικράτηση όμως μιας αστικής χρήσης στον ανταγωνισμό έναντι μιας άλλης δεν έχει σχέση με τη μορφή την οποία παίρνει η γαιοπρόσοδος, αλλά εξαρτάται μόνο από το ύψος της προσόδου το οποίο μπορεί η χρήση αυτή, μέσα από τις διαδικασίες παραγωγής ή κυκλοφορίας, να αποδώσει. Το ύψος αυτό εξαρτάται τόσο από το είδος της χρήσης, όσο και από τους ευνοϊκούς όρους δόμησης.

Στο σημείο αυτό υπεισέρχεται η πολιτική του πολεοδομικού σχεδιασμού, η οποία εφόσον καθορίζει τους όρους δόμησης και την κατανομή τους στον αστικό χώρο, αναδεικνύεται σε σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τον ανταγωνισμό των χρήσεων γης και το σχηματισμό της γαιοπροσόδου. Και εδώ τίθεται το ερώτημα σε ποιο βαθμό η κρατική πολιτική μπορεί να επιδράσει, ή και να κατευθύνει, το πεδίο του ανταγωνισμού των χρήσεων γης, ή αν τελικά προσαρμόζεται στις απαιτήσεις αξιοποίησης του κεφαλαίου και της ιδιοκτησίας της γης. Το ερώτημα αυτό θα πρέπει να απαντηθεί σε σχέση με τη συγκεκριμένη πολιτική που ασκήθηκε για τις χρήσεις γης στα αστικά κέντρα της Ελλάδας, καθώς και τις επιπτώσεις της πολιτικής στα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της προϋπάρχουσας οικιστικής δομής (Γετίμης, 2000 : 50 - 53).

Η διαφορετική αντίληψη για την έγγεια ιδιοκτησία στην κάθε χώρα, σε συνδυασμό με το ισχύον πολεοδομικό και φορολογικό δίκαιο, ήταν οι αιτίες για την θέσπιση διαφορετικών πολεοδομικών πολιτικών. Στις περισσότερες χώρες ισχύει ότι, οι κύριοι των ακινήτων εκμεταλλεύονται τα κέρδη από την υπεραξία που προκύπτουν από την αστική ανάπτυξη. Ωστόσο, έχουν θεσμοθετηθεί μηχανισμοί (πολεοδομικοί και φορολογικοί) για την αποκόμιση ολόκληρης ή και τμήματος της υπεραξίας αυτής, όπως στη Γερμανία (Schmidt-Eichstaedt, 2007) και τη Γαλλία (Renard, 2006), οι οποίοι βέβαια άλλοτε αποδίδουν αποτελέσματα κι άλλοτε όχι. Αντίθετα, στη Σουηδία (Kalbro, 2007) και στην Ολλανδία (Priemus and Louw, 2003), το δικαίωμα της αποκλειστικής εκμετάλλευσης της γης είναι αποσυνδεδεμένο από την υπεραξία η οποία προκύπτει εξαιτίας της αστικής ανάπτυξης ή λόγω δημοσίων έργων και

παρεμβάσεων. Η αντίληψη που επικρατεί στις χώρες αυτές είναι ότι, η ιδιωτική ακίνητη ιδιοκτησία δεν δικαιούται να έχει αξιώσεις στη γαιοπρόσοδο που αποδίδεται στη γενικότερη πρόοδο της κοινωνίας, στην αστική ανάπτυξη και στις αστικές υποδομές. Για τον λόγο αυτό έχουν δημιουργηθεί κρατικοί μηχανισμοί ικανοί να απορροφούν την υπεραξία αυτή, ιδιαίτερα μέσα από τη διαμόρφωση τραπεζών γης, και τη διοχέτευσή της στην κατεύθυνση της ανάπτυξης των πόλεων και των αστικών υποδομών (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : http://www.prd.uth.gr/research/DP/2010.uth-prd-dp-2010-7_gr.pdf).

Η αστική οικονομία δεν έχει αποκτήσει μέχρι σήμερα τη μορφή ολοκληρωμένης θεωρίας για τη γαιοπρόσοδο. Με τον ορισμό της γαιοπροσόδου σαν τιμή χρήσης του κάθε τόπου, ο προβληματισμός προσανατολίσθηκε στον τρόπο προσδιορισμού της τιμής αυτής (Παπαδοπούλου, 1983 : 45).

Για τη μελέτη του αστικού εδάφους, προέχει σαφώς η ανάγκη μελέτης και διερεύνησης του πλήθους των παραγόντων που παίζουν βασικό ρόλο στο σχηματισμό της αξίας του, που ανάγεται και στηρίζεται τελικά στην έννοια της γαιοπροσόδου.

Σύμφωνα με την Κλασικούς (Smith, Ricardo, Malthus κ.α.) αλλά και τους Νεοκλασικούς οικονομολόγους (Becker, von Thunen, Cournot κ.α.), τους τρεις συντελεστές παραγωγής, για την δημιουργία προϊόντων και υπηρεσιών, αποτελούν η εργασία, το κεφάλαιο και η γη. Αμείβονται δε, για τη συμμετοχή τους στη παραγωγική διαδικασία, το κεφάλαιο με τον τόκο, η εργασία με το μισθό και η γη με τη γαιοπρόσοδο. Με αυτή την έννοια, η τιμή της γης, όταν αυτή εισάγεται στην αγορά, είναι η κεφαλαιοποιημένη γαιοπρόσοδος.

Κατά τη Μαρξιστική προσέγγιση, η έννοια της γαιοπροσόδου οριοθετείται μέσα από την εργασιακή θεωρία της αξίας, βάση της οποίας "αξία" έχουν μόνο τα προϊόντα της παραγωγικής διαδικασίας που ενσωματώνουν ένα ποσό εργασίας για τη πραγματοποίησή τους. Η γη, αφού δεν είναι προϊόν παραγωγικής διαδικασίας, δεν έχει αξία. Πώς όμως καταλήγει να έχει τιμή; Για τη θεώρηση αυτή, η απάντηση είναι η κεφαλαιοποιημένη γαιοπρόσοδος. Σαν τέτοια είναι η υπεραξία που προκύπτει λόγω του θεσμού της ιδιοκτησίας και λαμβάνει ο ιδιοκτήτης, προκειμένου να την εκχωρήσει για τις ανάγκες της παραγωγικής διαδικασίας, χωρίς όμως ο ίδιος να έχει συμμετάσχει στην πραγματοποίησή της.

Σύμφωνα με τη θεωρία του Karl Marx, «το μονοπώλιο πάνω στη γη δίνει τη δυνατότητα στο γαιοκτήμονα να παίρνει ένα μέρος από την υπεραξία αυτή, με το όνομα γαιοπρόσοδος, είτε το έδαφος χρησιμοποιείται για καλλιέργεια, είτε για

οικοδομές ή για οποιοδήποτε άλλο παραγωγικό σκοπό». Η γαιοπρόσοδος, συνεπώς, είναι μια μορφή ενοικίου που καταβάλλεται από τον χρήστη της γης στον γαιοκτήμονα για άμεσα παραγωγικούς σκοπούς. Είναι η οικονομική αξιοποίηση της γαιοκτησίας (Αργύρης, 1993).

Ως η πιο προωθημένη άποψη του ίδιου ιδεολογικού άξονα, θα μπορούσε να αναφερθεί αυτή του Harvey (1973), που δίνει στη γαιοπρόσοδο ρόλο ως "κατανεμητικού μηχανισμού", ο οποίος παράγει ένα ιδιαίτερο τύπο πολεοδομίας στο καπιταλιστικό σύστημα (Μαντουβάλου, 1995:47 και 51).

2.4. Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία της ελληνικής αστικής γης

Επειδή η γη δεν είναι ομοιογενής αλλά η καταλληλότητά της για τις διάφορες δραστηριότητες διαφοροποιείται ανάλογα με τη θέση, τη φύση και άλλα διακριτικά στοιχεία της, αποτελεί ένα σπάνιο αγαθό για το οποίο συχνά προκύπτουν ανισοροπίες προσφοράς και ζήτησης. Η προσφορά και η ζήτηση της γης είναι από τους βασικούς παράγοντες που, ταυτόχρονα με ένα πλήθος άλλων συντελεστών, διαμορφώνουν την τιμή για την αστική γη.

Ο βαθμός της συνολικής χρησιμότητας ή η κλίμακα της οικονομικής απόδοσης του αστικού εδάφους έχει αντίκρισμα άμεσα στην τιμή του, όπως αυτή διαμορφώνεται στην ελεύθερη αγορά μέσα από τον ανταγωνισμό των χρήσεων και την ισχύ των κοινωνικών ομάδων που το διεκδικούν. Η διαδικασία αυτή καθιστά την τιμή της αστικής γης ένα απολύτως δυναμικό φαινόμενο που επηρεάζεται από όλα τα πολιτικο-κοινωνικά χαρακτηριστικά των ομάδων που το διεκδικούν, τις γενικότερες οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στο χώρο αγοράς αλλά και την παρεχόμενη δυναμική αξιοποίησης της ίδιας της γης.

Στην Ελλάδα, οι ιστορικές και οικονομικές συνθήκες, μετά τον πόλεμο, έδρασαν καθοριστικά ώστε η γη που προέρχονταν από την μετατροπή της αγροτικής γης, να καταστεί ένας αναλογικά κατανεμημένος στη κοινωνία συντελεστής παραγωγής που θα συμμετείχε με τη συμβολή του ιδιωτικού κεφαλαίου στην επίλυση του στεγαστικού προβλήματος (Αντωνοπούλου, 1991).

Σύμφωνα με τον Οικονόμου (1999 : 93), «η απουσία πολιτικής βούλησης για ισχυρή πολιτική γης και η ανοχή σε ένα άναρχο σύστημα σταδιακής αλλά και τοπικά ραγδαίας αστικοποίησης, είχε σαν αποτέλεσμα την παγίωση μιας κατάστασης με δυσλειτουργική συγκέντρωση πληθυσμού σε μεγάλα αστικά κέντρα αλλά και

γενικότερη αλλοίωση και καταστροφή του περιβάλλοντος και του συλλογικού χώρου».

Η κατάσταση αυτή συνεχίζονταν έως πρόσφατα με τα μεγάλα αστικά κέντρα που, αν και περισσότερο προβληματικά γίνονταν όλο και πιο ελκυστικά, γεγονός που αποτυπώνονταν στις ολοένα αυξανόμενες αξίες γης. Οι Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους αποτελούν παράλληλα και τυπικά παραδείγματα μεγάλων αστικών κέντρων, δηλαδή πόλεων που αστικοποιούνται με συνεχείς και αυξανόμενους ρυθμούς, παράγοντας έντονη οικονομική δραστηριότητα αλλά και απαιτώντας όλα τα απαραίτητα προκειμένου να ικανοποιηθούν οι κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων. Το αστικό έδαφος εισάγεται στη διαδικασία της αγοράς, όπου εισάγεται ταυτόχρονα και η διεκδίκησή του από διαφορετικής ισχύος και επιρροής κοινωνικές ομάδες. Συνεπώς, το αστικό έδαφος λειτουργεί σαν ένα επίπεδο προβολής του κοινωνικο-οικονομικού γίνεσθαι.

Στην Ελλάδα τα αστικά ακίνητα δεν υποβαθμίστηκαν ούτε απαξιώθηκαν εξ αιτίας τόσο των νομικών ρυθμίσεων της Διοίκησης (με την ένταξη των αυθαιρέτων σε σχέδιο πόλης) όσο και των ιδιωτικών επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν σ' αυτά. Οι διαδικασίες αυτές ανάπτυξης των πόλεων δεν εξασφάλισαν βέβαια δημόσιους χώρους και αστικές υποδομές και αυτό αποτελεί ένα κρίσιμο αίτημα σήμερα. Όμως, η μη πραγματοποίηση μεγάλων αστικών έργων υποδομής στην περίοδο μέχρι το 1990 (αλλά μόνο μικρών δημοτικών έργων που για εκλογικούς λόγους ισοκατανέμονται στην επικράτεια των Δήμων), είχε ως αποτέλεσμα τη σχετική ομογενοποίηση των τιμών της αστικής γης. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμη και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90 που εντείνεται η κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής, στις αξίες ακινήτων που δημοσιεύονται στον τύπο, η σχέση μεταξύ φθηνότερου και ακριβότερου ακινήτου κυμαίνεται γύρω στο λόγο 1 : 5. Καθώς δε, όπως είναι γνωστό στην Ελλάδα για λόγους ιστορικούς, η ιδιοκτησία της γης λειτουργεί ως ο κατ' εξοχήν αναδιανεμητικός μηχανισμός εισοδήματος, αυτή η σχετική ομοιογένεια στις αξίες των ακινήτων είχε πολύ θετικά αποτελέσματα στο ζήτημα της κοινωνικής συνοχής καθώς, όλοι οι ιδιοκτήτες μικροί και μεγάλοι επωφελούνται αναλόγως (Μαυρίδου, 2004 : 19).

Η αξία της γης επηρεάζεται, άμεσα ή έμμεσα, από ένα πλήθος παραγόντων. Οι παράγοντες που επιδρούν στην αξία, διαμορφώνουν τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς, καθορίζουν το βαθμό ανταγωνισμού, επηρεάζουν τη προσφορά και τη ζήτηση των ακινήτων. Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία των ακινήτων είναι η

χρησιμότητα, η σπανιότητα καθώς, και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που αφορούν στο ακίνητο όπως, το μέγεθος, η θέση και τα πολεοδομικά διακριτικά στοιχεία του. Το κατά πόσο συμβάλλουν οι παράγοντες αυτοί στη διαμόρφωση της τελικής τιμής ενός ακινήτου είναι μάλλον δύσκολο να προσδιοριστεί εξαιτίας του μεγάλους πλήθους τους, της μεταβολής τους στο χώρο και στο χρόνο και της συσχέτισης μεταξύ τους. Για τους λόγους αυτούς, θα ήταν εύλογο να επιχειρήσουμε την κατηγοριοποίηση των παραγόντων σε κάποια επιμέρους γενικά επίπεδα ώστε να προκύψει μια σαφέστερη αντίληψη.

Προκειμένου να εξετασθεί σφαιρικά (κατά το δυνατόν) το σύνολο των παραγόντων που επηρεάζουν την αξία της Ελληνικής αστικής γης, διερευνάται η συμμετοχή, στα επίπεδα δράσης και συμπεριφοράς, των δύο άμεσα εμπλεκόμενων, του ανθρώπου και του χώρου.

- Στον άνθρωπο ανάγονται παράγοντες που έχουν σχέση με τη κοινωνική του πλευρά, όπως πολιτικοί, κοινωνικοί, οικονομικοί και υποκειμενικοί.
- Στο χώρο αναφέρονται παράγοντες που αφορούν στο "αντικείμενο" αγοράς, στα υπάρχοντα επ' αυτής στοιχεία και σε φυσικούς παράγοντες αλλά και μεμονωμένες καταστάσεις, ή ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, που δεν μπορούν να γενικευτούν.

Όμως, θα πρέπει να επισημανθεί ότι κάποιοι από τους παρακάτω παράγοντες δεν μπορούν να εξαρτηθούν απόλυτα μόνο από έναν από τους δύο άμεσα εμπλεκόμενους. Είναι δηλαδή πιθανόν να αφορούν ταυτόχρονα και τις δύο πλευρές.

Σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα, οι παράγοντες στους οποίους οφείλεται η διαμόρφωση της τελικής αξίας για την ελληνική αστική γη είναι :

1) πολιτικοί

Το πολιτικό σύστημα είναι το ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο υπάρχει ο άνθρωπος, δρα η φύση του, διαμορφώνονται οι αγορές και οι νόμοι που καθορίζουν τη λειτουργία της. Κατά συνέπεια, ανάλογα με το είδος του, φιλελεύθερο, δημοκρατικό ή μη, καθορίζονται a priori οι κατευθύνσεις αρχών του κοινωνικού και οικονομικού πλαισίου, όπως και οι θεσμικοί κανόνες και οι μηχανισμοί της αγοράς.

Ο ανταγωνισμός είναι ένα στοιχείο που επηρεάζεται από κρατικές παρεμβάσεις, μονοπωλιακές καταστάσεις, εξωτερικές οικονομίες και οικονομίες κλίμακας.

Ο όρος "πολιτική γης" παραπέμπει στο σύνολο των στοχευόμενων παρεμβάσεων που αφορούν στην αξιοποίηση της έγγειας ιδιοκτησίας από ποιοτική και κυρίως ποσοτική άποψη (Κεφαλά, 1998).

Σε επίπεδο χώρας, η πολιτική γης περιλαμβάνει σειρά μέτρων εφαρμογής και υλοποίησης πολεοδομικών και χωροταξικών πολιτικών και σχεδίων, που σχετίζονται άμεσα με τον έγγειο παράγοντα ως εμπόρευμα. Οι κρατικές παρεμβάσεις στα πλαίσια της πολιτικής γης αφορούν :

- α) στο ιδιοκτησιακό καθεστώς (απαλλοτρίωση, δικαίωμα προτίμησης),
- β) στους όρους δόμησης (τρόπο και ένταση χρήσης γης) και
- γ) στην αγορά γης (έλεγχος τιμών εδάφους μέσω φορολογίας ακίνητης περιουσίας και προσδιορισμός αντικειμενικών αξιών) (Τουφεξή, 2005 : 36).

Το σύνολο των όρων δόμησης (αρτιότητα, ποσοστό κάλυψης, συντελεστής δόμησης και σύστημα δόμησης) αποτελούν από τους βασικούς παράγοντες που διαμορφώνουν την αξία της γης. Επίσης, το ενοίκιο παρεμβαίνει εξίσου δυναμικά στη κατάσταση αγοράς γης με την πολιτική του, η οποία μπορεί να είναι φιλελεύθερη ή να επιβάλλει διοικητικό έλεγχο στο ύψος της τιμής του, ή να προβλέπει οικονομική επιδότηση στις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις. Η επαναφορά του φόρου μεγάλης ακίνητης περιουσίας, το αφορολόγητο όριο και γενικά η φορολογική πολιτική που θα καθορίσει η κάθε κυβέρνηση (παίρνοντας υπόψη τα κάθε φορά πρόσφατα δημοσιονομικά δεδομένα), θα παίξουν σημαντικό ρόλο στην πορεία της αγοράς και στις τιμές των ακινήτων.

Η ένταξη μιας περιοχής στο σχέδιο πόλης δεν φαίνεται να προκαλεί απότομη αξιοσημείωτη μεταβολή στις τιμές γης, σύμφωνα με την Μαντουβάλου (1996 : 62). Δεν αποτελεί δηλαδή, από μόνης της, αποφασιστικό παράγοντα στη διαμόρφωση δυναμικής ανάπτυξης της περιοχής. Αναμφισβήτητα, όμως, την ευνοεί και σίγουρα επεμβαίνει στην περεταίρω εξέλιξή της.

2) κοινωνικοί

Η κοινωνία, στην κάθε εποχή, αξιολογείται από διαφορετικά κριτήρια, σαν αποτέλεσμα της επικρατούσας κοινωνικής σκέψης με βάση την εξέλιξη των ιδεολογιών, κοινωνικών δομών και οργάνωσης σαν αποτέλεσμα συγκρούσεων των κοινωνικών ομάδων. Αυτή η μεταβλητότητα του κοινωνικού χώρου έχει αποτυπωθεί απολύτως στον αστικό χώρο, λειτουργώντας σαν επίπεδο προβολής του, που

περιγράφει το ενεργό-δυναμικό σύστημα της κοινωνίας και πως αυτό μετασχηματίζεται (Τουφεξή, 2005 : 38).

Ο αστικός χώρος διαμορφώνει την αξία του στην ελεύθερη αγορά με βάση τα δημιουργούμενα πρότυπα αναγκών ή την εκδήλωση των προτιμήσεων των αγοραστών, που άλλοτε είναι ορθολογικές, ενώ άλλοτε είναι αβάσιμες επιθυμίες (Ζεντέλης, 2001 : 91).

Η κοινωνική σύνθεση και συγκρότηση των αστικών κέντρων εμπεριέχει ένα σύνολο από τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ανθρώπινου δυναμικού κάθε περιοχής, που αποτελούν παράγοντες στην οικονομική τους συμπεριφορά και δυναμική. Συνεπώς, η δημογραφική σύνθεση είναι η κινητήρια δύναμη που τροφοδοτεί τη ζήτηση της αγοράς και καθορίζει τους δείκτες ανάπτυξης και βιοτικού επιπέδου.

Επίσης, η καταναλωτική δύναμη των υποψηφίων αγοραστών και η «ψυχολογία» τους, η οποία με τη σειρά της επισπεύδει ή αναβάλλει μια αγορά, έχουν τη δική τους βαρύτητα στη διαμόρφωση των τιμών για τη γη. Οπωσδήποτε, η μειωμένη ζήτηση ή η υπερπροσφορά αδιάθετης γης επηρεάζουν τη διαμόρφωση στις τιμές της γης.

3) οικονομικοί

Η οικονομία σε μία χώρα δεν είναι ποτέ στάσιμη. Όλα τα σημαντικά μεγέθη της, όπως το επίπεδο του εισοδήματος, της απασχόλησης, της ανεργίας κ.τ.λ. μεταβάλλονται διαχρονικά. Σύμφωνα με τις αρχές της οικονομικής θεωρίας (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : <http://digitalschool.minedu.gov.gr/modules/ebook/show.php/DSGL-117/130/944,3464/>), τα στοιχεία μιας οικονομίας, για μεγάλες χρονικές περιόδους, άλλοτε αυξάνονται και άλλοτε μειώνονται. Οι μεταβολές αυτές ονομάζονται οικονομικές διακυμάνσεις ή οικονομικοί κύκλοι. Κατά τη φάση της ανόδου ή άνησης του οικονομικού κύκλου παρατηρείται αύξηση της παραγωγής, του εισοδήματος και της απασχόλησης, με αντίκτυπο την αύξηση της ζήτησης. Ταυτόχρονα με την αύξηση της συνολικής ζήτησης εμφανίζονται και οι αυξήσεις στις τιμές. Η φάση της καθόδου ή της ύφεσης χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη ανεργία, έλλειψη επενδύσεων και ανεπαρκή ζήτηση. Οι τιμές αν δεν μειώνονται τουλάχιστον δεν αυξάνονται. Η ένταση των παραπάνω φαινομένων σίγουρα διαφέρει από κύκλο σε κύκλο.

Τα οικονομικά δεδομένα της περιοχής (που σίγουρα διαφοροποιούνται χρονικά), το επίπεδο ανεργίας, η δομή της απασχόλησης, ο βαθμός ανάπτυξης επί

μέρους κλάδων (εμπορίου, μεταφορών), αποτελούν παρεμβατικό μηχανισμό στις τιμές γης.

Όλα τα παραπάνω βέβαια, αποτελούν χαρακτηριστικά της κρατικής λειτουργίας. Το κράτος μπορεί, ενδεχομένως, να χρησιμοποιεί την αγορά γης σαν αντισταθμιστικό μηχανισμό αναζωπύρωσης της οικονομικής δραστηριότητας. Το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης επηρεάζει την ένταση της οικονομικής δραστηριότητας, δημιουργώντας πλέγμα αλληλεξάρτησης τιμών αγαθών, αμοιβών και συντελεστών παραγωγής. Επίσης, ο πληθωρισμός διαμορφώνει την αγοραστική δύναμη του χρήματος που είναι αντίστροφη των τιμών των αγαθών.

Το κράτος αποσπά ανέκαθεν, υπό μορφή διάφορων φόρων, μερίδιο από τα έσοδα των ακινήτων, θεμελιώνοντας έτσι την άποψη για τη νευραλγική σημασία των ακινήτων στην εθνική οικονομία. Επιπρόσθετα, ένας άλλος παράγοντας που καθορίζει την πορεία των τιμών της γης σχετίζεται με το ύψος των επιτοκίων καθώς και τους όρους χορήγησης στεγαστικών δανείων από πλευράς τραπεζών.

4) χωροταξικοί

Η χωρική κατανομή της γης είναι ένας από τους ουσιαστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη των αστικών οικονομιών. Η θέση της γης και οι υπάρχουσες δομές αποτελούν χωρικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Οι πόλεις διασκορπίζονται και εξειδικεύονται ανάλογα με το επίπεδο των αγαθών και των υπηρεσιών που παρέχουν (Maki and Lichty, 2000: 89).

Η ελληνική αστική γη, όπως μεταπολεμικά εμφανίζεται σαν καθεστώς γαιοκτησίας, είναι προϊόν κοινωνικού και οικονομικού ανασχηματισμού, που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην κοινωνικο-οικονομική συγκρότηση της χώρας. Η ιδιοκτησία γης κατανεμήθηκε σε όλα τα κοινωνικά στρώματα στην Ελλάδα, και κυρίως στα χαμηλότερα, και έτσι ένας από τους θεμελιώδεις συντελεστές παραγωγής, η γη, ήταν στην ουσία "κοινωνικοποιημένος" (Αντωνοπούλου, 1991 : 193).

Ο κατακερματισμός της ιδιοκτησίας ανέκαθεν διευκόλυνε την ανεξαρτητοποίηση του κάθε ατόμου από την επικρατούσα οικονομία οικογενειακού τύπου, με απώτερο στόχο την οικονομική αυτοτέλειά του. Το μέγεθος λοιπόν της ιδιοκτησίας, στα παλαιότερα οικιστικά σύνολα όπου δεν είχαν καθορισθεί συγκεκριμένοι όροι δόμησης, διαμόρφωνε την αξία της γης. Επίσης, η μορφολογία του εδάφους (πεδινό ή ορεινό) είναι από τους παράγοντες που παρεμβαίνουν καθοριστικά στο μέγεθος της ιδιοκτησίας και φυσικά, διαμορφώνουν την αξία της γης.

Η απόσταση από το κέντρο της πόλης και η ύπαρξη οδικού δικτύου και μέσω μαζικής μεταφοράς, παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της αξίας της γης. Επίσης, η διαμόρφωση των συνοικιών έτσι ώστε να υπάρχει, κατά το δυνατόν, μεγαλύτερη εξυπηρέτηση στις καθημερινές ανάγκες των πολιτών, αυξάνει τη ζήτηση της γης και συνεπακόλουθα την αξία της.

Η πλειονότητα των κατοίκων των αστικών κέντρων, αναγνωρίζοντας τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι ανοιχτοί αστικοί χώροι, προτιμούν πλέον να ζουν κοντά στους ανοικτούς δημόσιους χώρους και αυτή τους η προτίμηση απεικονίζεται στις (υψηλές) τιμές εδάφους γύρω από και κοντά σε αυτές τις περιοχές. Με την συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για δόμηση σε οικοπέδα τα οποία έχουν πρόσωπο ή έστω είναι κοντά σε ανοικτούς δημόσιους χώρους, οι τιμές των αντίστοιχων οικοπέδων διαμορφώνονται ανάλογα.

Σύμφωνα λοιπόν με εκτιμήσεις επαγγελματιών μεσιτών, η εμπορική (αγοραία) αξία των ακινήτων που έχουν πρόσωπο σε κάποιο (ανοιχτό) κοινόχρηστο χώρο αυξάνεται από 15 έως 25 %.

Και για τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (ΔΟΥ) όμως, οι τιμές των ακινήτων διαφοροποιούνται. Σύμφωνα με το άρθρο 41 του Ν. 1249/1982, σχετικά με τον «Αντικειμενικό προσδιορισμό των ακινήτων», σε συνδυασμό με την με αρ. 1149/αρ.πρωτ. 1067780/ 8250013 της από 9-6-1994 απόφασης Υπουργού Οικονομικών, για τον υπολογισμό των τιμών των ακινήτων που έχουν πρόσωπο σε ανοιχτό κοινόχρηστο χώρο χρησιμοποιείται ο συντελεστής 1,08 (δηλαδή οι τιμές των ακινήτων πολλαπλασιάζονται επί 1,08 και έτσι η αξία τους αυξάνεται κατά 8%).

5) ιστορικοί - πολιτιστικοί

Οι συνθήκες που διαμορφώνονται σε ορισμένες περιοχές και οφείλονται στην ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος, επιβάλλουν περιορισμούς (π.χ. στη δόμηση, στο ύψος των κτιρίων κ.ά.) ή διαμορφώνουν καταστάσεις (ανάπτυξη εμπορικής κίνησης) με αντίκτυπο στην αξία γης των περιοχών αυτών.

6) φυσικά χαρακτηριστικά - φυσικά φαινόμενα

Αφορούν σε όλα τα στοιχεία που πρωτογενώς υπάρχουν και αυξάνουν ή μειώνουν της αξία γης. Η θάλασσα, οι ποταμοί, οι λίμνες, τα βουνά και τα δάση, η σεισμικότητα περιοχών, τα φαινόμενα κατολισθήσεων, οι πλημμύρες κ.ά. αποτελούν καθοριστικές παραμέτρους στη διαμόρφωση της αξίας γης.

7) διάφοροι

Η διάρκεια κατοχής ενός ακινήτου, δημιουργεί ιδιαίτερες συναισθηματικές - ψυχολογικές καταστάσεις στον ιδιοκτήτη του, που διαμορφώνουν αναλόγως την τιμή γης. Επίσης, η έλλειψη τίτλων ιδιοκτησίας, η ύπαρξη πολλαπλής συνιδιοκτησίας, η παρέμβαση μεσιτών, η συγκατοίκηση με κάποιες κοινωνικές ομάδες που χαρακτηρίζονται από «κοινωνικές ιδιαιτερότητες» (τσιγγάνοι κ.ά.) μπορεί να επεμβαίνουν καθοριστικά στη διαμόρφωση της αξίας γης.

2.5. Συμπεράσματα

Ο αστικός χώρος, στον οποίο λαμβάνουν χώρα οι ανθρώπινες δραστηριότητες, οριοθετείται ανάμεσα σε δύο πόλους. Ο ένας είναι το όριο της μη απεριόριστης ποσότητάς του, και ο άλλος το όριο της πληθυσμιακής κατοίκησης.

Κάτω από την πίεση αυτή, που στο σύγχρονο κόσμο δεν είναι ισοκατανεμημένη στο σύνολο της γης αλλά είναι εστιασμένη στα αστικά κέντρα, αναδεικνύεται όλο και πιο έντονα το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του εδάφους, η σπανιότητά του. Ο άνθρωπος, στην προσπάθειά του να ξεπεράσει αυτό το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, κατάφερε να μετατρέψει τη γη σε αγαθό απεριόριστης αξίας. Ο βαθμός ωφελιμότητας και η προκύπτουσα αξία των παροχών του αστικού εδάφους, αποτυπώνεται στο τίμημα απόκτησής του, την τιμή του. Η διαμόρφωση της τιμής αυτής επηρεάζεται από ένα πλήθος παραγόντων και με τη σειρά της επηρεάζει τις ατομικές και συλλογικές ανθρώπινες δραστηριότητες.

Για να είναι δυνατή η απόδοση μιας ολοκληρωμένης υλοποίησης του πολεοδομικού σχεδιασμού που θα προσφέρει καλύτερες αναπτυξιακές προτάσεις, είναι απαραίτητη η προσέγγιση και η ανάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την οικονομική διάρθρωση του αστικού χώρου. Και βέβαια, οι κοινόχρηστοι χώροι είναι από τους σημαντικούς παράγοντες που επεμβαίνουν δραστικά στη διαμόρφωση της πόλης και επηρεάζουν αποφασιστικά τα οικονομικά δεδομένα στον αστικό χώρο. Εκτός των άλλων, οι πόλεις που παρέχουν άνετες και εξυπηρετικές υποδομές και είναι ικανές να προσφέρουν υψηλή ποιότητα ζωής και υπηρεσιών, μπορούν να επωφεληθούν προσελκύοντας δραστηριότητες οι οποίες είναι μακροχρόνια βιώσιμες και αποφέρουν σημαντική προστιθέμενη αξία. Το θεσμικό πλαίσιο που αφορά στην απαλλοτρίωση ΚΧ, και θα μελετηθεί στο επόμενο κεφάλαιο, αποτελεί έναν από τους σημαντικούς συντελεστές στη προσπάθεια για διεξοδική ανάλυση των παραμέτρων υλοποίησης του πολεοδομικού σχεδιασμού.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

3.1. Οι ΚΧ στις ευρωπαϊκές πόλεις

Οι κοινόχρηστοι χώροι αποτελούν χαρακτηριστικά αστικά στοιχεία τα οποία εκπληρώνουν δυο διαφορετικούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους. Πρώτον, είναι χώροι ανοικτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Επιτρέπουν δηλαδή την παρουσία και - ως ένα βαθμό - την λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Με αυτόν τον τρόπο έχουν ρυθμιστικό ρόλο όσον αφορά το μικροκλίμα και την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και ταυτόχρονα παρέχουν τη δυνατότητα στους ανθρώπους, που ζουν και κινούνται σε αυτήν, να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης. Δεύτερον, είναι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτήν την έννοια κοινωνικοί χώροι. Επωμίζονται δηλαδή, ένα μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη, ως τόποι υποδοχής επιμέρους κοινωνικών δραστηριοτήτων.

Υπάρχουν ευρωπαϊκές πόλεις που τις τελευταίες δεκαετίες αντιμετωπίζουν σειρά έντονων προβλημάτων, που αφορούν στο ασφυκτικό περιβάλλον που δημιουργήθηκε από τις μεγάλες δομημένες περιοχές, καθώς πάνω από το 60% των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατοικεί σε μεγάλα αστικά κέντρα¹². Ωστόσο, οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις είναι η κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομίας καθώς, σχεδόν το 85% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ παράγεται σε αστικές περιοχές¹³. Οι πόλεις αυτές που αντιμετωπίζουν προβλήματα υπερβολικής δόμησης και περιορισμού των κοινόχρηστων χώρων και των χώρων πρασίνου, απειλούνται άμεσα με αλλοίωση του αστικού περιβάλλοντος καθώς και με υποβάθμιση της ποιότητας ζωής για τους κατοίκους.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσα από διάφορα χρηματοδοτικά προγράμματα για τον αστικό χώρο, έδινε την δυνατότητα στα κράτη - μέλη να δραστηριοποιηθούν προκειμένου να προστατεύσουν και να εξελίξουν την αειφόρο αστική ανάπτυξη, ταυτόχρονα με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των πολιτικών και των μηχανισμών με τομέα ενδιαφέροντος το περιβάλλον. Τα Αστικά Πιλοτικά Προγράμματα, η Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN I, II, καθώς και το πρόγραμμα

¹² European Commission, “State of European Cities Report”, Brussels 2007, <http://www.urbanaudit.org>

¹³ Μετρήσεις και εκτιμήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας για το 2010

διασυνοριακής συνεργασίας INTERREG αποτελούν απτά παραδείγματα. Ωστόσο, η δραστηριοποίηση αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει εξαντλήσει όλες τις παραμέτρους και δεν έχει οδηγήσει (μέχρι στιγμής τουλάχιστον) σε κοινή ευρωπαϊκή αστική πολιτική.

Θα πρέπει όμως να επισημανθεί ότι, στο έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον 2001 – 2010, υπήρξαν μελέτες οι οποίες αφορούσαν σε ορισμένα πεδία ενδιαφέροντος όπως είναι ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός πόλεων, που ενθάρρυνε την δημιουργία περισσότερων πάρκων και χώρων πρασίνου αποδίδοντάς τα για χρήση στους κατοίκους των μεγάλων αστικών κέντρων.

Στον πίνακα 3.1. που ακολουθεί αναφέρεται η αναλογία υλοποιημένου αστικού πρασίνου ανά κάτοικο, σε μερικές από τις πιο γνωστές Ευρωπαϊκές πόλεις.

Πίνακας 3.1. Ευρωπαϊκό αστικό πράσινο ανά κάτοικο

Άμστερνταμ	27,00 τετραγωνικά μέτρα / κάτοικο
Ανόβερο	20,00 τ.μ. / κ.
Βιέννη	20,00 τ.μ. / κ.
Βερολίνο	13,00 τ.μ. / κ.
Ρώμη	9,00 τ.μ. / κ.
Παρίσι	8,54 τ.μ. / κ.
Λονδίνο	9,00 τ.μ. / κ.
Χάγη	27,00 τ.μ. / κ.
Βαρσοβία	18,00 τ.μ. / κ.
Ρότερνταμ	28,00 τ.μ. / κ.
Ζυρίχη	10,00 τ.μ. / κ.
Βόννη	35,00 τ.μ. / κ.
Μπορντό	2,00 τ.μ. / κ.

Πηγή : Fuller & Gaston, 2009, <http://www.rsbl.royalsocietypublishing.org>, ίδια επεξεργασία

ενώ, οι αντίστοιχες αναλογίες για τον ελληνικό χώρο (από τις καταγραφές του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ το 1994) είναι :

Πίνακας 3.2. Ελληνικό αστικό πράσινο ανά κάτοικο

Αθήνα	2,55 τ.μ. / κ.
Θεσσαλονίκη	2,73 τ.μ. / κ.

Πηγή : <http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g/401020102.html>, 2009, ίδια επεξεργασία

όταν ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι : 15 τ.μ. / ανά κάτοικο

και η ιδανική αναλογία είναι : 10 τ.μ. / ανά κάτοικο

(Πηγή: Commission of the European Communities, 27 June 1990).

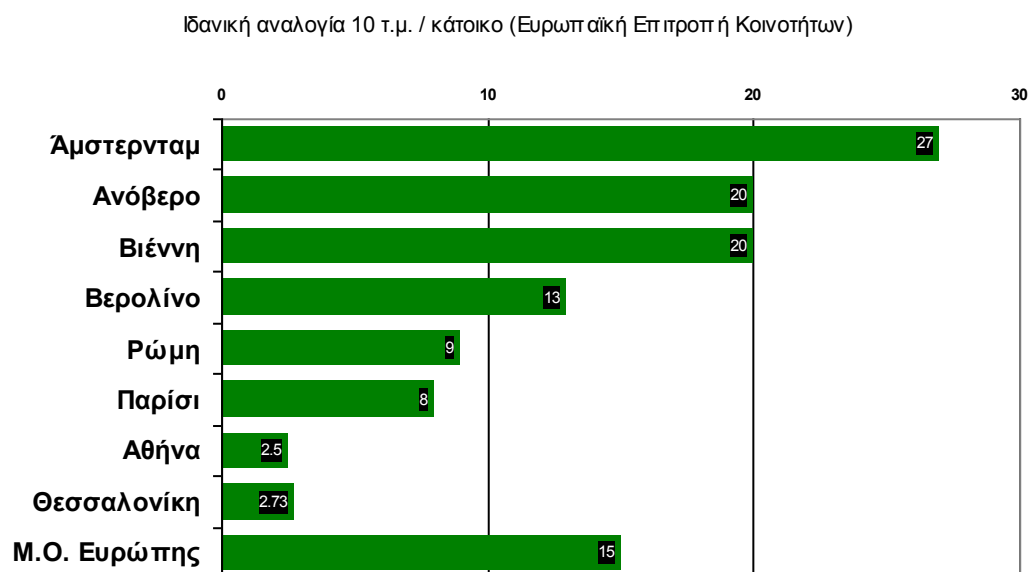
Η κατάσταση στις ελληνικές πόλεις, όσον αφορά την ύπαρξη χώρων πρασίνου δεν είναι ιδανική σε σχέση με τις ευρωπαϊκές, αφού οι πόλεις επεκτείνονται χωρίς σχέδιο εις βάρος των ελεύθερων χώρων. Η ταχεία οικοδομική ανασυγκρότηση της χώρας μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τα κίνητρα που δόθηκαν στην οικοδομική δραστηριότητα, η πολιτική της αντιπαροχής και η μεγαλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των οικοπέδων σε κάλυψη και ύψος, επέτειναν την ταχύτερη αστικοποίηση των ελληνικών πόλεων και παρέβλεψαν τη δημιουργία ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου (Φέτση, 2012: 5).

Βέβαια, ο ορισμός ενός ιδανικού επιπέδου πρασίνου εντός του αστικού χώρου δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί, ούτε μπορεί να έχει γενικό χαρακτήρα, καθώς οι τοπικοί παράγοντες είναι καθοριστικό στοιχείο ως προς τις ποιοτικές και ποσοτικές απαιτήσεις. Η ύπαρξη ιδιαίτερων φυσικών χαρακτηριστικών, το μέγεθος της πόλης, όπως επίσης και τα ιδιαίτερα στοιχεία (πολιτισμικά, θρησκευτικά) για τη χρήση των ελεύθερων και πράσινων χώρων είναι παράμετροι που θα πρέπει να συνυπολογίζονται (Μπελαβίλας κ.ά. 2012: 2)

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία¹⁴ το επιθυμητό μέγεθος ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο ορίζεται σε 8 τ.μ. / ανά κάτοικο.

¹⁴ Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ 10788/2004 (ΦΕΚ 285Δ/5-3-2004) «Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των ΓΠΣ, των ΣΧΟΟΑΠ και των ΠΜ»

Γράφημα 3.1. Αναλογία αστικού πρασίνου – κατοίκων σε Ευρώπη και Ελλάδα



Πηγή : Fuller & Gaston, 2009, <http://www.rsbl.royalsocietypublishing.org>, ίδια επεξεργασία

Όπως παραστατικά φαίνεται και στο παραπάνω διάγραμμα, η σύγκριση με πολλές Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες αποδεικνύει ότι τα τετραγωνικά μέτρα υλοποιημένου πρασίνου ανά κάτοικο που αντιστοιχούν στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη υστερούν από τον αντίστοιχο μέσο όρο της Ευρώπης, όπως επίσης και από την κατάσταση που επικρατεί σε πολλές άλλες πόλεις. Τι είναι αυτό όμως, που συντέλεσε στην διαμόρφωση της εικόνας των Ελληνικών πόλεων και στη μέγιστη διαφοροποίησή τους από τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές ;

Για την μεταπολεμική Ελλάδα, το μοντέλο ανάπτυξης που υιοθετήθηκε από τις περισσότερες κυβερνήσεις της χώρας, συνοψίζεται στη θυσία του περιβάλλοντος και του συλλογικού χώρου υπέρ της οικονομικής ανάπτυξης και του ιδιωτικού χώρου (Οικονόμου, 2002).

Το μοντέλο αυτό, προσπάθησε να δώσει την ώθηση που χρειαζόνταν η χώρα και, από τη μία πλευρά εντατικοποίησε τη δυνατότητα οικοδόμησης στο εσωτερικό των υφιστάμενων πολεοδομικών ιστών, με τη συνεχή αύξηση των συντελεστών δόμησης (ιδιαίτερα μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70) αλλά και με τη δημιουργία του θεσμικού πλαισίου της αντιπαροχής. Από την άλλη πλευρά, έγιναν αρκετά σημαντικές επεκτάσεις των πόλεων και οικισμών στην περίοδο της μεταπολίτευσης.

Ο παρακάτω πίνακας (3.3.) δίνει μια συνολική ποσοτική εικόνα των επεκτάσεων αυτών, σε δύο χρονικές περιόδους.

Πίνακας 3.3. Ποσοστό αύξησης των εντός σχεδίου περιοχών για την Ελλάδα

Περίοδος	Συνολικά	Σε ετήσια βάση
1950-1974	55 %	2.2 %
1974-1994	10 %	0.8 %

Πηγή : Δ. Οικονόμου, 2002.

Το ποσοστό της 2^{ης} σειράς του πίνακα 3.3. αναφέρεται στις επεκτάσεις που έγιναν μέσω της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ), η οποία άρχισε το 1983 με στόχο την ένταξη στα σχέδια πόλης 300.000 στρεμμάτων αγροτικών εκτάσεων. Τελικά, μέχρι το 1994, υπερκαλύφθηκε ο αρχικός προγραμματισμός και εντάχθηκαν 460.000 στρέμματα. Παράλληλα, υπήρξε και μία δεύτερη διαδικασία μαζικής διεύρυνσης του πολεοδομικού χώρου, μέσω της επέκτασης των ορίων των οικισμών που προϋπήρχαν του 1923, με αποφάσεις των Νομαρχών, κατά τα τέλη της δεκαετίας του '80. Οι επεκτάσεις αυτές πολλαπλασίασαν επί 2 ή και περισσότερο τις περιοχές που κάλυπταν μέχρι τότε οι οικισμοί (Οικονόμου, 2002 : 24, 25).

Το αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είχε, δυστυχώς, αρκετές παράπλευρες συνέπειες. Εξέλιξη αυτών θεωρείται, αφενός η αύξηση του ρεύματος της αστικοποίησης αφετέρου, η κατάτμηση της ιδιοκτησίας και η περαιτέρω οικοδόμηση της εντός σχεδίου γης αλλά, και σαν αποτέλεσμα της πίεσης για δόμηση, και της εκτός σχεδίου γης. Χωρίς λοιπόν, να υπάρξει πρόβλεψη, αλλά ούτε και σεβασμός, για τους χώρους που επιβάλλονται από τη μαζική παρουσία και συμμετοχή ανθρώπων, όπως είναι π.χ. το σύνολο των οδικών υποδομών, τα πάρκα και οι πλατείες, δομήθηκε σχεδόν κάθε μέτρο ακάλυπτης επιφάνειας γης (με νόμιμα και αυθαίρετα κτίσματα). Άμεση συνέπεια όλων των παραπάνω ήταν η σταθερή υποβάθμιση του δομημένου και του φυσικού περιβάλλοντος, με αντίκτυπο στην ποιότητα της ζωής των ανθρώπων που διαβιούν στις πόλεις.

Όμως, ποιο είναι το βέλτιστο μέγεθος ελεύθερων χώρων στην πόλη, ή ποια είναι η βέλτιστη αναλογία ανά κάτοικο σε ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου ; Σύμφωνα με τους Μπελαβίλα και Βαταβάλη (2009 : 64), απάντηση σαφής και συγκεκριμένη δεν υπάρχει. «Οποιοσδήποτε προδιαγραφές και ποσοτικά πρότυπα για τους ελεύθερους χώρους δεν μπορεί να έχουν γενική χρήση. Οι τοπικοί παράγοντες

είναι καθοριστικό στοιχείο ως προς τις ποιοτικές και ποσοτικές απαιτήσεις. Η ύπαρξη ιδιαίτερων φυσικών ή ιστορικών πόρων εντός και γύρω από τον αστικό χώρο, το μέγεθος της πόλης, καθώς και τα ιδιαίτερα πολιτισμικά στοιχεία για τη χρήση του ελεύθερου χώρου είναι παράμετροι που πρέπει πάντα να συνυπολογίζονται».

Προκειμένου να καταγραφεί η αντίληψη των κατοίκων σχετικά με την ποιότητα ζωής στις Ευρωπαϊκές πόλεις, πραγματοποιήθηκε, το Νοέμβριο του 2009 στα πλαίσια της Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μία έρευνα¹⁵ σε 75 πόλεις. Η έρευνα συμπεριέλαβε 70 πόλεις στα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 5 πόλεις στην Κροατία και την Τουρκία. Η έρευνα κάλυψε θέματα όπως η απασχόληση, το περιβάλλον, η κατοικία, οι μεταφορές, οι πολιτισμικές εκδηλώσεις, οι αστικές υπηρεσίες και η μετανάστευση.

Από την έρευνα αυτή προέκυψε ότι οι ερωτηθέντες κάτοικοι της Αθήνας έχουν το χαμηλότερο επίπεδο ικανοποίησης για τους διαθέσιμους χώρους πρασίνου στην πόλη τους. Τα ποσοστά των δυσαρεστημένων πολιτών ήταν τα μεγαλύτερα για τις δύο ελληνικές πόλεις που μετείχαν στην έρευνα (Αθήνα και Ηράκλειο Κρήτης). Αντίθετα, ικανοποιημένοι με τους χώρους πρασίνου της πόλης τους ήταν οι πολίτες στις βόρειες και δυτικές ευρωπαϊκές χώρες (Μάλμοε – Σουηδία, Μόναχο – Γερμανία, Κάρντιφ – Αγγλία).

Στη μελέτη αναφέρεται επίσης ότι, συγκρίνοντας τα αποτελέσματα της έρευνας του 2009 με ανάλογη του 2006, τα επίπεδα ικανοποίησης των ερωτηθέντων είχαν αυξηθεί στην πλειονότητα των πόλεων που συμπεριλήφθηκαν στην έρευνα. Εξάιρεση αποτελούν οι κάτοικοι στις παρακάτω πόλεις με αρνητικό πρόσημο ικανοποίησης από τους χώρους πρασίνου : Λευκωσία, Ηράκλειο, Αθήνα (Πουρναρά, 2013 : 26).

3.2. Τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ στην Ευρώπη

Η κρατική παρέμβαση στα χωρικά δεδομένα για τις ευρωπαϊκές πόλεις εμφανίζεται από τις αρχές του 20ου αιώνα με εντατικούς ρυθμούς καθώς, ακολουθεί και προσπαθεί να βρει ισορροπία στο πρόβλημα που προέρχεται από την ανεξέλεγκτη

¹⁵ “Survey on perception of quality of life in 75 European cities”, διαθέσιμη ηλεκτρονικά στη σελίδα : http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2009_en.pdf

δόμηση και την κατοικία. Την ίδια εποχή θεσπίζονται και οι πρώτοι πολεοδομικοί νόμοι στην Ευρώπη¹⁶.

Η επέμβαση του κράτους στο χώρο αφορά στη πρακτική του σχεδιασμού και συνίσταται στη σύνδεση της παραγωγής των σχεδιαγραμμάτων με την νομοθεσία και τους άλλους παράγοντες (φυσικό, κοινωνικό, οικονομικό, πολιτιστικό περιβάλλον κ.ά.) που εισάγονται από τις κυβερνήσεις των διαφόρων χωρών. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός διαφέρει από χώρα σε χώρα, καθώς αποτελεί τμήμα του νομικού μηχανισμού της κάθε χώρας και υλοποιείται μέσα από το διοικητικό σύστημα, το οποίο σίγουρα είναι διαφορετικό στις ευρωπαϊκές χώρες. Ο σχεδιασμός των πόλεων στηρίζεται σε πολιτικές τακτικές και αρχές προγραμματισμού. Τα νομικά εργαλεία συνήθως περιλαμβάνουν οδηγίες και κατευθύνσεις για τον σωστό σχεδιασμό, οι οποίες είναι βέβαια δεσμευτικές αλλά, ο ρόλος τους είναι ως επί το πλείστον καθοδηγητικός.

Όσον αφορά στα μέσα εξασφάλισης γης :

Στην Αγγλία, η **αναγκαστική απαλλοτρίωση** (compulsory purchase) προβλέπεται από το σύνταγμα του κράτους. Είναι η δύναμη του κράτους να καταλάβει την ιδιοκτησία ενός πολίτη και να απαλλοτριώσει την ιδιοκτησία ή το δικαίωμα στην ιδιοκτησία, ανεξάρτητα από την συγκατάθεση του ιδιοκτήτη. Η ιδιοκτησία λαμβάνεται είτε για κυβερνητική χρήση είτε από τρίτους, που θα την αφιερώσουν στη «δημόσια χρήση ή πολιτική», ή σε μερικές περιπτώσεις για οικονομική ανάπτυξη. Οι πιο κοινές χρήσεις, για τις οποίες λαμβάνεται μια ιδιοκτησία, είναι εγκαταστάσεις δημόσιας χρήσης, εθνικές οδοί κ.ά. Ο ιδιοκτήτης απαλλοτριώνεται σε μια τιμή που συμφωνείται ή που ορίζεται από ένα κατάλληλο πρόσωπο.

Σύμφωνα με τον νόμο 2004 (Planning and Compulsory Purchase) της Βουλής των Κοινοτήτων (Part 8, Proposal 99), η αρμόδια Επιτροπή ή ο γραμματέας του κράτους, εάν χρειαστεί, πρέπει να δικαιολογήσει ότι το έδαφος προς απαλλοτρίωση :

- 1) απαιτείται για την ανάπτυξη
- 2) την ανάπλαση
- 3) ή την βελτίωση σε σχέση με την περιοχή.

¹⁶ Όπως λ.χ. στη Βρετανία η πράξη του «Town and Country Planning Act», που εισάγει για πρώτη φορά τον όρο πολεοδομία ή πολεοδομικός σχεδιασμός (Town Planning), στη Γαλλία ο νόμος του «Plan d' Urbanisme» κοκ.

Σε κάθε περίπτωση, ο νόμος καθορίζει χρονικά όρια για την πλήρη υλοποίηση της συνολικής διαδικασίας απαλλοτρίωσης.

Ο ενεργός νόμος είναι μία προσθήκη των καταστατικών και της ισχύουσας νομολογίας. Οι κύριες πράξεις είναι : ο νόμος του 1845, του 1961, του 1965, του 1973, μέρος του νόμου του 1990 για το σχεδιασμό των πόλεων και της χώρας, ο νόμος του 1991, και του νόμου του 2004 που αφορά το σχεδιασμό και τις απαλλοτριώσεις (The Constitution of United Kingdom, 1992).

Το δικαίωμα αναγκαστικής απαλλοτρίωσης του δημοσίου στηρίζεται στους νόμους που ψηφίζει η υπέρτατη αρχή της χώρας, το Κοινοβούλιο. Οι λόγοι που υπαγορεύουν μια πράξη απαλλοτρίωσης ορίζονται σαφώς από την ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και τους οργανισμούς ή τους δημόσιους φορείς που έχουν το δικαίωμα να τη ζητήσουν. Ακίνητα που έχουν απαλλοτριωθεί από δημόσιους οργανισμούς είναι δυνατόν να παραχωρηθούν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (όπως Urban Development Corporations), υπό την προϋπόθεση να υλοποιήσουν τους στόχους του δημοσίου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με τον Οδηγό 17 των Κατευθυντήριων Αρχών Πολεοδομικής Πολιτικής που εξέδωσε στις 24 Ιουλίου 2002 το Γραφείο του Αναπληρωτή Πρωθυπουργού (Office of the Deputy Prime Minister - ODPM, 2002) προς τις Τοπικές Αρχές Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Ηνωμένου Βασιλείου, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη για δημιουργία και εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων σε διάφορες περιοχές του Ηνωμένου Βασιλείου, ενώ τονίζονται και εξειδικεύονται οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανεύρεση των ιδανικών τόπων για δημιουργία κοινόχρηστων χώρων από τις τοπικές αρχές.

Σύμφωνα με τον παραπάνω Οδηγό, οι τοπικές αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους, για το πολεοδομικό σχεδιασμό των κοινόχρηστων χώρων, τους εξής παράγοντες :

- Ότι οι κοινόχρηστοι χώροι θα πρέπει να είναι προσπελάσιμοι από όλους τους κατοίκους μιας πόλης, συμπεριλαμβανομένων και των μέσων μαζικής μετακίνησης.
- Ότι θα πρέπει να δημιουργούνται σε τέτοια σημεία ώστε να εντείνονται οι ψυχαγωγικές χρήσεις των περιοχών που μπορούν να συμβάλλουν στην ζωτικότητα των κέντρων των πόλεων.
- Να μπορούν να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των πολιτών.

- Να ενισχύονται οι κοινόχρηστοι χώροι που βρίσκονται σε βιομηχανικές αλλά και εμπορικές περιοχές.
- Να βοηθούν στη βελτίωση της ποιότητας των ήδη υπαρχόντων κοινόχρηστων χώρων.
- Να ικανοποιούν την ανάγκη ανάπτυξης μιας πόλης.
- Να εξασφαλίζουν την προσωπική ασφάλεια των πολιτών, των επισκεπτών και των τουριστών (ODPM, 2002).

Στη Γαλλία, οι δήμοι με το POS (Plans d' Occupation de Sols, που ίσχυε από το 1967) μπορούσαν (μέχρι το Δεκέμβριο του 2000, οπότε και αντικαταστάθηκε από τα τοπικά σχέδια του Plans Locaux d'Urbanisme - PLU) να απαιτήσουν από τους πωλητές να τους ειδοποιούν για πωλήσεις γης και να προτιμώνται (σύμφωνα με το droit de preemption - δικαίωμα προτίμησης) στην αγορά έναντι παντός τρίτου και μάλιστα σε αγοραστική αξία.

Άλλα μέσα άσκησης πολιτικής γης (εκτός του droit de preemption), που χρησιμοποιούνται στη γαλλική επικράτεια, είναι η διαδικασία της απαλλοτρίωσης (expropriation), την οποία ακολουθεί ένας δημόσιος οργανισμός προκειμένου να αποκτήσει ένα ακίνητο που θα χρησιμοποιήσει για δημόσια ωφέλεια, καθώς επίσης και η μεταφορά συντελεστή δόμησης.

Η ύπαρξη δημόσιων γαιών εξυπηρετεί κυρίως δύο σκοπούς : αφενός τον έλεγχο της αστικοποίησης και αφετέρου τον έλεγχο των τιμών στην αγορά γης, ώστε να αποφεύγονται τάσεις κερδοσκοπίας.

Αναλυτικότερα, τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ στη Γαλλία είναι :

- η **Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (Transfert de Coefficient d'Occupation du Sol)** προβλέπεται στο άρθρο L123 – 4 του Code d' Urbanism (C.U.). Η μεταφορά της δόμησης είναι δυνατή μόνο μέσα στην ίδια ζώνη και μόνο εφόσον επιτρέπεται από το πολεοδομικό σχέδιο. Η διευθέτηση της ΜΣΔ απαιτεί συμφωνία των κυρίων των ακινήτων, περιβάλλεται από το συμβολαιογραφικό τύπο και τελεί υπό την έγκριση του αρμόδιου ΟΤΑ.
- Η **Αναγκαστική Απαλλοτρίωση (L'Expropriation)**, επίσης, συναντάται σαν μέσο εφαρμογής της πολεοδομικής πολιτικής

(έστω και αν δεν είναι και τόσο πολύ «δημοφιλές») στην Γαλλία.

- Το **Δικαίωμα Προτίμησης (Droit de Preemption)** μπορούν να το ασκήσουν απευθείας όχι μόνο το Δημόσιο αλλά και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Δήμοι – Κοινότητες) και οι οργανισμοί διευθετήσεως που προβλέπονται στο άρθρο L. 321-1 του Πολεοδομικού Κώδικα, δηλαδή Εταιρείες Μικτής Οικονομίας (Societes d' Economie Mixte), Δημόσια Ιδρύματα (Etablissements Publics) και Οργανισμοί H.L.M. (Χριστοφιλόπουλος, 1982).

Στην Ολλανδία, εφαρμόζονται ανεπίσημες αρχές στον σχεδιασμό στηριζόμενες στην αρχή της συναίνεσης και στο ολλανδικό εθνικό δίκαιο. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του χωρικού συστήματος σχεδιασμού αποτελεί το γεγονός ότι πρόκειται για ένα σύστημα το οποίο καθοδηγείται από το σχέδιο (plan-led), γεγονός που καταδεικνύει ότι υπάρχει ένα επίπεδο νομικής βεβαιότητας για τη μελλοντική δόμηση πριν λάβει χώρα η πολεοδομική ανάπτυξη. Όπως επισημαίνεται, το κύριο χαρακτηριστικό του ολλανδικού συστήματος σχεδιασμού αποτελεί η εκτεταμένη χρήση του ελέγχου επί των χρήσεων γης. Συνιστά ένα σύστημα σχεδίων και στηρίζεται στο αυστηρά νομικό δεσμευτικό σχέδιο του τοπικού επιπέδου (bestemmingsplan) σύμφωνα με το οποίο, τα σχέδια πρέπει να προετοιμάζουν τις χρήσεις γης τόσο εκτός όσο και εντός της δομημένης περιοχής και δεν χάνουν την δεσμευτικότητά τους (Booth, 1996: 72-74).

Στο τοπικό σχέδιο χρήσεων γης, διασφαλίζονται οι κοινόχρηστοι χώροι. Ο Δήμος αποφασίζει πού και πώς θα οικοδομηθεί μια περιοχή, ποιοι χώροι θα είναι κοινόχρηστοι, ποιοι κανόνες θα τεθούν για την προστασία των ειδικότερων περιοχών. Τα σχέδια αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν διατάξεις οι οποίες είναι γενικές ή πολύ λεπτομερείς. Εξαρτάται σε κάθε περίπτωση από τον Δήμο της κάθε περιοχής.

Ως κύρια νομικά εργαλεία εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων σε επίπεδο Δήμων, προβλέπονται τα εξής :

- **Ο θεσμός της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης**

Για την δημιουργία δημόσιας υποδομής, εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, εξασφάλισης χώρων κατοικίας, επιβάλλεται στους ιδιοκτήτες να προβούν υποχρεωτικά σε πώληση της ιδιοκτησίας τους στους Δήμους. Πρόκειται για έναν

νόμιμο και θεμιτό περιορισμό της ιδιοκτησίας ο οποίος προβλέπεται από τη συνταγματική διάταξη του άρθρου 14 Ολλανδικού Συντάγματος, όπου ορίζονται λεπτομερειακώς οι προδιαγραφές επιβολής της απαλλοτρίωσης. Ο Δήμος λοιπόν, αφού απαλλοτριώσει (ή αλλιώς αγοράσει) ολόκληρη την έκταση την οποία προβλέπεται να εντάξει στο σχέδιο πόλης, προχωρά στον καθορισμό των κοινόχρηστων και των δομήσιμων χώρων, όπως προβλέπεται από την εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη και προβαίνει κατόπιν στην πώληση των οικοπέδων. Η απαλλοτρίωση προβλέπεται και ως δικαίωμα από τον Ολλανδικό Αστικό Κώδικα, στο Βιβλίο 6 και στο άρθρο 168, αλλά αποφεύγεται καθώς οι Δήμοι προτιμούν το φιλικό διακανονισμό με τους ιδιοκτήτες (Ζυγούρη, 2007: 86,87).

- **Το Δικαίωμα Προτίμησης του Δήμου**

Θεσπίστηκε, για πρώτη φορά, με την Πράξη του 1985 και εφαρμόστηκε μόνο σε αστικές υπό ανάπτυξη περιοχές. Από το 1996 και έκτοτε, εφαρμόζεται σε όλες τις αστικές περιοχές εντός των ορίων του Δήμου, σ' αυτές, που μέσα από το σχέδιο πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω, και στις ήδη υπάρχουσες, εφόσον ο Δήμος θέλει να διατηρήσει ίδια την υφιστάμενη κατάσταση εντός του δεσμευτικού σχεδίου. Μέσω της άσκησης του δικαιώματος αυτού από τις τοπικές αρχές, οι ιδιοκτήτες υποχρεούνται να πωλούν την ιδιοκτησία τους στο Δήμο, πριν αποφασίσουν να προβούν σε σύμβαση πώλησης με άλλα μέρη. Το δικαίωμα αυτό δεν κατοχυρώνεται συνταγματικά, αλλά από τον αστικό ολλανδικό κώδικα, και οι διαδικασίες που προβλέπονται στην Πράξη τείνουν να προασπίζουν τα ιδιοκτησιακά δικαιώματα των πολιτών (Ζυγούρη, 2007: 87).

- **Ο Αστικός αναδασμός**

Το εργαλείο αυτό παραδοσιακά ξεκίνησε να εφαρμόζεται στις αγροτικές περιοχές και εξακολουθεί έως σήμερα. Ωστόσο, τα τελευταία 50 χρόνια χρησιμοποιείται σε μεγάλες περιοχές των πόλεων, οι οποίες αποτελούνται είτε από μεγάλες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις πρασίνου μέσα στις πόλεις, στις οποίες προτίθεται ο Δήμος να προβεί σε διαδικασίες ανάπτυξης, είτε σε περιοχές στις οποίες απαιτείται να προβεί σε διαδικασίες ανάπτυξης. Η διαδικασία αυτή συντελείται με συνεργασία του Δήμου και των ιδιοκτητών, δηλαδή εθελοντικά (Ζυγούρη, 2007: 88).

- **Η Ελεύθερη Συναλλαγή**

Με την ελεύθερη συναλλαγή, οι Δήμοι, κατορθώνουν να εξασφαλίζουν γη για περαιτέρω πολεοδομική ανάπτυξη με έμφαση στη δημόσια υποδομή και τους

κοινόχρηστους χώρους. Τα έσοδα των Δήμων προκύπτουν από την μετέπειτα πώληση της υπό ανάπτυξη περιοχής, μέσω συμβάσεων ανάπτυξης σε ιδιωτικές εταιρείες. Από τη δεκαετία του 1990, και έπειτα, αποδυναμώθηκε ο ρόλος του Δήμου, ως ασκούντα ενεργή πολιτική γης, δοθέντος ότι οι ιδιωτικές εταιρείες, προβαίνουν σε απευθείας αγορά γης από τους ιδιοκτήτες. Τούτο δυσχεραίνει την εξασφάλιση επαρκών κοινόχρηστων χώρων, γιατί η απευθείας σύναψη συμβάσεων αγοραπωλησίας των ιδιωτικών εταιριών με τους ιδιώτες, έχει σαν αποτέλεσμα οι πρώτες να δίδουν περισσότερη έμφαση στις δημόσιες υποδομές και λιγότερο στην επάρκεια των κοινόχρηστων χώρων και δεν υφίστανται ασφαλιστικές δικλίδες ώστε να περιορίσουν τη δράση των ιδιωτικών εταιριών. Αυτό έχει ως άμεσο αντίκτυπο πολλά έργα ανάπτυξης μιας περιοχής να μην εφαρμόζονται (Ζυγούρη, 2007: 89).

Στην Ιταλία, το μέσο πολιτικής γης που χρησιμοποιούταν από τον προηγούμενο αιώνα, ήταν η πράξη **αναγκαστικής απαλλοτρίωσης** για λόγους δημοσίου συμφέροντος και αρμόδιοι για την υπογραφή τους ήταν ο πρόεδρος της κυβέρνησης μιας περιφέρειας και ο αρμόδιος υπουργός της κεντρικής κρατικής διοίκησης.

Ο Νόμος 865/1971 ήταν αυτός ο οποίος αναθεώρησε καθοριστικά – θέτοντας σε άμεση συνάρτηση – τη σχέση της απαλλοτρίωσης για λόγους δημοσίου συμφέροντος με τα προγράμματα και διαδικασίες πολιτικής κατοικίας. Με τον εν λόγω νόμο¹⁷ γίνεται σαφές ότι : "Το αντικείμενο της απαλλοτρίωσης διευρύνεται καταλυτικά, περιλαμβάνοντας δυνατότητες για την απόκτηση γης και ακινήτων σχετικά με: α) την πραγματοποίηση προγραμμάτων επιδοτούμενης στέγης, β) προγραμμάτων οργανωμένης δόμησης με βάση το Ν.167/1962, γ) την δημιουργία πρωτογενούς και δευτερογενούς υποδομής, καθώς και δ) για την αποκατάσταση - συντήρηση του κυρίως αστικού ιστού" (Δελλαδέτσιμας, 2003 : 14-15).

Το 1980 εκδόθηκε προεδρικό διάταγμα που έδινε τη δυνατότητα στις κοινότητες να απαλλοτριώνουν ιδιωτικά ακίνητα, καταβάλλοντας αποζημίωση σύμφωνα με παλαιότερη νομοθεσία του 1865 που καθόριζε επαχθείς όρους. Αργότερα, το 1982, απόφαση του Συνταγματικού Δικαστηρίου κατέστησε παράνομους τους περιορισμούς που είχαν τεθεί στην εκμετάλλευση των ακινήτων, και αναφέρονταν στα πολεοδομικά σχέδια που είχαν καταρτισθεί πριν από το 1977. Το αποτέλεσμα αυτών των ρυθμίσεων ήταν η δραστική μείωση του αριθμού των

¹⁷ που στην ουσία τροποποιεί τόσο το βασικό Νόμο του 1942 όσο και τον Ν. 167/1962.

πράξεων απαλλοτρίωσης και κυρίως η αποφυγή πράξεων των οποίων η κοινωνική ωφέλεια θα μπορούσε να αμφισβητηθεί, ενώ πάγωσαν όλες οι πολεοδομικές παρεμβάσεις που είχαν προγραμματισθεί από τις κοινότητες, καθώς και κάθε πολιτική δημιουργίας «αποθεμάτων γης».

Τα μέσα άμεσης παρέμβασης του δημοσίου στις αγορές γης, χρησιμοποιούνται πολύ λίγο στη Γερμανία, ιδιαίτερα εκείνα που αφορούν στις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης. Ο κύριος λόγος γι' αυτό, είναι ότι το δικαίωμα της ιδιοκτησίας προστατεύεται και εγγυάται από το Σύνταγμα της Ομοσπονδίας και επιπλέον οι διαδικασίες που προβλέπονται, είναι πολύπλοκες και χρονοβόρες.

Ο αστικός αναδασμός πραγματοποιείται μέσα στο πλαίσιο που ορίζει το Bebauungsplan ή B – Plan (σχέδιο οικοδόμησης) και έχει ως στόχο του να καταστήσει οικοδομήσιμα τα οικόπεδα ή για τη δημιουργία οδικών προσβάσεων στα οικόπεδα ή για τη δημιουργία γης προς οικοδόμηση.

Το δικαίωμα προτίμησης χρησιμοποιείται πολύ λίγο. Ισχύει εντός των περιμέτρων που καλύπτει το B – Plan ή και όπου αλλού η κοινότητα εφαρμόζει κάποιο πρόγραμμα διευθέτησης γαιών (ζώνες αναδασμού, ανάπλασης κ.λ.π.).

Οι «προσωρινές κτήσεις» ακινήτων χρησιμοποιούνται συχνότατα. Η κοινότητα αγοράζει ένα γήπεδο, το καθιστά οικοδομήσιμο πραγματοποιώντας όλα τα απαραίτητα έργα και το μεταπωλεί σε τιμή πολύ κατώτερη από αυτή της αγοράς (περίπου 23 % στα κέντρα των πόλεων και 50 % στις περιφέρειές τους), επηρεάζοντας έτσι την τιμή αγοράς και την μεταβολή των τιμών. Επίσης, νοικιάζονται κομμάτια γης ιδιωτών από δήμους (π.χ. Λειψία) που για προκαθορισμένη περίοδο (π.χ. 10 χρόνια) μετατρέπονται σε πράσινο και ελεύθερους χώρους, «διαβάζοντας» έτσι τις ανάγκες της πόλης και ικανοποιώντας τις απαιτήσεις των δημοτών.

Στον Ομοσπονδιακό Οικοδομικό Κώδικα (Baugesetzbuch-BauGB, 1997), περιλαμβάνονται μόνο οι διατάξεις εκείνες που αφορούν στην απαλλοτρίωση ως μέσο πολιτικής γης των κοινοτήτων. Σύμφωνα με τον κώδικα (Chapter One, Part Five, Subdivision One: 92), η απαλλοτρίωση εφαρμόζεται μέσα στα όρια και τους σκοπούς που ορίζονται στο B – Plan και βέβαια είναι πάντα απαραίτητη η επίκληση του κοινωνικού συμφέροντος και σε κάθε περίπτωση απαιτείται προσεκτική εξέταση των δεδομένων. Όλα τα παραπάνω καθιστούν την άσκηση του δικαιώματος της

απαλλοτρίωσης περιορισμένη για τις κοινότητες, χωρίς επαρκή αιτιολόγηση για κάθε ακίνητο.

Και όπως αναφέρεται στο Γερμανικό Σύνταγμα (German Constitution, article 14, par. 3): «η απαλλοτρίωση επιτρέπεται μόνο για το κοινό καλό. Μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από ή σύμφωνα με τον νόμο που προβλέπει το είδος και την έκταση της αποζημίωσης. Η αποζημίωση θα καθοριστεί ακριβώς σύμφωνα με την εκτίμηση του δημόσιου ενδιαφέροντος και των συμφερόντων από τα πρόσωπα που θίχθηκαν. Σε περίπτωση διαφωνίας σχετικά με το ποσό της αποζημίωσης, μπορεί να υπάρξει προσφυγή στα τακτικά δικαστήρια».

Σύμφωνα με τον Ομοσπονδιακό Οικοδομικό Κώδικα της Γερμανίας τα νομικά εργαλεία εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων είναι τα ακόλουθα :

- **Αναγκαστική απαλλοτρίωση**

Η αναγκαστική απαλλοτρίωση, τυπικά, κηρύσσεται με νόμο εθνικού επιπέδου αλλά στην πράξη, κηρύσσεται από τους Δήμους. Παρέχεται δικαίωμα στους Δήμους να προβούν αναγκαστικά, σε αφαίρεση της ιδιοκτησίας του πολίτη, εφόσον μέσω του δεσμευτικού σχεδίου προβλέπεται η δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, ή εάν μια περιοχή δεν καλύπτεται από δεσμευτικό σχέδιο και υπάρχει πρόθεση ανάπτυξης της περιοχής. Κύριο χαρακτηριστικό, στην περίπτωση της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, αποτελεί το γεγονός ότι αυτή επιβάλλεται ως τελευταίο μέσο απόκτησης κοινόχρηστων χώρων και εφόσον εξαντληθεί κάθε περιθώριο διαπραγμάτευσης των Δήμων με τους ιδιοκτήτες (Ζυγούρη, 2007: 72).

Το Γερμανικό Σύνταγμα, που επικυρώθηκε στις 23 Μαΐου 1949¹⁸, στο άρθρο 14 παρ. 3, περιγράφει σαφώς ότι η απαλλοτρίωση στην ατομική ιδιοκτησία επιτρέπεται μόνο για το κοινό καλό. Μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το νόμο που προβλέπει το είδος και την έκταση της αποζημίωσης. Η αποζημίωση θα καθοριστεί επάνω ακριβώς στην εκτίμηση του δημόσιου ενδιαφέροντος και των συμφερόντων των προσώπων που θίχθηκαν. Η συνολική αποζημίωση θα είναι πλήρως εξασφαλισμένη. Σε περίπτωση διαφωνίας σχετικά με το ποσό της αποζημίωσης, μπορεί να υπάρξει προσφυγή στα τακτικά δικαστήρια. Η διαδικασία της απαλλοτρίωσης περιγράφεται επίσης, στο 5^ο τμήμα παραγρ. 85 του Ομοσπονδιακού Οικοδομικό Κώδικα που εκδόθηκε στις 18 Αυγούστου 1997 (τελευταία δημοσίευση 23 Σεπτεμβρίου 2004).

¹⁸ Τελευταία τροποποίηση στις 26 Ιουλίου 2002

- **Δικαίωμα Προτίμησης**

Ο Δήμος χρησιμοποιεί το δικαίωμα προτίμησης προκειμένου να προβεί σε αγορά ιδιοκτησίας, εφόσον προβλέπεται είτε από το δεσμευτικό σχέδιο χρήσης γης, σε περιοχές οι οποίες βρίσκονται ήδη υπό ανάπτυξη, για δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και άλλων δημόσιων υποδομών, μέσω των προδιαγραφών του σχεδίου, ή σε περιοχές οι οποίες πρόκειται να αναπτυχθούν και στις οποίες δεν προβλέπεται αντίστοιχο δεσμευτικό σχέδιο. Το δικαίωμα προτίμησης, στη Γερμανία, ασκείται αποκλειστικά από τον Δήμο εφόσον υπάρχει αιτιολογία που να δικαιολογεί την άσκηση του δικαιώματος αυτού. Μπορεί όμως η Κοινότητα να το ασκήσει υπέρ του ανάδοχου φορέα στον οποίο έχουν ανατεθεί ορισμένα από τα έργα αναπτύξεως ή αναπλάσεως (παρ.24 έως 28 του Ομοσπονδιακού Οικοδομικό Κώδικα) (Ζυγούρη, 2007: 74).

- **Αστικός αναδασμός**

Στα άρθρα 45 έως 79 του Κώδικα προβλέπεται ο αστικός αναδασμός, ο οποίος συνιστά συνήθη διαδικασία εξασφάλισης αστικής γης από το Δήμο, στην οποία πρόκειται να προβεί σε ανάπτυξη. Μέσω του αναδασμού, μπορούν να εξασφαλισθούν κοινόχρηστοι χώροι και σαν εργαλείο απόκτησης αυτών, χρησιμοποιείται παραδοσιακά το πιο παλιό και το πιο ευρέως διαδεδομένο εργαλείο σε όλους τους Δήμους της Γερμανίας, οι οποίοι κατόρθωσαν με τη σειρά τους να εκπονήσουν πολλά σχέδια ανάπτυξης με αυτόν τον τρόπο. Άλλωστε το εργαλείο αυτό θεωρείται διεθνές πλέον εργαλείο απόκτησης γης και πρώτα εφαρμόστηκε στη Γερμανία και στη συνέχεια υιοθετήθηκε και από άλλα ευρωπαϊκά Κράτη (μεταξύ των οποίων η Ελλάδα) (Ζυγούρη, 2007: 75).

- **Ελεύθερη συναλλαγή**

Στην περίπτωση αυτή, ο Δήμος με σύμβαση αγοραπωλησίας, μπορεί ν' αγοράσει ακίνητα από τους ιδιοκτήτες. Η ελεύθερη συναλλαγή προϋποθέτει την βούληση των ιδιοκτητών να προβούν σε πώληση των ακινήτων τους, όχι υποχρεωτικά όλων, αλλά και στην οικονομική δυνατότητα του Δήμου ν' αγοράσει όλα τα ακίνητα της υπό ανάπτυξης περιοχής. Σε περίπτωση κατά την οποία ο Δήμος έχει την οικονομική δυνατότητα ν' αγοράσει τις ακίνητες ιδιοκτησίες, προτού ξεκινήσει η διαδικασία κατάρτισης σχεδίου, τότε οι ιδιοκτησίες είναι φθηνότερες. Στη συνέχεια, ο Δήμος προβαίνει στο σχεδιασμό και στην απόκτηση των κοινόχρηστων χώρων και της δημόσιας υποδομής και προβαίνει εκ νέου σε πώληση

των περιοχών που είναι για ανάπτυξη. Όλα τα παραπάνω, προβλέπονται στη σύμβαση αγοραπωλησίας, ωστόσο η διαδικασία είναι μακρόχρονη, χρονοβόρα και στηρίζεται κυρίως στην οικονομική δυνατότητα την οποία έχει ο Δήμος ν' αγοράσει τα ακίνητα. Η ελεύθερη εθελοντική συναλλαγή συντελείται και από ιδιωτικές επιχειρήσεις ή από ιδιωτικούς επενδυτές. Η συναλλαγή λαμβάνει χώρα, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στον Αστικό Κώδικα (Ζυγούρη, 2007: 77) .

- **Μέτρα αστικής ανάπτυξης**

Ένα ακόμη εργαλείο εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, που ρυθμίζεται από τα άρθρα 136 έως 165 του Ομοσπονδιακού Οικοδομικού Κώδικα, αποτελούν τα μέτρα αστικής ανάπτυξης τα οποία αφορούν σε αστική αναγέννηση και σε αναδιαμόρφωση των πόλεων. Το εργαλείο αυτό είναι σχετικά νέο και εφαρμόζεται σε διάφορες γερμανικές πόλεις (Ζυγούρη, 2007: 78).

3.3. Τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ στην ελληνική οικιστική πολιτική

Όπως αναφέρουν και οι Παναγιωτόπουλος και Καριώτης (2006 : 25), «ο σχεδιασμός του χώρου, τόσο ο χωροταξικός όσο και ο πολεοδομικός, χρησιμοποιούν διάφορα “εργαλεία” για να διαμορφώσουν, να προωθήσουν προς θεσμοθέτηση και αποδοχή και τελικά να εφαρμόσουν τα προγράμματά τους». Τα μέσα τα οποία χρησιμοποιούν είναι τεχνικά και επιστημονικά. Στην όλη διαδικασία όμως, υπάρχει μεγάλη συσχέτιση του νομικού και θεσμικού πλαισίου και με το κοινωνικό γίνεσθαι, και με την οικονομία και φυσικά με την πολιτική.

Το ισχύον σύστημα του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα έλκει ιστορικά την καταγωγή του από το Νομοθετικό Διάταγμα της 17.7.1923. Το διάταγμα αυτό αποτέλεσε την πρώτη ενιαία και ολοκληρωμένη νομοθεσία για το σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων. Σηματοδότησε μάλιστα την πρώτη προσπάθεια του νεότερου ελληνικού κράτους για τον προγραμματισμό και τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης, τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών και τη διαχείριση της υπεραξίας των ακινήτων που δημιουργείται από την ένταξή τους στο σχέδιο. Η εισαγωγή της νομοθεσίας του 1923 δεν απέβλεπε μόνον στην ικανοποίηση πολεοδομικών αναγκών και αρχών οικιστικής διαχείρισης, όπως η υγιεινή, η αισθητική, η ασφάλεια, ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός και η οικονομία των πόλεων και των οικισμών της χώρας. Υπηρετούσε επίσης, όπως σημειώνεται από το Ινστιτούτο Τοπικής

Αυτοδιοίκησης¹⁹(ΙΤΑ)(2006: 7), «ευρύτερους στόχους ομογενοποίησης μιας πολυπολιτισμικής και πολυεθνικής Ελλάδας, μέσω της προσαρμογής των παραδοσιακών, "ανατολικών" και προ-βιομηχανικών δομών των πόλεων της χώρας στα πρότυπα της δυτικο-ευρωπαϊκής οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης».

Ο καθορισμός στο εγκεκριμένο σχέδιο :

α) των οδών και πλατειών, των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου (αλσών, κήπων κλπ) και γενικά των ελεύθερων χώρων οι οποίοι έχουν τεθεί στην κοινή χρήση των πολιτών και

β) των οικοπέδων που κρίνονται αναγκαία για ανέγερση δημόσιων, δημοτικών και θρησκευτικών κτιρίων και για εκτέλεση οποιωνδήποτε άλλων έργων με συγκεκριμένη χρήση για κοινή ωφέλεια,

χορηγεί δικαίωμα αναγκαστικής απαλλοτρίωσης λόγω δημόσιας ωφέλειας των ακινήτων που καταλαμβάνονται από τους χώρους αυτούς, όπως προβλέπεται στο Προεδρικό Διάταγμα της 14.7.1999 (ΦΕΚ 580Δ/27-7-99), άρθρο 276 παρ. 1.

Στον Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής νομοθεσίας (π.δ. 14.7.1999) ορίζονται οι κοινόχρηστοι χώροι (άρθρο 242, και άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 1577/1985 - ΓΟΚ), που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού, ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο. Χαρακτηρίζονται δε δρόμοι «οι κοινόχρηστες εκτάσεις που εξυπηρετούν κυρίως τις ανάγκες κυκλοφορίας», ενώ υπάρχουν και οι πεζόδρομοι, που «προορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση των πεζών» (Λεκέας, 2004 : 10).

Ποια είναι όμως όλα αυτά τα μέσα που παρέχει η πολεοδομική νομοθεσία στην κεντρική αλλά και η τοπική εξουσία προκειμένου να αποκτήσουν τη (κοινόχρηστη) γη και να ασκήσουν την πολιτική τους ;

Η κεντρική κυβέρνηση αλλά και η τοπική αυτοδιοίκηση, για την άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής έχουν στη διάθεσή τους ορισμένα μέσα που θα αναφερθούν παρακάτω και κάποια από αυτά θα αναπτυχθούν αμέσως μετά. Τα μέσα αυτά είναι δυνατόν να διακριθούν σε παραδοσιακά και σύγχρονα και η κατάταξη αυτή

¹⁹ Ιδρύθηκε το Μάρτιο του 2005 ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου-Αστικής Εταιρείας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με τη συμμετοχή κατά 90 % της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος και 10 % της Τοπικής Ένωσης Δήμων Κοινοτήτων Νομού Αττικής. Φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως ένα διαχρονικό εργαλείο της Αυτοδιοίκησης για την παραγωγή των βασικών πολιτικών σε θέματα που απασχολούν την Αυτοδιοίκηση.

αντιστοιχεί σε παραδοσιακές και μεταρρυθμιστικές λειτουργίες της εξουσίας στο πεδίο της οικιστικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα.

Οι παραδοσιακές λειτουργίες ανταποκρίνονται σε αποσπασματικές και μεμονωμένες πράξεις της διοίκησης που αποσκοπούν στην αφαίρεση της ατομικής ιδιοκτησίας της γης για λόγους δημόσιας ωφέλειας. Ειδικότερα :

- **Η αναγκαστική απαλλοτρίωση.** Αποτελεί νομικό θεσμό με τον οποίο γίνεται δυνατή η ακούσια στέρηση της προσωπικής ιδιοκτησίας, κατόπιν προηγούμενης πλήρους αποζημίωσης, με σκοπό την εκτέλεση έργου «δημόσιας ωφέλειας», δηλαδή έργου που επιβάλλεται από το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου. Σύμφωνα με το άρθρο 17 του Συντάγματος επιτρέπεται η αναγκαστική απαλλοτρίωση όταν : α) συντρέχουν λόγοι δημόσιας ωφέλειας, β) υπάρχει σχετική πρόβλεψη στον νόμο και γ) καταβάλλεται προηγούμενη και πλήρης αποζημίωση, η οποία έχει προσδιορισθεί από τα πολιτικά δικαστήρια. Η απαλλοτρίωση ρυθμίζεται γενικά από το Ν. Διάταγμα 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.947/79, όταν μια περιοχή χαρακτηριστεί με Π. Δ/γμα σαν οικιστική είναι δυνατή η αναγκαστική απαλλοτρίωση των ακινήτων, που περιλαμβάνονται σ' αυτή, για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων. Ωστόσο, μετά το Ν. 947/79, η απαλλοτρίωση μπορεί να ορισθεί (εκτός του δημοσίου αποκλειστικά) και υπέρ δημοσίου οργανισμού ή επιχείρησης πολεοδομίας, αναγκαστικού οικοδομικού συνεταιρισμού ή αναδόχου φορέα έργων ενεργού πολεοδομίας. Παρόλα αυτά, το μέτρο αυτό χρησιμοποιείται περισσότερο στη χάραξη μεγάλων συγκοινωνιακών έργων (αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές γραμμές κ.ά.) παρά για την απόκτηση γης εντός του αστικού ιστού.

Ειδικά, η αναγκαστική απαλλοτρίωση για εφαρμογή σχεδίων πόλεων, ρυθμίζεται από το Ν. Δ/γμα της 17-7-1923 «περί σχεδίων πόλεων κλπ» (άρθρα 30 – 41) και για το λόγο αυτό απαιτείται η σύνταξη της σχετικής πράξης αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων, για την απόκτηση των προβλεπόμενων, στο σχέδιο, κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων. Είναι ένας θεσμός παλαιός και δοκιμασμένος, αλλά πολυέξοδος και χρονοβόρος και εξακολουθεί να αποτελεί μέχρι σήμερα το βασικό εργαλείο άσκησης πολιτικής γης και εφαρμογής του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού.

Η πράξη τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης λόγω ρυμοτομίας, προσδιορίζει, με βάση τεχνικά στοιχεία, το μέτρο συμμετοχής στην υποχρέωση ή στο δικαίωμα αποζημίωσης των παρόδιων ακινήτων. Υπόχρεοι αποζημίωσης είναι οι ωφελούμενοι ιδιοκτήτες των οικοπέδων που έχουν πρόσωπο ή μπορούν να αποκτήσουν πρόσωπο (με προσκύρωση ή τακτοποίηση) σε κοινόχρηστο χώρο. Η πράξη αναλογισμού αποζημίωσης αναφέρεται στις ιδιοκτησίες και όχι στους ιδιοκτήτες. Συνεπώς, μ' αυτήν δεν γίνεται αναγνώριση δικαιούχων ούτε και υπόχρεων αποζημίωσης, ούτε έχει δεσμευτικότητα η πράξη ως προς τα ζητήματα αυτά, για τα οποία αποφασίζουν τα τακτικά δικαστήρια, τα οποία θα κρίνουν τις αμφισβητήσεις ως προς την κυριότητα. Στα δικαστήρια επίσης ανήκει και η αρμοδιότητα καθορισμού του ύψους αποζημίωσης (Χορομίδης, 2002 : 383, 384).

Η τακτοποίηση και ο αναλογισμός της αποζημίωσης γενικά ρυμοτομούμενων και προσκυρούμενων αποτελεί τεχνική ενέργεια, που αποβλέπει στην εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου και στη δημιουργία άρτιων και οικοδομήσιμων οικοπέδων, αλλά και στον ορθογωνισμό και την ευθυγράμμιση των πλευρών αυτών κατά τη διακριτική ευχέρεια της διοίκησης (που συντάσσει την πράξη) (Χορομίδης, 2002 : 377).

Η τακτοποίηση γίνεται με τη μονομερή ή αμοιβαία ή πολύπλευρη προσκύρωση τμημάτων γειτονικών οικοπέδων. Κατά την πολεοδομική νομοθεσία δεν νοείται τακτοποίηση χωρίς προσκύρωση. Με την τακτοποίηση επιδιώκεται κατά πρώτο λόγο η απόκτηση των νόμιμων πλευρικών διαστάσεων από οικόπεδα άρτια κατά το εμβαδόν, αλλά και το να προσδοθούν σ' αυτά κατάλληλη μορφή, κατά το δυνατόν ορθογώνια, για να επιτευχθεί η καλύτερη οικοδομική τους εκμετάλλευση (Χορομίδης, 2002 : 434 – 435). Θα πρέπει να επισημανθεί, όμως, ότι η τακτοποίηση απαγορεύεται καταρχήν εάν πάνω στο οικοπεδικό τμήμα που προσκυρώνεται υπάρχει μόνιμο κτίσμα κατά την έναρξη της διαδικασίας τακτοποίησης.

Οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εγκυρότητα της απαλλοτρίωσης, σύμφωνα με το ίδιο το Σύνταγμα, είναι τρεις :

1) Δημόσια ωφέλεια.

Η επιβολή ενός μέτρου που προσβάλλει τον πυρήνα του δικαιώματος της ιδιοκτησίας, όπως αυτό της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, πρέπει να γίνεται εφόσον η κήρυξή της θα έχει οπωσδήποτε θετικές συνέπειες για το δημόσιο συμφέρον. Για τον λόγο αυτό η πρώτη και βασική προϋπόθεση που θέτει το Σύνταγμα για την κήρυξη της απαλλοτρίωσης είναι η ύπαρξη δημόσιας ωφέλειας. Η δημόσια ωφέλεια

αποτελεί αόριστη αξιολογική έννοια. Αυτό σημαίνει πως ο καθορισμός του περιεχομένου της γίνεται από τη Διοίκηση, κατά την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας, και υπαγορεύεται από τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και πραγματικές συνθήκες που κάθε φορά ισχύουν. Η διακριτική ευχέρεια της διοίκησης όμως, δεν είναι απεριόριστη διότι οριοθετείται από το Σύνταγμα και τις γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου και ελέγχεται πάντοτε από τα διοικητικά δικαστήρια.

2) Η νομοθετική πρόβλεψη.

Η δεύτερη προϋπόθεση για την έναρξη της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης είναι η ύπαρξη νομοθετικής πρόβλεψης. Το Σύνταγμα δεν κατονομάζει την σκοπούμενη ωφέλεια αλλά επιφυλάσσεται υπέρ του νόμου, αλλά ούτε και προεξοφλεί τη νομοθετική μορφή που η δημόσια ωφέλεια καλείται να λάβει.

Κατά την κρατούσα και ορθή άποψη, ως νόμος νοείται ο ουσιαστικός νόμος, δηλαδή οποιοσδήποτε κανόνας δικαίου. Άρα, ο προσδιορισμός της δημόσιας ωφέλειας δύναται να εμπεριέχεται τόσο σε τυπικό νόμο, όσο και σε κανονιστικές πράξεις της Διοίκησης που εκδίδονται μετά από νομοθετική εξουσιοδότηση (άρθρο 43 παρ. 2 του Συντάγματος). Ο νόμος ή η εκδοθείσα κανονιστική πράξη πρέπει να προσδιορίζει με σαφήνεια και να οριοθετεί επακριβώς όλες τις περιπτώσεις που συνιστούν δημόσια ωφέλεια και βάσει αυτών να είναι δυνατή η κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης.

3) Η πλήρης αποζημίωση.

Η πλήρης αποζημίωση είναι η τρίτη και τελευταία προϋπόθεση της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Σε αντίθεση με την ύπαρξη της δημόσιας ωφέλειας και την νομοθετική της πρόβλεψη, που αποτελούν αναγκαία προαπαιτούμενα για την κήρυξη της απαλλοτρίωσης, η καταβολή της αποζημίωσης για την στέρηση της ιδιοκτησίας είναι προϋπόθεση που θέτει το Σύνταγμα για την ολοκλήρωση της διαδικασίας «...αφού προηγηθεί πλήρης αποζημίωση...» (Κόβας, 2007).

Πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι, το πλέον σημαντικό και καινοτόμο εργαλείο στην διαδικασία απόκτησης βασικών κοινόχρηστων χώρων στα παλαιά σχέδια, είναι τα άρθρα 15 και 16 του Ν.2508/97 (ΦΕΚ 124 Α/13-6-1997) που συμπληρώνει τον Ν.1337/83. Σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία, από το άρθρο αυτό ο Δήμος μπορεί να ιεραρχήσει τα βασικά κοινόχρηστα στη πόλη συνολικά ή ανά πολεοδομική ενότητα. Στη συνέχεια, να προχωρήσει στον υπολογισμό των υποχρεώσεων προς τους δικαιούχους και τον υπολογισμό και καταλογισμό των υποχρεώσεων των υπόχρεων που είναι ευρύτερα σύνολα και όχι μόνο οι παρόδιοι. Η καταβολή των αποζημιώσεων

στους δικαιούχους γίνεται σταδιακά και αφού εισπραχθούν τα χρήματα από τους υπόχρεους.

Με την παραπάνω νομοθετική διάταξη εισάγεται η λογική ότι, τα σημαντικά κοινόχρηστα της πόλης δεν τα πληρώνουν οι παρόδιοι αλλά το ευρύτερο σύνολο των ωφελούμενων χρηστών. Κατά κάποιο τρόπο, το θεσμοθετημένο αυτό εργαλείο δίνει τη δυνατότητα στους Δήμους να επιβάλουν "τέλος απόκτησης κοινόχρηστων χώρων" και να αποκτήσουν έτσι τα βασικά κοινόχρηστα μέσα στα παλαιά σχέδια. Η διαδικασία αυτή δεν έχει εφαρμοστεί μέχρι σήμερα ώστε να υπάρχει σχετική εμπειρία με τα προβλήματα που μπορεί να εμφανιστούν.

Σύμφωνα με διατάξεις της νομοθεσίας (Ν.Δ. 17-7-1923, άρθρ. 30), οι οποίες εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι και σήμερα, ο καθορισμός εκτάσεων, για κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες σε ένα εγκεκριμένο σχέδιο πόλης, χορηγεί το δικαίωμα στο Δημόσιο και στους ΟΤΑ της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης των εν λόγω ακινήτων. Η απαλλοτρίωση, προς εφαρμογή σχεδίου πόλης, μπορεί να αποσκοπεί στη ρυμοτομία, στη προσκύρωση ή στη τακτοποίηση των ακινήτων.

Υπόχρεοι για την απαλλοτρίωση κοινόχρηστων εκτάσεων που καθορίζει το εγκεκριμένο σχέδιο είναι οι ΟΤΑ και οι ιδιοκτήτες των ακινήτων. Με βάση τον αναλογισμό αποζημίωσης καθορίζονται : α) οι υποχρεώσεις των παρόδιων ιδιοκτητών, οι οποίοι παραχωρούν χωρίς αποζημίωση τμήμα της ιδιοκτησίας τους για την διάνοιξη οδών, πλατειών κ.λ.π. (αυτοαποζημίωση), β) οι υποχρεώσεις των ωφελούμενων ιδιοκτητών οι οποίοι και αποζημιώνουν άλλους θιγόμενους ή το Δήμο σε περίπτωση προσκύρωσης κοινόχρηστου χώρου και γ) οι υποχρεώσεις του Δήμου και της Κοινότητας για πλήρη αποζημίωση ρυμοτομουμένων ακινήτων (που δεν εμπίπτουν στις υποχρεώσεις των παρόδιων ιδιοκτητών) και για αποζημίωση των επικειμένων (κτίρια, περιφράξεις, δένδρα κ.ά.)

Η οικονομική αδυναμία των ΟΤΑ τους υποχρεώνει στην τμηματική εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου με τμηματική συντέλεση της απαλλοτρίωσης, δηλαδή στη μερική διάνοιξη ενός δρόμου ή ενός τμήματος δρόμου ή ενός τμήματος της πλατείας, η οποία και δεν απαγορεύεται, εφόσον η συντέλεση γίνεται κατά διαιρετές ιδιοκτησίες. Η τμηματική εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου όμως, απαγορεύεται στη μερική συντέλεση ως προς τμήματα μόνο συγκεκριμένων ιδιοκτησιών. Η καταβολή της αποζημίωσης θα πρέπει να γίνεται για το σύνολο της διαιρετής ιδιοκτησίας που απαλλοτριώνεται (Χορομίδης, 2002 : 312).

Για την απόκτηση εκτάσεων, στις οποίες πρόκειται να ανεγερθούν κτίσματα κοινωφελούς χαρακτήρα, υποχρεωμένος για την απαλλοτρίωση είναι ο αρμόδιος φορέας²⁰. Η απαλλοτρίωση αυτή προϋποθέτει πλήρη αποζημίωση του ιδιοκτήτη της γης από τον ανάλογο φορέα. Συνιστά πρωτότυπο τρόπο κτήσεως κυριότητας, η δε πράξη της κηρύξεώς της, ως εκτελεστική διοικητική πράξη, μπορεί να προσβληθεί με αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ).

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του ΣτΕ, οι απαλλοτριώσεις, κατ' εφαρμογή της νομοθεσίας περί σχεδίων πόλεως, οι οποίες διατηρούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα από της κηρύξεώς τους χωρίς να συντελούνται και οι οποίες κατά την κρίση του δικαστή υπερβαίνουν τα εύλογα χρονικά όρια, δημιουργούν υποχρέωση στη Διοίκηση για την άρση τους. Αποτελούν δε, σύμφωνα με την Τζίκα - Χατζοπούλου (2003 : 133), «οικονομικό και νομικό βάρος της ιδιοκτησίας, το οποίο είναι αντίθετο προς τη συνταγματική προστασία της, δεδομένου ότι στερούν από τον ιδιοκτήτη της ελευθερία της διάθεσης του ακινήτου κατά την πραγματική του αξία και περιορίζουν την ελεύθερη οικονομική εκμετάλλευσή του».

Οι εκσυγχρονιστικές προσπάθειες συνιστούν ένα ευρύτερο πλέγμα ρυθμίσεων το οποίο, πέρα από την εξασφάλιση των κοινοχρήστων χώρων, μπορεί να εξυπηρετεί και άλλους στόχους της οικιστικής πολιτικής, όπως είναι ο έλεγχος των χρήσεων γης, η δημιουργία αποθέματος γης και η σύνδεση της πολιτικής γης με την οικιστική και στεγαστική πολιτική (π.χ. ο θεσμός της αντιπαροχής στις Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας –ΖΕΠ- ή η παροχή πολεοδομημένης γης στις Ζώνες Αστικού Αναδασμού –ΖΑΑ-). Πιο συγκεκριμένα :

1. **Δικαίωμα προτίμησης.** Το δικαίωμα, δηλαδή, του Δημοσίου να προτιμηθεί, έναντι παντός τρίτου, με την ίδια προσφορά τιμής (ίσοις όροις) κατά την πώληση ακινήτου. Για πρώτη φορά θεσπίζεται με το Ν. Δ/γμα 1003/71 περί ενεργού πολεοδομίας και βασίζεται στη γαλλική αλλά και στη γερμανική πολεοδομική νομοθεσία. Με τον Ν. 947/1979 ασκείται σε ενεργοποιούμενες πολεοδομικά περιοχές. Ο Ν. 1337/83 επέκτεινε τα όρια εφαρμογής του δικαιώματος προτίμησης και : α) στις περιοχές επεκτάσεων ή εντάξεων σχεδίων πόλεων, β) στις Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης, γ) στις περιοχές εντός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως που υπάγονται στις διατάξεις του νόμου αυτού γιατί είναι πολεοδομικά προβληματικές και απαιτούν αναμόρφωση, δ) στις

²⁰ π.χ. για τα σχολεία είναι ο Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ), για τα νοσοκομεία το Υπουργείο Υγείας

Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου και ε) σε διατηρητέα κτίρια. Ο σκοπός του δικαιώματος αυτού είναι διπλός. Αφενός, να εμποδίζει την ανύψωση των τιμών των ακινήτων (να καταπολεμήσει την κερδοσκοπία στα ακίνητα), αφετέρου, να βοηθήσει το Δημόσιο και τους ΟΤΑ στην διαδικασία απόκτησης κατά κυριότητα των ακινήτων, ώστε να προωθηθεί η πολιτική «τράπεζας γης», δηλαδή δημιουργίας αποθέματος γης. Το δικαίωμα προτίμησης καθιερώθηκε από τον νόμο για την αποφυγή της μακροχρόνιας διαδικασίας της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Πρόκειται για δικαίωμα του δημόσιου φορέα και υποχρέωση του ιδιώτη, ο οποίος εφόσον επιθυμεί να πωλήσει το ακίνητό του υποχρεούται να το πωλήσει σε συγκεκριμένο αγοραστή. Δεν υπάρχει δηλαδή υποχρεωτική στέρηση της ιδιοκτησίας, όπως στην απαλλοτρίωση, αλλά εν δυνάμει υποχρεωτικός αγοραστής του ακινήτου. (Τζίκα - Χατζοπούλου, 2003 : 160) Στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα εργαλείο που δεν έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως, αφού, αφενός, το Δημόσιο θα ήταν αναγκασμένο να αποζημιώσει σε υψηλές τιμές που διαμορφώνονται από την ελεύθερη αγορά ακινήτων και, αφετέρου, θα ήταν υποχρεωμένο να παρακολουθεί εκ των προτέρων τις αγοραπωλησίες ακινήτων, ώστε να «στοχεύσει» ακίνητα που θα του ήταν απαραίτητα για την πραγματοποίηση των σχεδίων του. Προϋποθέτει, δηλαδή, την παρουσία ενός εσωτερικού μηχανισμού, απαραίτητου για να αποδώσει ο θεσμός, που όμως είναι προφανώς δύσκολο να αναπτυχθεί και να λειτουργήσει με τα Ελληνικά δεδομένα.

2. **Ελεύθερη συναλλαγή – ανταλλαγή - αντιπαροχή.** Ειδικά για την εφαρμογή στεγαστικών προγραμμάτων σε Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας, το Δημόσιο, ο ΟΤΑ ή ο ανάδοχος φορέας (ΔΕΠΟΣ κ.ά.) μπορεί να προβεί σε απευθείας ελεύθερες διαπραγματεύσεις με τους ιδιοκτήτες της έκτασης προκειμένου να αποκτήσει τα ακίνητα που χρειάζονται για την ενεργοποίηση της Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας ή την εφαρμογή του προγράμματός της, χωρίς να τηρηθούν οι περιορισμοί που επιβάλλει ο νόμος διοίκησης των δημοσίων κτημάτων, δηλαδή απαλλοτρίωση ή δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός. Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο ή ο ΟΤΑ συναλλάσσεται σαν απλός πολίτης και έτσι διευκολύνεται στην ταχεία απόκτηση των ακινήτων. Με αυτή τη δυνατότητα αποφεύγονται οι διαδικασίες απαλλοτρίωσης, ενώ εξασφαλίζεται η αναγκαία γη για τα κοινόχρηστα και κοινωφελή, μέσα από τις ενιαίες και

προγραμματισμένες ενέργειες της οργανωμένης δόμησης από τον φορέα. Ο θεσμός γίνεται γνωστός στην Ελλάδα, για πρώτη φορά, με το Ν. 947/79 και, κατόπιν, με το Ν. 1337/83. Δεδομένου ότι η ενεργοποίηση τέτοιων προγραμμάτων στην Ελλάδα είναι περιορισμένη έως ανύπαρκτη, είναι σαφές ότι και αυτός ο θεσμός της ελεύθερης συναλλαγής έχει τύχει περιορισμένης εφαρμογής (Γετίμης, 2000: 136-137).

3. **Μεταφορά του συντελεστή δόμησης (ΜΣΔ).** Ο θεσμός της ΜΣΔ καλύπτει πολλές πολεοδομικές ανάγκες όπως : την διαφύλαξη διατηρητέων κτιρίων, την προστασία περιοχών που κινδυνεύουν να υποβαθμισθούν, την ανάπλαση περιοχών, την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων κ.λ.π.

Ο Ν. 880/1979 ήταν ο πρώτος νόμος που ασχολήθηκε διεξοδικά με την έννοια της μεταφοράς συντελεστή δόμησης στην Ελλάδα. Μέχρι τότε η νομοθεσία της Ελλάδας υπολειπόταν των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών στον τομέα της πολεοδομικής νομοθεσίας και ιδιαίτερα στον τομέα του θεσμού της ΜΣΔ.

Ο σκοπός του πρώτου ολοκληρωμένου νομοθετήματος, σύμφωνα με τις εισαγωγικές παρατηρήσεις της εισηγητικής έκθεσης, είναι σαφής και αφορά την «σταδιακή αποκατάσταση συνθηκών οικήσεως ανθρωπινότερων». Ο Ν. 880/1979 είχε πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα.

Στα άρθρα 42 και 43 του Ν. 2145/1993, που ρύθμιζε διάφορα θέματα, αντιμετωπίστηκαν επίσης και κάποια ζητήματα που αφορούσαν τη μεταφορά συντελεστή δόμησης. Ειδικότερα, τα άρθρα αυτά αναφέρονται κυρίως στις περιπτώσεις ανέγερσης κτιρίων σε εντός σχεδίου οικόπεδα (ωφελούμενα ακίνητα) κατά κανόνα άρτια και οικοδομήσιμα, τα οποία βρίσκονται σε περιοχές, όπου επιτρέπεται η ανέγερση ειδικών κτιρίων, πλην των περιοχών αμιγούς κατοικίας. Επίσης, στις περιπτώσεις ανέγερσης κτιρίων περίθαλψης, όπου επιτρέπεται η ανέγερση τέτοιων κτιρίων, εφαρμοζόμενων κατά τα λοιπά των οικείων διατάξεων, που αναφέρονται στους όρους, προϋποθέσεις κλπ, για την ίδρυση και λειτουργία τους.

Κατόπιν ακολουθεί η έκδοση του Ν. 2300/1995 που δρομολογήθηκε αναγκαστικά και όχι από ιδιαίτερο μέλημα της νομοθετικής εξουσίας, καθώς ο βασικός μέχρι τότε νόμος 880/1979 είχε κριθεί, από σωρεία αποφάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας, ως αντισυνταγματικός σε καίριες διατάξεις του. Το ΣτΕ, με τις με αριθμ. 1071 και 1073/1994 αποφάσεις της μείζονος Ολομέλειας, έκρινε τον αρχικό νόμο 880/79 ως αντισυνταγματικό θεωρώντας

την εφαρμογή του νόμου αυτού ως αντισυνταγματική και όχι αυτόν τούτον το νόμο. Με δεύτερη απόφαση της Ολομέλειας (με αριθμ. 6070/96), θεωρεί ότι η νομοθετική εξουσία δεν ακολουθεί τις συνταγματικές επιταγές, αλλά ούτε και τις παρατηρήσεις της πρώτης απόφασής του (Τζίκα –Χατζοπούλου, 2003 : 175).

Στο νόμο 2300/95 περιέχονταν ρυθμίσεις που αναφέρονταν, εκτός των άλλων, στις περιοχές που επιτρέπεται μεταφορά συντελεστή και στους κανόνες με τους οποίους μπορεί να πραγματοποιείται η μεταφορά. Ο νόμος είχε πεδίο εφαρμογής μόνο τα εγκεκριμένα σχέδια πόλεως, όπως και ο «νεώτερος» 3044/02.

Της παραπάνω εφαρμογής εξαιρούνταν οι περιοχές : ιδιαίτερου φυσικού κάλους, ιστορικών τόπων, μνημείων, παραδοσιακών, αξιόλογων οικισμών, ιστορικών κέντρων, παραδοσιακών τμημάτων οικισμών, αρχαιολογικών χώρων, περιοχών με ειδικούς όρους προστασίας, ζωνών ενεργού πολεοδομίας και Αστικού αναδασμού, οργανωμένης δόμησης, ιδιωτικής πολεοδόμησης, οικοδομικών συνεταιρισμών, με συντελεστή δόμησης (ΣΔ) πάνω από 2,4 (ή 3 σε πολεοδομικά κέντρα για ειδικά μόνο κτίρια) και τέλος σε περιοχές με έντονες κλίσεις (ύστερα από απόφαση του νομάρχη).

Στην εισηγητική έκθεση του παραπάνω νόμου αναφέρεται ότι, η συνείδηση του σεβασμού του αρχιτεκτονικού και ιστορικού χαρακτήρα της πολιτιστικής μας κληρονομιάς και της ανάγκης διατήρησης και διάσωσης αυτής, υποχρεώνει την Πολιτεία, τους κοινωνικούς και επιστημονικούς φορείς και τους πολίτες σε μια κοινή προσπάθεια που στοχεύει (μέσα από τον νόμο αυτό) στην προστασία του φυσικού, του δομημένου και του πολιτιστικού περιβάλλοντος αλλά και στην ανάπλαση των υποβαθμισμένων και ήδη βεβαρημένων πολεοδομικών αστικών κέντρων .

Με την έκδοση του Ν. 3044/2002 ρυθμίζεται εκ νέου ο θεσμός της μεταφοράς του συντελεστή δόμησης και καταργούνται οι διατάξεις του Ν. 2300/1995, που έρχονται σε αντίθεση μ' αυτόν, αλλά είχαν κριθεί και αντισυνταγματικές από τις αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Στο νέο αυτό νόμο περιέχονται ρυθμίσεις που αναφέρονται πλην άλλων, στην έννοια και την περιοριστική απαρίθμηση των βαρυνομένων ακινήτων για τα οποία επιτρέπεται να εκδοθεί τίτλος ΜΣΔ καθώς και στις Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣΔ). Η τελευταία απόφαση του ΣτΕ με αριθμό

2366, τον Φεβρουάριο του 2007, έκρινε αντισυνταγματική την χρήση της μεταφοράς του συντελεστή και ακύρωσε εν μέρει τον τελευταίο νόμο 3044/2002 επιμένοντας στη δημιουργία των ζωνών μεταφοράς συντελεστή. Κυριότερος, ίσως, λόγος της εισαγωγής του θεσμού αυτού, αποτέλεσε η ανάγκη εξοικονόμησης από το δημόσιο χρημάτων, αφού στην περίπτωση της μεταφοράς του συντελεστή δόμησης αποσκοπείτε η εκπλήρωση των πολεοδομικών στόχων για τους κοινόχρηστους χώρους, χωρίς την άμεση οικονομική επιβάρυνση των ΟΤΑ. Παρά τη νέα εμπλοκή, που έδειχνε ότι τα περιθώρια λειτουργικότητας της ρύθμισης είχαν πλέον εξαντληθεί, η Πολιτεία συνέχισε την έκδοση τίτλων μεταφοράς συντελεστή. Το 2010, σε μια προσπάθεια εξεύρεσης λύσης, το υπουργείο Περιβάλλοντος ζήτησε από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους να γνωμοδοτήσει για την υπόθεση. Το ΝΣΚ (αρ. γνωμοδότησης 192/2010) απάντησε ότι η διαδικασία έκδοσης τίτλων δεν έχει μεν κριθεί αντισυνταγματική, ωστόσο η μεταφορά συντελεστή είναι ανεφάρμοστη και ως εκ τούτου πρότεινε να σταματήσει η έκδοση νέων τίτλων. Η εισήγηση δεν έγινε δεκτή. Το παράλογο στην υπόθεση αυτή είναι ότι το υπουργείο εξακολουθεί να εκδίδει τίτλους, παρότι έχουν πολλαπλασιαστεί οι προσφυγές στα δικαστήρια ιδιοκτητών τίτλων μεταφοράς συντελεστή, οι οποίοι διεκδικούν αποζημίωση.

Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η περίοδος της 20χρονης εφαρμογής του θεσμού δικαίωσε, κατά γενική ομολογία, τις προσδοκίες του νομοθέτη, όσον αφορά τα ακίνητα με διατηρητέα κτίρια και τα ρυμοτομούμενα ακίνητα, αφού δημιουργήθηκαν κίνητρα και δυνατότητες διάσωσης της πολιτιστικής – αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, χωρίς καμία δαπάνη του Δημοσίου και αποζημίωσης των πολιτών – ιδιοκτητών ρυμοτομημένων εκτάσεων, έμμεσα με αντάλλαγμα τον τίτλο μεταφοράς συντελεστή δόμησης. Βέβαια, για να εφαρμοστεί και να αποδώσει ο θεσμός της ΜΣΔ, θα πρέπει να περάσει αρκετό χρονικό διάστημα μέχρι οι πολίτες να γνωρίσουν το θεσμό, να διαπιστώσουν ότι επικρατούν συνθήκες ασφάλειας στις διοικητικές πράξεις και να εμπειρωθεί η εμπιστοσύνη τους προς τους νόμους της Πολιτείας (Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, 2168, 1-10-2001 : 49 - 51).

4. **Υποχρεωτική εισφορά σε γη.** Ο τρόπος αυτός εξασφάλισης αστικής γης (που προβλέπεται τόσο από τον Ν. 1337/83 όσο και από τον Ν. 2508/97), είναι η πιο ασφαλής και οικονομική μέθοδος για το Δημόσιο, προκειμένου να

καλύπτει τις ανάγκες για δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. (Αραβαντινός, 1997 : 113-115) Όλες οι ιδιοκτησίες, στις περιοχές οι οποίες εντάσσονται στο πολεοδομικό σχέδιο ή στις οποίες επεκτείνεται το σχέδιο, είναι υποχρεωμένες να παραχωρήσουν τμήμα της ιδιοκτησίας (που υπολογίζεται κλιμακωτά, ανάλογα με το συνολικό εμβαδόν των ιδιοκτησιών την 10/3/1982), προκειμένου δημιουργηθούν οι κοινόχρηστοι χώροι που προβλέπονται από την Πολεοδομική Μελέτη (Π.Μ.). Θα πρέπει όμως να προηγηθεί η σύνταξη της σχετικής πράξης εφαρμογής. Το Σύνταγμα του 1975, άρθρο 24, παρ. 3, αποτέλεσε τομή για την αντίληψη του πολεοδομικού σχεδιασμού. Με το συγκεκριμένο άρθρο τέθηκαν νέες βάσεις για τη ρυθμιστική αρμοδιότητα του κράτους να ελέγχει τη χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας και, μεταξύ άλλων, την πολεοδόμηση και επέκταση των πόλεων με σκοπό τη λειτουργικότητά τους και την εξασφάλιση των καλύτερων δυνατών συνθηκών διαβίωσης. Με την παραπάνω διάταξη προβλέπεται η εισφορά σε γη και σε χρήμα ως υποχρέωση των ιδιοκτητών που εντάσσονται σε σχέδιο πόλης. Και στις αναθεωρήσεις του Συντάγματος που πραγματοποιήθηκαν το 1986, το 2001 και το 2008, η παραπάνω υποχρέωση διατηρείται. Η υποχρεωτική εισφορά σε γη καθιερώθηκε, για πρώτη φορά, με το Ν. 947/1979, άρθρ. 17, που προέβλεπε ίση ποσοστιαία συμμετοχή όλων των ιδιοκτησιών στη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων. Το ποσοστό αυτό ορίστηκε σε 40 % για περιοχές «κανονιστικών όρων δόμησης» και σε 30 % σε Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας ή σε Ζώνες Αστικού Αναδασμού. Η εισφορά σε γη διατίθεται για τη δημιουργία μόνο των κοινόχρηστων χώρων, ενώ για την εξασφάλιση εκτάσεων για κοινωφελείς λειτουργίες βασικός θεσμός εξακολουθεί να παραμένει η απαλλοτρίωση. Οι πρώτες αυτές εκσυγχρονιστικές διατάξεις συνάντησαν την καθολική αντίδραση των ιδιοκτητών (κινητοποιήσεις, διαμαρτυρίες στο τύπο κ.λ.π.), ενώ από τα τότε πολιτικά κόμματα της αντιπολίτευσης θεωρήθηκαν αντιλαϊκές, διότι έπλητταν ιδιαίτερα τη μικροϊδιοκτησία, με αποτέλεσμα να μην εφαρμοσθούν. Έτσι στο διάστημα της διετίας μέχρι τις εκλογές του 1981, δεν προωθήθηκαν ούτε τα εκτελεστικά Προεδρικά Διατάγματα που προέβλεπε ο νόμος για τις επεκτάσεις των πολεοδομικών σχεδίων (Γετίμης, 2000: 129-130).

5. **Κοινωνικός συντελεστής δόμησης.** Στις περιοχές των επεκτάσεων ορίζεται ως ανώτατο επιτρεπόμενο όριο του συντελεστή δόμησης το 0,8. Με το θεσμό του κοινωνικού συντελεστή δόμησης (ΚΣΔ), επιτρέπεται κατ' εξαίρεση σε ειδικά προσδιορισμένες ζώνες (Ζώνες Κοινωνικού Συντελεστή – ΖΚΣ-), πρόσθετος συντελεστής δόμησης, μέχρι το ανώτατο όριο του 2,4. Στις ΖΚΣ, οι ιδιοκτήτες των ακινήτων σε συνεργασία με το δημόσιο ή τον ΟΤΑ συμμετέχουν στον ΚΣΔ, πράγμα που σημαίνει ότι ένα ποσοστό 60% - 80% της ωφέλειας, που προκύπτει από τον πρόσθετο συντελεστή, το παραχωρούν στο δημόσιο ή στον ΟΤΑ, ενώ το υπόλοιπο 20% - 40% μπορούν να το χρησιμοποιήσουν οι ίδιοι (Γετίμης, 2000: 134-135). Στη χώρα μας εισήχθη για πρώτη φορά με τον οικιστικό νόμο 1337/1983, κατά τα πρότυπα ορισμένων ευρωπαϊκών κρατών και κυρίως της Γαλλίας. Επίσης, προβλέπεται στο Προεδρικό Διάταγμα της 14-7-1999 που αφορά στον κώδικα βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας (μέρος ΙΙ, κεφάλαιο Ι, άρθρα 215-220), και στον Ν. 2508/1997 (άρθρο 18 παρ. 4). Όμως, στην πλειονότητα, αντιμετωπίστηκαν προβλήματα στην εφαρμογή των ζωνών υποδοχής κοινωνικού συντελεστή. Επιπλέον, δεν έχει εκδοθεί το εκτελεστικό Προεδρικό Διάταγμα που απαιτείται. Για το λόγο αυτό ο θεσμός του ΚΣΔ παραμένει σε αχρηστία.

Οι ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις επιτρέπουν στις αρμόδιες Ελληνικές υπηρεσίες τη χρήση πολλών μέσων για την εξασφάλιση ΚΧ, αναγνωρίζοντας έτσι τις δύσκολες συνθήκες επιβολής της πολεοδομικής νομοθεσίας, καθώς επίσης και την "Ελληνική ιδιαιτερότητα" που αναδεικνύεται, αφενός, μέσα από την συνύπαρξη παλαιάς νομοθεσίας (όπως το Ν.Δ. 17-7-1923, ο Ν. 1337/1983, ο ΓΟΚ του 1985) με σύγχρονες απόψεις και νεωτεριστικές νομολογίες (όπως ο Ν. 2508/1997, ο Ν. 3044/2002 κά) και, αφετέρου, από την "αταξία" που επικρατεί στις συμβολαιογραφικές διαδικασίες, όπως την ύπαρξη πολλών προσυμφώνων, την κατοχύρωση ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων μέσα από δικαστικούς τίτλους κ.λ.π.

3.4. Η κρατική συμμετοχή στην απαλλοτρίωση ΚΧ κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης

Με το άρθρο 19 του ν.δ. 1262/1972²¹ (ΦΕΚ 194 Α/3-11-1972) ιδρύθηκε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία "Ειδικόν Ταμείον Εφαρμογής

²¹ "Περί Ρυθμιστικών σχεδίων αστικών περιοχών"

Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων” (ΕΤΕΡΠΣ). Το Ταμείο είχε έδρα στην Αθήνα και τελούσε υπό την εποπτεία του υπουργού Δημοσίων Έργων (κατόπιν υπό του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ). Στους σκοπούς του ΕΤΕΡΠΣ ανήκαν :

- η, απ’ ευθείας, χρηματοδότηση της εφαρμογής ρυθμιστικών και πολεοδομικών σχεδίων σε όλη τη χώρα καθώς και η επιδότηση ή δανειοδότηση Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου ή οργανισμών κοινής ωφέλειας για εκτελέσεις έργων, που εξυπηρετούσαν την εφαρμογή των σχεδίων, ενώ, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, επιτρέπονταν και η, απ’ ευθείας, χρηματοδότηση για την εκπόνηση πολεοδομικών και ρυμοτομικών σχεδίων. Με τα δεδομένα αυτά το Ταμείο είχε αναλάβει σημαντική αποστολή, διότι διέθετε στους αρμόδιους φορείς τους απαραίτητους πόρους για την εκπλήρωση των στόχων του πολεοδομικού σχεδιασμού.
- η εξασφάλιση των αναγκαίων περιοχών για τις μελλοντικές ανάγκες των παραπάνω έργων καθώς και αυτών, που θα απαιτηθούν για την εφαρμογή των Ρυθμιστικών Σχεδίων.
- η εξασφάλιση, με αγορά ή απαλλοτρίωση, της γης που είναι αναγκαία, για να εφαρμόζονται ρυμοτομικά σχέδια ή στεγαστικά και οικιστικά προγράμματα.

Για το ΕΤΕΡΠΣ υπήρχε διοίκηση από εξαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, του οποίου η σύνθεση οριζόνταν από Βασιλικό Διάταγμα (κατόπιν το Συμβούλιο συγκροτούνταν από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ). Από ομοίως εκδιδόμενα ΒΔ/τα οριζόνταν οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου που αφορούσαν και στη λειτουργία του Ειδικού Ταμείου. Το σπουδαιότερο θέμα ήταν η εξεύρεση των πόρων του Ταμείου. Σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 3 του ν.δ. 1262/1972, οι πόροι προέρχονταν από κρατικές επιχορηγήσεις, δάνεια ή ομολογιακά δάνεια, για τα οποία μπορούσε να παρασχεθεί εγγύηση του δημοσίου, τα έσοδα εκμετάλλευσης τους περιουσίας του Ταμείου, καθώς και τα έσοδα από τέλη που επιβάλλονταν στη γη ή σε κτίσματα. Θα πρέπει, επίσης, να προστεθεί ότι μεταγενέστεροι πολεοδομικοί νόμοι προέβλεπαν, συχνά, ότι οι διάφορες επιβαρύνσεις και εισφορές, τις οποίες καλούνταν να καταβάλλουν οι ιδιώτες, περιέρχονταν τελικώς στο ΕΤΕΡΠΣ. Συγκεκριμένα, πρόκειται για την εισφορά των παρόδιων ιδιοκτητών λόγω διάνοιξης εθνικής οδού (άρθρο 3 παρ. 3 ν. 880/1979), τα έσοδα από την επιβολή προστίμου για πολεοδομικές παραβάσεις (άρθρα 60 παρ. 1 ν. 947/79 και 17 παρ.6 ν. 1337/83), την εισφορά για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων (άρθρο 5 παρ. 4 ν. 960/79), την εισφορά

για την ένταξη ακινήτων στο σχέδιο πόλεως κατά τις διατάξεις του ν. 1337/1983 (άρθρο 9 παρ. 4), τις γνωστές εισφορές στις περιπτώσεις αυθαιρέτων κτισμάτων από την κατεδάφιση (άρθρα 2 παρ. 6 ν. 720/1977 και 18 παρ. 2 ν. 1337/1983) καθώς και τα έσοδα από πρόστιμα και καταλογισμούς δαπανών “Λογαριασμός Γαλάζιο Ταμείο” και απόδοση εσόδων από πρόστιμα “Λογαριασμός Πράσινο Ταμείο” (άρθρ. 3 παρ. 10 του ν. 2242/94).

Στα Παραρτήματα, που ακολουθούν στην τελευταία ενότητα, παρατίθεται ένα μικρό απόσπασμα (αλλά χαρακτηριστικό του αποπροσανατολισμού των ιδρυτικών προδιαγραφών) από οικονομικούς απολογισμούς του ΕΤΕΡΠΣ, για τα οικονομικά έτη 1995 και 1996.

Από τα υπάρχοντα στοιχεία, μέχρι πρόσφατα (2009), δεν υπήρχε απολογισμός των πεπραγμένων για το ΕΤΕΡΠΣ, με αποτέλεσμα να καθίσταται δυσχερής η εικόνα της δραστηριότητας του Ταμείου. Η διαδικασία για την σύνταξη απολογισμού είχε ξεκινήσει τα τελευταία χρόνια (2005) και βρίσκονταν στο στάδιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Τα στοιχεία που υπάρχουν, προέρχονται από τους προϋπολογισμούς του Ταμείου, για τους οποίους δεν υπήρχε αναλυτική αναφορά στα έργα που χρηματοδοτούνταν κάθε χρόνο. Στον αναλυτικό πίνακα, εμφανίζονταν έξοδα που αφορούσαν σε : πληρωμές για μετακινήσεις υπαλλήλων, προμήθειες διαφόρων συσκευών και αυτοκινήτων, καθώς και έξοδα συντήρησής τους, συντήρηση και επισκευή αεροσκαφών, δαπάνες εκπαίδευσης, προμήθεια μηχανικού και λοιπού κεφαλαιουχικού εξοπλισμού (που δεν κατονομάζονταν ούτε υπήρχαν αναλυτικά στοιχεία), προμήθεια υγρών καυσίμων και λιπαντικών, αγορά μετοχών και άλλα τέτοια που δεν έχουν απολύτως καμία σχέση με τους ιδρυτικούς σκοπούς του παραπάνω ταμείου (μέχρι και προμήθεια πλωτών μέσων και δεξαμενών).

Το μεγαλύτερο μέρος των χρημάτων (57,95% για το 1996 και 52,6% για το 1995) είχε διατεθεί για χορηγίες, μελέτες και έργα, τα οποία δεν κατονομάζονταν ειδικά. Αν σε αυτά προστεθούν και τα χρήματα που χρησιμοποιούνταν για αμοιβές, οδοιοπορικά, λειτουργικά έξοδα και συντηρήσεις, τότε το ποσοστό καλύπτει το 79,31 % για το 1996 και το 75,1 % για το 1995. Ενδεικτικό στοιχείο είναι ότι, από το σύνολο των 57 κωδικών που περιέγραφαν τα κονδύλια εξόδων για το οικονομικό έτος 1995, μόνον 4 κωδικοί αφορούσαν είδος εξόδων, που είχε σχέση με τον ιδρυτικό σκοπό του εν λόγω ταμείου (αγορά οικοπέδων, απαλλοτριώσεις κλπ). Αντίστοιχα, για τον απολογισμό του οικονομικού έτους 1996, από τους 82 κωδικούς εξόδων μόνον οι 3 δικαιολογούσαν τους λόγους ύπαρξης του ταμείου.

Όπως προέκυπτε από τα στοιχεία σχετικής έρευνας²², που ανατέθηκε από το υπουργείο Περιβάλλοντος στην PriceWaterHouseCoopers²³, το 19% των πόρων του ΕΤΕΡΠΣ κατά την εξεταζόμενη περίοδο (1.1.2005 μέχρι το τέλος του 2009) κατευθύνθηκε σε δράσεις για την αποκατάσταση ναών και μητροπόλεων (!) και το 13% σε διάφορα σωματεία και φορείς αγνώστου προέλευσης. Ένα μεγάλο ποσοστό σε περιφέρειες, δήμους και αναπτυξιακές εταιρείες, ενώ δεν εξέλειπαν περιπτώσεις όπου πόροι αξιοποιήθηκαν για προμήθειες υπολογιστών και άλλων λειτουργικών εξόδων στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Από την αξιολόγηση της λειτουργίας του ΕΤΕΡΠΣ, σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα, προκύπτει «η ανάγκη για ριζική αναμόρφωση του πλαισίου σχεδιασμού, διαχείρισης, επιλογής, χρηματοδότησης, παρακολούθησης και ελέγχου της υλοποίησης των δράσεων και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας της χρηματοδοτικής στρατηγικής. Η ανάγκη αυτή αφορά σε δομικές μεταβολές, δηλαδή πολύ πέρα από αυτά που ούτως ή άλλως θα έπρεπε να είχαν διαμορφωθεί με βάση το Νόμο 3697/2008, άρθρο 4, “Όροι λειτουργίας διατηρούμενων Ειδικών Λογαριασμών – Έλεγχος δαπανών αυτών.”»

Αυτό που απομένει ως συμπέρασμα είναι ότι, ως υφιστάμενος μηχανισμός για την εφαρμογή πολεοδομικών σχεδίων, το ΕΤΕΡΠΣ, ήταν ανεπαρκής από ποιοτική και ποσοτική άποψη, δεν ανταποκρίνονταν στις ιδρυτικές του αρμοδιότητες αλλά και οι πόροι του διαχέονταν σε δραστηριότητες που δεν αφορούσαν στην πολιτική γης. Από την έρευνα δαπανών και προϋπολογισμού του ΕΤΕΡΠΣ προέκυψε ότι μόνο 10%, περίπου, αφορούσε έργα ΟΤΑ και αυτό για απαλλοτριώσεις και μικρά έργα ανάπλασης εντός σχεδίου. Συνεπώς, το ειδικό ταμείο που ήταν αρμόδιο για τις αποζημιώσεις των ΚΧ ήταν χωρίς χρήματα και (βέβαια) αδυνατούσε να δώσει λύση στο μεγάλο πρόβλημα των απαλλοτριώσεων.

Όσον αφορά στις απαλλοτριώσεις, υπάρχει σωρεία δικαστικών αποφάσεων των ελληνικών αλλά εσχάτως και του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

²² Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 30-12-2009 και τα αποτελέσματα αποτυπώνονται στη : Διοικητική Σύνοψη - Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης λειτουργίας του ΕΤΕΡΠΣ, με ημερομηνία Ιούνιος 2010.

²³ Η PricewaterhouseCoopers (PwC) αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες διεθνείς εταιρίες παροχής υπηρεσιών λογιστικής, τήρησης βιβλίων και ελέγχου και παροχής φορολογικών συμβουλών. Συγκροτήθηκε το 1998. Οι εγκαταστάσεις της στην Ελλάδα εδρεύουν στα Σίδερα Χαλανδρίου, στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη. Αποτελεί μία εκ των μεγάλων τεσσάρων ελεγκτικών εταιρειών, μαζί με την KPMG, Ernst & Young και Deloitte Touche Tohmatsu.

που εντοπίζουν ως βασική αιτία του προβλήματος «την καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος της απαλλοτρίωσης για δημόσια ωφέλεια». Το ελληνικό δημόσιο, για το 2007, πλήρωσε 4 εκατομμύρια ευρώ, με απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, στους ιδιοκτήτες δεσμευμένης έκτασης στην περιοχή Φυστικές του Νέου Ψυχικού, πλησίον της Κηφισιάς, στην Αθήνα. Οι εκθέσεις του Συνηγούρου του Πολίτη²⁴ διαπιστώνουν, σε δεκάδες δήμους, χρονική καθυστέρηση της τάξης από 2 έως και 20 ετών, για την ολοκλήρωση της διαδικασίας των απαλλοτριώσεων κοινόχρηστων εκτάσεων (εφημερ. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007α).

Από την παρ. 4 του άρθρου 17 του Συντάγματος προκύπτει ότι η αποζημίωση για την απαλλοτρίωση των οικοπέδων, που προορίζονται για κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου, πρέπει να καταβάλλεται στους ιδιοκτήτες μέσα σε διάστημα 18 μηνών από την στιγμή που εκδίδεται η απόφαση του δικαστηρίου για την τιμή μονάδος. Διαφορετικά, η απαλλοτρίωση αίρεται αυτοδίκαια. Η διοίκηση, δηλαδή το κράτος και οι δήμοι οφείλουν να έχουν προβλέψει τη δαπάνη αποζημίωσης πριν ξεκινήσουν τη διαδικασία απαλλοτρίωσης. Αυτά προβλέφθηκαν στην αναθεώρηση του συνταγματικού πλαισίου²⁵, σε μια προσπάθεια της πολιτείας για τη θεσμική κατοχύρωση των δικαιωμάτων των ιδιοκτητών. Όμως, σε πολλούς δήμους εγγράφονται κονδύλια για απαλλοτριώσεις κοινόχρηστων χώρων, αλλά στη συνέχεια διοχετεύονται τα χρήματα σε άλλα έργα και λειτουργικές δαπάνες και οι αποζημιώσεις των ιδιοκτητών των δεσμευμένων ακινήτων μένουν έκθετες. Στο «μαύρο πίνακα», σύμφωνα με τις εκθέσεις του Συνηγούρου του Πολίτη, είναι οι Δήμοι Καλαμαριάς, Ρεθύμνου και Ηρακλείου. Από την κακοδιαχείριση των ελεύθερων χώρων, ασφαλώς, ζημιώνεται το κοινωνικό σύνολο που στερείται χώρων, οι οποίοι θα συνέβαλαν στην παροχή ποιότητας ζωής (εφημερ. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007β).

Το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ βρίσκονταν στην διαδικασία αναζήτησης ενός άλλου εργαλείου εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων. Επιτροπή από νομικούς και τεχνικούς του ΥΠΕΧΩΔΕ εξετάζει μέτρα, για την αναμόρφωση του θεσμού της μεταφοράς συντελεστή δόμησης, σύμφωνα με τις επιταγές του ΣτΕ. Αποτελεί έναν έμμεσο τρόπο

²⁴ Ο Συνηγός του Πολίτη καθιερώθηκε στην Ελλάδα με τον Ν. 2477/97. Είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή και έχει ως αποστολή τη διαμεσολάβηση μεταξύ των πολιτών και της Διοίκησης, την προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών, την καταπολέμηση της κακοδιοίκησης και την τήρηση της νομιμότητας.

²⁵ Άρθρο 17, παρ. 2 και 4 του Συντάγματος και στον εκτελεστικό του Συντάγματος νόμο 2985/2002

αποζημίωσης των ιδιοκτητών με τίτλους, για τα ρυμοτομούμενα οικοπέδα που προορίζονται να γίνουν πάρκα και πλατείες. Η επιτροπή του ΥΠΕΧΩΔΕ για τους ελεύθερους χώρους εξετάζει, χωρίς να υπάρχουν τελικές εισηγήσεις και αποφάσεις, και το παράδειγμα του Δήμου Γλυφάδας που έχει εφαρμόσει το «πρασινόσημο». Η Γλυφάδα είναι ο πρώτος από τους δήμους της χώρας που εδώ, και 12 χρόνια, με απόφαση τους δημοτικής αρχής, εφαρμόζει το φόρο πρασίνου. Οι δημότες πληρώνουν επιπλέον 25 % επί των δημοτικών τελών, το γνωστό «πρασινόσημο». Η νέα δημοτική αρχή βρήκε σε ειδικό λογαριασμό περίπου 30 εκατομμύρια ευρώ, έτσι ώστε να μπορεί να επιτελέσει σημαντικό έργο ανάκτησης χαρακτηρισμένων από το ρυμοτομικό σχέδιο χώρων πρασίνου μέσω απαλλοτριώσεων. Στις άμεσες προτεραιότητες του δήμου είναι να προχωρήσει σε έργα ανάπλασης και δενδροφύτευσης της κεντρικής πλατείας Γλυφάδας και της γύρω περιοχής (εφημερ. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007γ).

Με το άρθρο 4 του Ν. 3889/2010 (ΦΕΚ 182 Α/14-10-10) το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία ΕΤΕΡΠΣ μετονομάστηκε σε “Πράσινο Ταμείο”. Η επωνυμία αυτή, για τις σχέσεις με το εξωτερικό, μεταφράζεται ως “Green Fund”. Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, όπου στις κείμενες διατάξεις αναφέρεται το ΕΤΕΡΠΣ νοείται το “Πράσινο Ταμείο”. Οι αρμοδιότητες που προβλέπονταν στο άρθρο 19 του ΝΔ 1262/1972 εξακολουθούν να ισχύουν και ασκούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Πράσινου Ταμείου όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 του Ν. 3889/2010.

Οι πόροι του Πράσινου Ταμείου είναι :

α) οι πόροι υπέρ του ΕΤΕΡΠΣ που προβλέπονται στους νόμους 743/1977, 1650/1986, 2052/1992, 2242/1994, 3468/2006 και 3851/2010

β) οι πόροι του «Ειδικού Φορέα Δασών» που προβλέπονται στο ν. 3208/2003

γ) οι πόροι του ειδικού κωδικού «Ταμείο Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» που προβλέπονται στο ν. 3843/2010

όπως επίσης οι πόροι και τα έσοδα από τη ρύθμιση των ημιπαιθρίων χώρων και την επιβολή προστίμων για την ανέγερση και διατήρηση αυθαιρέτων κτισμάτων.

Η διαδικασία ρύθμισης των ημιπαιθρίων χώρων (η οποία θεσπίστηκε με το νέο νόμο 3843/2010, ΦΕΚ 62 Α/28-4-2010, άρθρο 5 παρ. 2) απέφερε συνολικά, μέχρι τον Δεκέμβριο του 2011, ποσό 733,2 εκατ. ευρώ καθώς, σύμφωνα με το υπουργείο ΠΕΚΑ, στη ρύθμιση εντάχθηκαν περίπου 689.000 αιτήσεις.

Από το ΥΠΕΚΑ ορίζεται ότι τα έσοδα της ρύθμισης αξιοποιούνται μέσω του Πράσινου Ταμείου ως εξής:

α) Για την απόκτηση ακινήτων για νέους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, όπως αυτοί καθορίζονται κατά τις κείμενες διατάξεις.

β) Για αποζημιώσεις ακινήτων, που έχουν καθοριστεί από εγκεκριμένα σχέδια πόλης ως κοινόχρηστοι χώροι και για τα οποία, είτε έχει αρθεί κατά τις ισχύουσες διατάξεις η απαλλοτρίωση, είτε έχει παρέλθει σε κάθε περίπτωση οκταετία από το χρόνο επιβολής της ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης.

γ) Για την απόκτηση, αποκατάσταση και συντήρηση ακινήτων σε παραδοσιακούς οικισμούς, ιστορικά κέντρα πόλεων και προστατευόμενες περιοχές της φύσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και την απελευθέρωση, αποκατάσταση, αναβάθμιση, ανάπλαση και προστασία χώρων με ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία, ακτών, παραλιακών ζωνών, ρεμάτων, αλσών, δασών και δασικών εκτάσεων.

δ) Για την πραγματοποίηση προγραμμάτων αστικής ανάπλασης, που εκπονούνται και εγκρίνονται κατά τις κείμενες διατάξεις κά.

Ο προϋπολογισμός του προγράμματος για το διάστημα 2011–2014 είναι 100,0 εκ. ευρώ. Οι δράσεις που θα χρηματοδοτηθούν, αφορούν απαλλοτριώσεις κοινόχρηστων χώρων που προβλέπονται από τα κατά τόπους Ρυμοτομικά Σχέδια, οι οποίες επί χρόνια δεν συντελέστηκαν λόγω έλλειψης χρημάτων για αποζημιώσεις των ιδιοκτητών εκ μέρους των υπόχρεων δήμων. Δικαιούχοι του προγράμματος είναι ΟΤΑ Α΄ βαθμού. Το πρόγραμμα εκπονείται σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Γενικής Δ/σης Πολεοδομίας του ΥΠΕΚΑ, η οποία είναι αρμόδια για την αξιολόγηση της πολεοδομικής σημασίας και του βαθμού ωριμότητας (από πλευράς διαδικασίας) των προς απαλλοτρίωση χώρων, καθώς και για την προώθηση των προβλεπόμενων για την απαλλοτρίωση διοικητικών πράξεων.

Ήδη, με την υπουργική απόφαση 2299/2011, όπως αυτή συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε στη συνέχεια, εγκρίθηκε μία σημαντική πίστωση ύψους 40 εκατ. ευρώ, από πόρους τους έτους 2011, και με την υπουργική απόφαση 1289/2012 μία δεύτερη πίστωση ύψους 9 εκατ. ευρώ από πόρους του έτους 2012, για την υλοποίηση μέρους του προγράμματος.

Με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (Φεβρουαρίου του 2012) από την ηλεκτρονική πλατφόρμα δήλωσης αυθαιρέτων του ΥΠΕΚΑ (Ν. 4014/2011, ΦΕΚ 209/21-9-2011, άρθρο 29, παρ. 3), ο αριθμός των δηλώσεων, που έχουν εισαχθεί στο

σύστημα, έχει ξεπεράσει τις 258.748, με τα συνολικά αναμενόμενα έσοδα να ξεπερνούν τα 1,6 δις. ευρώ. Τα παράβολα και πρόστιμα που εισπράττονται κατά το προηγούμενο άρθρο, αποδίδονται υπέρ του Πράσινου Ταμείου, και ανέρχονταν (Φεβρουάριος του 2012) σε 312 εκατ. ευρώ περίπου. Κατατίθενται σε ειδικό κωδικό που ονομάζεται «Περιβαλλοντικό Ισοζύγιο» και διατίθενται στο πλαίσιο των στόχων και των αρχών του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής, ιδίως, για την αντιστάθμιση των δυσμενών συνεπειών για το χρόνο αναστολής του άρθρου 24 παρ. 1, την εξισορρόπηση του ελλείμματος γης, την αύξηση των κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων, για την κατεδάφιση αυθαιρέτων και τον καθορισμό ζωνών πολεοδομικής εξισορρόπησης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην επόμενη παράγραφο, εντός του πρωτοβάθμιου ΟΤΑ, στη διοικητική περιφέρεια του οποίου βρίσκονται οι κατασκευές και που δηλώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος ή και, κατ' εξαίρεση, σε όμορους ΟΤΑ που παρουσιάζουν έλλειμμα γης ή χρήζουν πολεοδομικής εξυγίανσης και περιβαλλοντικής αποκατάστασης. Τα παραπάνω ποσά αποδίδονται άμεσα για την επίτευξη των παραπάνω σκοπών μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υπαγωγής. Για το σκοπό αυτόν, εντός τριών (3) ετών, οι Δήμοι υποβάλλουν συγκεκριμένες προτάσεις και μελέτες για την υλοποίησή τους.

Από την υποβολή των παραπάνω προτάσεων, από το Δεκέμβριο του 2011 μέχρι και το Σεπτέμβριο του 2012 έχουν συσταθεί οριστικές παρακαταθήκες υπέρ τελικών αναγνωρισμένων δικαιούχων, συνολικού ύψους 3.073.815,50 ευρώ για την απόκτηση κοινόχρηστων χώρων από τους Δήμους Χανίων (396.200 ευρώ), Γαλασίου (419.697 ευρώ), Μεσολογγίου (800.000 ευρώ) και Ιλίου (1.457.918,50 ευρώ).

Το Πράσινο Ταμείο έχει ήδη αποστείλει εντολές στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων για τη σύσταση τελικών παρακαταθηκών, η ολοκλήρωση των οποίων αναμένονταν μέχρι τα μέσα Ιουλίου του 2012, συνολικού ύψους 4.285.919 ευρώ με δικαιούχους Δήμους ανά την Ελλάδα. Επίσης, βρίσκεται σε συνεχή συνεργασία με τις Τεχνικές Υπηρεσίες των Δήμων για την, κατά το δυνατόν σύντομη, συντέλεση απαλλοτριώσεων και άλλων ΚΧ.

Το χρηματοδοτικό πρόγραμμα «ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ στις ΠΟΛΕΙΣ 2013» για το οικονομικό έτος 2013, περιλαμβάνει τους παρακάτω άξονες προτεραιότητας :

- ΑΠ 1 : Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις κατά τις ισχύουσες διατάξεις (ν.δ. της 17 Ιουλίου/16 Αυγούστου 1923)

- ΑΠ 2 : Αγορά Κοινόχρηστων Χώρων κατά τις ισχύουσες διατάξεις (άρθρ., 186 και 191 ν. 3463/2006)
- ΑΠ 3 : Εξασφάλιση οικονομικών πόρων για την επανεπιβολή απαλλοτριώσεων οι οποίες έχουν αρθεί
- ΑΠ 4 : Απόκτηση διατηρητέων κτιρίων κατά τις ισχύουσες διατάξεις (άρθρ. 110 του από 14-7-1999 π.δ.)

Το σύνολο της πίστωσης για το παραπάνω χρηματοδοτικό πρόγραμμα ανέρχεται σε 11,57 εκατ. ευρώ (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : www.prasinotameio.gr).

3.5. Αξιολόγηση των μέσων εξασφάλισης ΚΧ

Σε αυτό το σημείο χρήσιμο θα ήταν να γίνει μία αξιολόγηση και συγκριτική ανάλυση (θεωρητική) των μέσων εξασφάλισης γης στην Ελλάδα και την Ευρώπη. Θα πρέπει όμως να επισημανθεί ότι, σε κάθε περίπτωση, δεν μπορεί να γίνει ολοκληρωμένη συγκριτική παρουσίαση των μέσων χωρίς να γίνει, έστω και στοιχειώδης, αναφορά στο θεσμικό υπόβαθρο (που αφορά στον πολεοδομικό σχεδιασμό αλλοδαπών εννόμων τάξεων) των υπό εξέταση χωρών, πάντα σε σχέση με την συγκεκριμένη νομοθεσία.

Οι προαναφερόμενες Ευρωπαϊκές χώρες (Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Αγγλία, Ολλανδία, και Ελλάδα) εκφράζουν διαφορετικές νομικές κουλτούρες διαφορετικών εννόμων τάξεων, που ανήκουν σε διαφορετικές ομάδες δικαίου και ταξινομούνται σε διαφορετικά εθνικά δικαιοσύνη συστήματα, με τις ιδιαιτερότητες και τα τρωτά τους σημεία, υιοθετώντας διαφορετικούς μηχανισμούς αντίδρασης και λειτουργίας.

Καταρχήν, θα πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη η επίβλεψη της κεντρικής κυβέρνησης για όλες τις ευρωπαϊκές χώρες τόσο στις αποφάσεις της περιφερειακής - τοπικής διοίκησης (γενικά), όσο και στην υλοποίηση των σχεδίων (ειδικά). Επίσης, χαρακτηριστικό είναι οι πολυποίκιλες αρμοδιότητες που έχουν στους τομείς τόσο της χάραξης της πολεοδομικής πολιτικής όσο και της εφαρμογής της, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Τον τελευταίο λόγο στο σχεδιασμό μπορεί να τον έχει το κεντρικό κράτος και η κεντρική διοίκηση αλλά ουσιαστικά, αυτές προχωρούν μόνο σε έλεγχο νομιμότητας των προτεινόμενων σχεδίων επικυρώνοντας με τον τρόπο αυτό τις αποφάσεις των τοπικών φορέων αυτοδιοίκησης. Οι προαναφερθείσες χώρες έχουν καταφέρει, σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό και μέσα από συνεχείς διοικητικές αναδιαρθρώσεις, να πετύχουν έναν ιδιαίτερο βαθμό αυτονομίας όσον

αφορά στις τοπικές υποθέσεις για μια σειρά ζητημάτων, συμπεριλαμβανομένων και αυτών της εν γένει πολεοδομικής ανάπτυξης. Η αυτονομία αυτή καλύπτει πάρα πολλά επίπεδα. Η οργάνωση της αυτοδιοίκησης στην Ευρώπη παρουσιάζεται με (πολύ πιο) ολοκληρωμένη μορφή (σε σχέση με την Ελλάδα). Στις ευρωπαϊκές πόλεις, οι κατευθύνσεις και οδηγίες που έχουν ενσωματωθεί στον νομοθετικό τους «εξοπλισμό» αποτελούν ουσιαστικούς καθοδηγητικούς μηχανισμούς προσδίδοντας μεγάλη ευελιξία και ευκολία εφαρμογής στα υφιστάμενα νομικά εργαλεία απόκτησης ΚΧ. Επίσης, οι δήμοι μπορούν να εφαρμόζουν τα νομικά εργαλεία με διακριτική ευχέρεια και αυτοδυναμία, σταθμίζοντας πάντα το δημόσιο και το ιδιωτικό συμφέρον κατάλληλα, σε ένα σύστημα αρκετά συναινετικό, χωρίς ιδιαίτερους διαξιφισμούς και αντιπαλότητες.

Για την Ελλάδα, οι τελευταίες αυτοδιοικητικές εκλογές το φθινόπωρο του 2010 αποτελούν μία προσπάθεια για ευρωπαϊκή εναρμόνιση. Με τις εκλογές αυτές εγκαινιάστηκε ο θεσμός του «Καλλικράτη» με τον οποίο ευελπιστείται να βρεθεί η οργάνωση, η ευελιξία και η αποτελεσματικότητα για τον θεσμό της αυτοδιοίκησης.

Το οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό υπόβαθρο των χωρών αυτών σίγουρα δεν είναι το ίδιο με της Ελλάδας όμως, οι χώρες αυτές αποτελούν πρότυπα και της οικονομικής ανάπτυξης αλλά και της κοινωνικής εξέλιξης για τη χώρα μας (τουλάχιστον αναγόμενο σε χρόνο κυρίως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου).

Στην Ελλάδα, που θεωρούνταν (μέχρι πρότινος καθώς τα πρόσφατα δημοσιοοικονομικά δεδομένα έχουν διαφοροποιήσει εντελώς την κατάσταση) ευρωπαϊκή χώρα με μέσο (προς χαμηλό) επίπεδο ανάπτυξης, η πολιτική και ο σχεδιασμός του χώρου, κυρίως δε η εφαρμογή τους, ήταν πριν λίγες δεκαετίες, όπως αναμενόταν, στα σπάργανα. Η ίδια κατάσταση ίσχυε και εν μέρει εξακολουθεί να ισχύει και στις υπόλοιπες χώρες του ευρωπαϊκού «πολεοδομικού νότου», στον οποίο εκτός από την Ελλάδα, ανήκουν η Ιταλία στο νότιο τμήμα της, ίσως και η Γαλλία στο νότιο τμήμα της. Από τις χώρες ή τις περιοχές αυτές απουσιάζει η χωροταξική και η πολεοδομική παράδοση, που αντίθετα, είναι ανεπτυγμένη στις χώρες του ευρωπαϊκού «πολεοδομικού βορρά». Η κατάσταση είναι ακόμη χειρότερη στις λοιπές βαλκανικές, πρώην σοσιαλιστικές, χώρες, που από κάθε άποψη βρίσκονται στο χαμηλότερο επίπεδο ανάπτυξης. Στις χώρες του «πολεοδομικού νότου», οι ανάγκες για οικοδόμηση αντιμετωπίζονται κατά τρόπο αποσπασματικό. Η σχετική πολιτική είναι ασυστηματοποίητη και «πυροσβεστική», διότι συνήθως καλείται να αντιμετωπίσει εκ

των υστέρων προβλήματα και πραγματικές καταστάσεις που ήδη έχουν διαμορφωθεί (Παπαργηγόριου, 2007).

Αναφορικά με τα νομικά εργαλεία απόκτησης των κοινόχρηστων χώρων, αυτά ποικίλουν ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες και εφαρμόζονται με διαφορετικό τρόπο. Ένας σημαντικός λόγος ανευρίσκεται στα διαφορετικά συστήματα δικαίου που διέπουν την κάθε χώρα, γιατί η νομική παράδοση των χωρών αποτελεί ουσιαστικό (και απαράβατο) συστατικό για τα χαρακτηριστικά της κάθε χώρας (Ζυγούρη, 2007:16).

Στον πίνακα που ακολουθεί (3.4.) καταγράφονται συνολικά τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ που χρησιμοποιούνται στις Ευρωπαϊκές χώρες, όπως περιγράφονται στα προηγούμενα υποκεφάλαια (με + καταγράφεται η ύπαρξη ενώ με - η μη ύπαρξη).

Πίνακας 3.4. Μέσα εξασφάλισης ΚΧ σε Ευρωπαϊκές χώρες.

Χώρες	Αν. Απ.	Δικ. Πρ.	Αστ. Αναδ.	Ελευθ. Συν.	Αστ. Αναπτ.	Μ.Σ.Δ.	Εισφ. σε γη	Κοιν. Συντ. Δομ.
Γερμανία	+	+	+	+	+	-	-	-
Γαλλία	+	+	-	-	-	+	-	-
Ιταλία	+	-	-	-	-	-	-	-
Αγγλία	+	-	-	-	-	-	-	-
Ολλανδία	+	+	+	+	-	-	-	-
Ελλάδα	+	+	-	+	-	+	+	+

Πηγή : κεφ. 3^ο υποκεφ. 3.2 & 3.3 (τα μέσα εξασφάλισης ΚΧ στην Ευρώπη και την Ελλάδα), ίδια επεξεργασία.

Όπου : Αν. Απ. = αναγκαστική απαλλοτρίωση

Δικ. Πρ. = δικαίωμα προτίμησης

Αστ. Αναδ. = αστικός αναδασμός

Ελευθ. Συν. = ελεύθερη συναλλαγή

Αστ. Αναπτ. = αστική ανάπτυξη

Μ.Σ.Δ. = μεταφορά συντελεστή δόμησης

Εισφ. σε γη = εισφορά σε γη

Κοιν. Συντ. Δομ. = κοινωνικός συντελεστής δόμησης

Η αναγκαστική απαλλοτρίωση, αν και θεωρείται «απεχθής» από το σύνολο των Ευρωπαίων πολιτών και χρησιμοποιείται ως το ύστατο επιβαλλόμενο μέσο, είναι το μέσο άσκησης πολιτικής που συναντάται σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες. Το

δικαίωμα προτίμησης και η ελεύθερη συναλλαγή, είναι από τα μέσα εξασφάλισης των ΚΧ που συναντώνται σε αρκετές από τις αναφερόμενες χώρες. Όσον αφορά στη μεταφορά συντελεστή δόμησης, η οποία τουλάχιστον στη χώρα μας τυγχάνει της εκτίμησης πολλών τεχνοκρατών, συναντάται στην Ελλάδα και τη Γαλλία.

Για τη Βρετανία η αναγκαστική απαλλοτρίωση είναι το μοναδικό μέσο άσκησης πολιτικής γης, και ο συνδυασμός με το υψηλό επίπεδο των τιμών καθιστούν τις απαλλοτριώσεις ένα μέσο για την απόκτηση αστικών εδαφών από τις κοινότητες ιδιαίτερα απεχθές. Για το λόγο αυτό γίνεται ιδιαίτερη προσπάθεια να μην χρησιμοποιείται τόσο συχνά.

Οι Ελλάδα, Ιταλία, Γαλλία αλλά και Ολλανδία είναι χώρες που χαρακτηρίζονται από τα τμηματικά επίπεδα σχεδιασμού (κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό) και, δεν έχουν καταφέρει να ασκήσουν μια πολιτική γης που θα τους επέτρεπε να χρηματοδοτούν μόνες τους την απόκτηση των εδαφών που τους είναι απαραίτητα στην εφαρμογή της πολεοδομικής τους πολιτικής. Είναι κοινό μυστικό, άλλωστε, ότι διακρίνονται από μια αυστηρή πολεοδομική παράδοση κανονιστικού χαρακτήρα και ταυτόχρονα από έλλειψη αντίστοιχης εμπειρίας σε θέματα στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού.

Η Ολλανδία (και πολύ περισσότερο η Γαλλία), μέσω ενός πλήρους αποκεντρωτικού διοικητικού συστήματος που εφαρμόζει ανεπίσημες αρχές στον σχεδιασμό, στηριζόμενη στην αρχή της συναίνεσης και στο ολλανδικό έθιμο, θεωρείται χώρα πρότυπο, ενός πολύ ευέλικτου συστήματος σχεδιασμού κοινόχρηστων χώρων αλλά και εφαρμογής εργαλείων απόκτησης κοινόχρηστων χώρων. Στην νέα αναθεωρημένη Χωρική Πράξη, η οποία έχει τεθεί σε ισχύ από το 2008, απλοποιούνται ιδιαίτερα οι διαδικασίες σχεδιασμού και κατ' επέκταση, και ο τρόπος απόκτησης κοινόχρηστων χώρων.

Η Γερμανία προέρχεται από ένα αρκετά αποκεντρωτικό σύστημα διοίκησης, το οποίο όμως βρίσκεται σε συνοχή εξαιτίας της αρχής της αμοιβαιότητας και των πολυεπίπεδων κανονισμών στους τομείς της πληροφόρησης, της συμμετοχής, του συντονισμού και της δεσμευτικότητας ανάμεσα στα διοικητικά επίπεδα σχεδιασμού. Κατόρθωσε μέσα από ένα κωδικοποιημένο σύστημα κανόνων δικαίου, αποτελούμενο από επαρκή νομικά εργαλεία απόκτησης κοινόχρηστων χώρων, να διαθέτει θεσμούς εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων περισσότερο αποτελεσματικούς. Από τα μέσα άσκησης πολιτικής γης, τόσο οι απαλλοτριώσεις, όσο και το δικαίωμα προτίμησης

χρησιμοποιούνται πολύ λίγο (έως ελάχιστα), αν και στις προθέσεις της διοίκησης είναι να απλοποιηθούν οι διαδικασίες χρήσης τους.

Σε αντίθεση η Ελλάδα, όσον αφορά στο διοικητικό σύστημα σχεδιασμού, αφού δέχθηκε επιρροή από το διοικητικό σύστημα της Γαλλίας, νομικά, υιοθέτησε το γερμανικό αστικό κώδικα. Παρουσιάζει συγκεντρωτικό χαρακτήρα διοικητικού συστήματος διακυβέρνησης. Η τάση της Ελλάδος να υιοθετεί κανόνες και πρότυπα, έχει ως αποτέλεσμα αφενός την τυπική επάρκεια των πολεοδομικών εργαλείων απόκτησης κοινόχρηστων χώρων τα οποία, δεν εγγυώνται και πρακτική αποτελεσματική εφαρμογή, αφετέρου, το φορμαλιστικό²⁶ πρότυπο δημόσιας παρέμβασης, οδηγεί σε δυσκαμψία του σχεδιασμού και της ευχερούς απόκτησης κοινόχρηστων χώρων. Εξάλλου, αντικειμενικές δυσκολίες όπως το μικρό μέγεθος ιδιοκτησίας και η υπερπροστασία της από το Σύνταγμα, έθετε φραγμούς στην ομαλή εφαρμογή των εργαλείων εξασφάλισης ΚΧ και προκαλούσε πολυετείς και πολυδάπανες δικαστικές διαμάχες. Τα νομικά της εργαλεία απόκτησης κοινόχρηστων χώρων, μολονότι μοιάζουν με αυτά της Γερμανίας και της Ολλανδίας, δεν κατέστη δυνατό να εφαρμοσθούν στο μέτρο και με την επάρκεια με την οποία παρουσιάζονται μέσα από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

Επιγραμματικά μπορεί να αναφερθεί ότι, στη Γερμανία, στην Ολλανδία και στην Ελλάδα, που αποτελούν χώρες οι οποίες στηρίζονται στο αστικό δίκαιο, ήτοι σε ένα κωδικοποιημένο και αυστηρότερο θεσμικό πλαίσιο κανόνων δικαίου, η αυστηρή με βεβαιότητα και ακρίβεια νομοθεσία του δικαίου αυτού, πολλές φορές οδηγεί σε αδυναμία και ακαμψία στον πολεοδομικό σχεδιασμό και καθιστά αδύναμη τη σύγκλιση σχεδιασμού και νόμου. Το τελευταίο δεν ισχύει απόλυτα για τις χώρες της Γερμανίας και της Ολλανδίας, όπου το αποκεντρωτικό σύστημα διοίκησης προσδίδει την απαιτούμενη ευελιξία και προσαρμοστικότητα, σε αντίθεση με τα ελληνικά δεδομένα.

3.6. Η αποδοτικότητα των μέσων εξασφάλισης ΚΧ

Στα παραπάνω υποκεφάλαια περιγράφονται (και σχολιάζονται) τα νομοθετικά εργαλεία εξασφάλισης γης που συναντώνται σε Ευρωπαϊκές χώρες. Από τη συνολική αξιολόγηση των μέσων εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, είναι δυνατόν να

²⁶ Επιστημονική, φιλοσοφική, ηθική θεώρηση που υποστηρίζει την αποκλειστική προτεραιότητα των εξωτερικών χαρακτηριστικών, των τυπικών αρχών και σχέσεων σε αντίθεση προς το περιεχόμενο

υπάρξουν (ταυτόχρονα) και θετικές αλλά και αρνητικές εκτιμήσεις. Στην παρούσα διατριβή, για τον υπολογισμό της αποδοτικότητας των νομοθετικών εργαλείων, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία που «τροφοδοτούν» την ποιότητα ζωής για τους πολίτες των συγκεκριμένων πόλεων. Ένα από αυτά είναι και η ύπαρξη κοινόχρηστων αστικών χώρων. Βέβαια, θα πρέπει να αναγνωρισθεί ότι εκτός από την θεσμοθέτηση των κατάλληλων μέτρων, μεγάλη συμβολή στην αποτελεσματικότητα των θεσμών έχουν πολλοί και διαφορετικοί παράγοντες (πολιτικοί, ιστορικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί, κ.ά.), που επηρεάζουν την εξασφάλιση της γης. Έτσι, θα πρέπει να θεωρείται απόλυτα φυσιολογικό το να υπάρχουν χώρες που ανήκουν στις ίδιες χωρικές οικογένειες, με (περίπου) όμοια επίπεδα διοίκησης και με σχεδιαστικά συστήματα που έχουν πολλά κοινά σημεία αλλά, η αποδοτικότητα των θεσμών, συνεπώς η παρεχόμενη αστική ποιότητα ζωής, να διαφέρει πολύ. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι υποκειμενικοί παράγοντες όπως η νοοτροπία, η διάθεση αλλά και η πολιτισμική αντιμετώπιση από μεριάς των ιδιοκτητών, ακόμα και κοινωνικά φαινόμενα όπως η αδράνεια, η ολιγωρία και η διαφθορά που διαβρώνουν τη δημόσια διοίκηση, έχουν καθοριστικό ρόλο στην ολοκλήρωση των διαδικασιών για την εξασφάλιση των κοινόχρηστων χώρων.

Όσον αφορά στην Ευρώπη, τα αποτελέσματα των πιο πάνω πολιτικών απεικονίζονται στις παρακάτω ενδεικτικές αναφορές :

- Ένα από τα χαρακτηριστικά της πόλης του Λονδίνου είναι τα μεγάλα αστικά πάρκα (με συνολική έκταση 60,0 τετρ. χλμ. περίπου), ως συνέχεια των «Βικτοριανών πάρκων», μέσα στον αστικό ιστό, που δίνουν ανάσες πρασίνου στη πόλη αλλά και την ευκαιρία στους πολίτες να απολαμβάνουν την αίσθηση της εξοχής καταμεσής της πόλης. Η ευρύτερη περιοχή του Λονδίνου έχει έκταση 1.577 τετρ. χλμ. και πληθυσμό 7.355.400 κατοίκους. Στο κέντρο της πόλης υπάρχει το φημισμένο «Hyde Park» με έκταση 1,42 τετρ. χλμ., ενώ άλλοι γνωστοί χώροι πρασίνου είναι οι : «Ρίτςμοντ Παρκ» με έκταση 9,55 τετρ. χλμ., «Μπούσι Παρκ» με έκταση 4,4 τετρ. χλμ., «Χάμπστεντ Χιθ & Κένγουντ» με έκταση 3,65 τετρ. χλμ., «Ρίζεντς Παρκ» με έκταση 1,948 τετρ. χλμ., οι «Κήποι Κένσιγκτον» με έκταση 1,1 τετρ. χλμ. κ.ά.

- Το Phoenix Park, είναι ένας από τους σημαντικότερους κοινόχρηστους χώρους και βρίσκεται 3 χιλμ βορειο-δυτικά από το κέντρο του Δουβλίνου της Ιρλανδίας, το οποίο έχει έκταση 104,58 τετρ. χλμ. και κατοικείται από 505.739 κατοίκους. Το Phoenix Park εκτείνεται σε μια έκταση 0,0712 τετρ. χλμ. και

περιλαμβάνει : ζωολογικό κήπο (που χρονολογείται από το 1830), διάφορα μνημεία, το κάστρο Ash town και το κέντρο επισκεπτών του Phoenix Park.

- Τα Ηλύσια Πεδία, μία από τις πιο κεντρικές περιοχές στο Παρίσι, έχουν χαρακτηριστικό γνώρισμα το πλάτος της (τεράστιας) λεωφόρου των Ηλυσίων Πεδίων (avenue des Champs-Elysees) αλλά και το πλήθος των μεγάλων δένδρων που δίνουν καταπράσινο χρώμα στην περιοχή. Στην πόλη, με πληθυσμό 9.644.507 κατοίκους και έκταση 2.723 τετρ. χλμ., υπάρχουν δέκα μητροπολιτικής σημασίας κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου, εκ των οποίων το «Bois de Vincennes» με έκταση 9,95 τετρ. χλμ., το «Bois de Boulogne» με έκταση 8,46 τετρ. χλμ. και το «Parc de Saint Cloud» με έκταση 4,6 τετρ. χλμ. Επίσης, το «Bois de Vincennes» (έκτασης σχεδόν 10,0 τετρ. χλμ.) στο νοτιοανατολικό άκρο της πόλης, το Park de la Villette (έκτασης 0,3 τετρ. χλμ.) και το Park de Buttes-Chaumont (έκτασης 0,25 τετρ. χλμ.) στο πιο βορειοανατολικό άκρο της πόλης, είναι μερικά από τα πιο γνωστά πάρκα που κοσμούν την «πόλη του φωτός».

- Για τη Μαδρίτη, με πληθυσμό 3.228.359 κατοίκους, έκταση 607 τετρ. χλμ. και υψόμετρο 667 μ., υπάρχουν τουλάχιστον δέκα μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου εκ των οποίων το «Casa de Campo» έχει έκταση 17,22 τετρ. χλμ.

- Στις Βρυξέλλες, την πρωτεύουσα του Βελγίου, με συνολική έκταση 161,4 τετρ. χλμ. και πληθυσμό περίπου 1.000.000 κατοίκους, οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου ανέρχονται περίπου στα 40,5 τετρ. χλμ. (για όλες τις παραπάνω πόλεις οι δημόσιες εκτάσεις πρασίνου αποτελούν περίπου το 25 % της έκτασης της πόλης)

- Το αστικό σύστημα σχεδίου που χρησιμοποιείται στην Ιταλία έχει αποδώσει (μέχρι τώρα) ένα κεντρικό plaza (που μπορεί να περιγραφεί σαν ένας συνδυασμός πράσινου και χτισμένου ανοιχτού χώρου) και διάφορων μικρότερων plazas για κάθε γειτονιά. Αυτοί οι δημόσιοι χώροι ενεργούν συνήθως ως τομείς της συγκέντρωσης του ελεύθερου χρόνου και των λιανικών δραστηριοτήτων και έχουν αποδοθεί άμεσα στις περιβάλλουσες γειτονίες. Άμεσα κερδισμένοι όλοι αυτοί που κατοικούν σ' αυτές τις γειτονίες και επωφελούνται από τα (πολλά και ουσιώδη) πλεονεκτήματα των χώρων αυτών. Έτσι, στο δήμο της Ρώμης με έκταση 1.285 τετρ. χλμ. και πληθυσμό 2,8 εκατομμύρια κατοίκους, υπάρχουν πολλές μεγάλες πλατείες. Οι πιο φημισμένες είναι : St. Peter's square (με την Βασιλική του Αγίου Πέτρου, που έχει έκταση 22,0 τετρ. χλμ.), Piazza Navona, Spanish Steps, Piazza Venezia, Piazza del Popolo και Piazza del Campidoglio. Μερικά από τα πιο γνωστά πάρκα είναι :

Villa Borghese (με έκταση 8,0 τετρ. χλμ.), Parco di Villa Glori, Parco di Traiano, Parco Ninfeo di Nerone, Parco Egerio, Parco degli Scipioni και Villa Ada.

- Το Ανόβερο, η πρωτεύουσα του κρατιδίου της Κάτω Σαξωνίας, στη βόρεια Γερμανία, με πληθυσμό 522.000 κατοίκους και έκταση 204,01 τετρ. χλμ., καλύπτεται από κοινόχρηστους χώρους πρασίνου έκτασης 51 τετρ. χλμ.

- Το Βερολίνο είναι η πρωτεύουσα και ένα από τα 16 κρατίδια της Γερμανίας. Έχει πληθυσμό 3.416.300 κατοίκους και έκταση 892 τετρ. χλμ. Περίπου το ένα τρίτο της έκτασης της πόλης καλύπτεται από δημόσια πάρκα, δάση, κήπους, ποτάμια και λίμνες.

- Η Βιέννη (με το πασίγνωστο δημόσιο πάρκο «Wiener Prater» το οποίο έχει έκταση 12,87 τετρ. χλμ.), είναι η πρωτεύουσα της Αυστρίας και ένα από τα ομόσπονδα κρατίδιά της. Η πόλη δίνει σαφώς την εικόνα της πράσινης πρωτεύουσας με τις δεκάδες των (σχεδόν μικρών) δασών μέσα στα όρια της πόλης, όπου πριν από χρόνια οι τάξεις των ευγενών διέθεταν τους χώρους για την αναψυχή των σκύλων τους, ενώ στη σημερινή εποχή οι κάτοικοι έχουν αξιοποιήσει τις συγκεκριμένες εκτάσεις για να απολαμβάνουν όλα τα πλεονεκτήματα αυτών των κοινόχρηστων χώρων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η πόλη της Βιέννης έχει πληθυσμό 1.680.447 κατοίκους και έκταση 414 τετρ. χλμ.

- Η Ζυρίχη, μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελβετίας, με πληθυσμό περίπου 380.000 κατοίκους και μέσο υψόμετρο 408 μ., έχει κοινόχρηστους χώρους πρασίνου συνολικής έκτασης 23,0 τετρ. χλμ..

- Η Στοκχόλμη είναι η πόλη που «δένει» αρμονικά τη φύση με τα αστικά στοιχεία. Είναι κτισμένη πάνω σε 14 μικρά νησιά, με πολυάριθμες υδάτινες οδούς που διασταυρώνονται από 57 γέφυρες. Οι κάτοικοί της έχουν αξιοποιήσει στο έπακρο και περιφρουρούν όλους τους αστικούς χώρους πρασίνου. Η σουηδική πρωτεύουσα, με πληθυσμό περίπου 800.000 κατοίκους, καλύπτεται από κοινόχρηστους χώρους πρασίνου έκτασης 139,6 τετρ. χλμ. (κατά το 37 % περίπου της έκτασής της) και περιβάλλεται περιμετρικά από δάσος (το 56 % της συνολικής επιφάνειας της χώρας καλύπτεται από δάσος).

- Στη Μπρατισλάβα, την πρωτεύουσα της Σλοβακίας (της «νέας» Ευρώπης), με πληθυσμό περίπου 450.000 κατοίκους και μέσο υψόμετρο 126 μ., οι χώροι πρασίνου ξεπερνούν τα 220,5 τετρ. χλμ. (δηλαδή το 60 % της έκτασης της πόλης), ενώ στο Γκντάνσκ, σε μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Πολωνίας, με

πληθυσμό περίπου 460.000 κατοίκους, οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου ανέρχονται στα 105 τετρ. χλμ. (δηλαδή αποτελούν περίπου το 40 % της έκτασης της πόλης).

- Αντίστοιχα, για την πρωτεύουσα της Ελλάδας την Αθήνα, με (δημοτικό) πληθυσμό περίπου 750.000 κατοίκους και έκταση 39,0 τετρ. χλμ., η έκταση των χώρων πρασίνου είναι σχεδόν 1,9 τετρ. χλμ.. Μερικοί από αυτούς είναι οι: Πεδίον του Άρεως, στη βόρεια πλευρά της κεντρικής Αθήνας με έκταση 0,23 τετρ. χλμ., Εθνικός Κήπος, στο κέντρο της Αθήνας με έκταση 0,16 τετρ. χλμ., λόφος «Αλεπότρυπα» στην Κυψέλη, έκτασης περίπου 0,14 τετρ. χλμ., Βίλα Ζωγράφου στου Ζωγράφου, έκτασης 0,0095 τετρ. χλμ., το πάρκο «Λαγουμτζή» στο Νέο Κόσμο έκτασης 0,022 τετρ. χλμ., η Γαζία στα Πατήσια, έκτασης 0,003 τετρ. χλμ., το άλσος Περιστερίου στο Περιστέρι, έκτασης 0,3 τετρ. χλμ., η παραλία Μοσχάτου στο Μοσχάτο, έκτασης 0,24 τετρ. χλμ. και το πρώην εργοστάσιο της Columbia στη Ριζούπολη, έκτασης 0,014 τετρ. χλμ.

- Ενώ για τον δεύτερο μεγαλύτερο δήμο τη Θεσσαλονίκη, με έκταση 17,8 τετρ. χλμ. και πληθυσμό 365.000 κατοίκους, οι χώροι πρασίνου έχουν έκταση περίπου 1,0 τετρ. χλμ.

Στη συνέχεια αναφέρονται ενδεικτικά παραδείγματα ΚΧ που αφορούν στην «ευρύτερη» Ευρώπη, στην Ασία και στην Αμερική.

- Στη Μόσχα, με πληθυσμό 10.382.754 κατοίκους και έκταση 1.081 τετρ. χλμ., στο κέντρο της πόλης υπάρχει, το «Gorky Park» με έκταση 1.200 στρ. και η «Κόκκινη πλατεία» με έκταση 73,0 στρ., που είναι και η τέταρτη μεγαλύτερη πλατεία του κόσμου, ενώ το «Kuzminsky-Lyublino Park» με έκταση 3,75 τετρ. χλμ. και το «Sokolniki Park» με έκταση 6,0 τετρ. χλμ., είναι μερικοί από τους πιο γνωστούς χώρους πρασίνου στην Ρωσική πρωτεύουσα.

- Επίσης, μια χαρακτηριστική περιοχή για το Πεκίνο, που απλώνεται σε μια έκταση 16.801 τετρ. χλμ. και κατοικείται από 15.810.000 κατοίκους, αποτελεί η κεντρική πλατεία "Tiananmen" με έκταση περίπου 4,4 τετρ. χλμ.

- Τέλος, για τη πόλη της Νέα Υόρκης των ΗΠΑ, με έκταση 780 τετρ. χλμ. και πληθυσμό που υπερβαίνει τα 9.000.000 κατοίκους, υπάρχει στο κέντρο του Μανχάταν (έναν από τους 5 δήμους της πόλης) το γνωστό "Central Park" συνολικής επιφάνειας 3.500 στρ.

Οι πληροφορίες που αναφέρονται στους χώρους πρασίνου για τις Ευρωπαϊκές πόλεις, αποτελούν υλικό από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Μετσόβιου Πολυτεχνείου, επίσης πληροφορίες από τις ιστοσελίδες <http://en.wikipedia.org/wiki>, και <http://www.asda.gr/elxoroi/ntouros.htm>.

Πίνακας 3.5. Εκτάσεις χώρων πρασίνου στις Ευρωπαϊκές πόλεις.

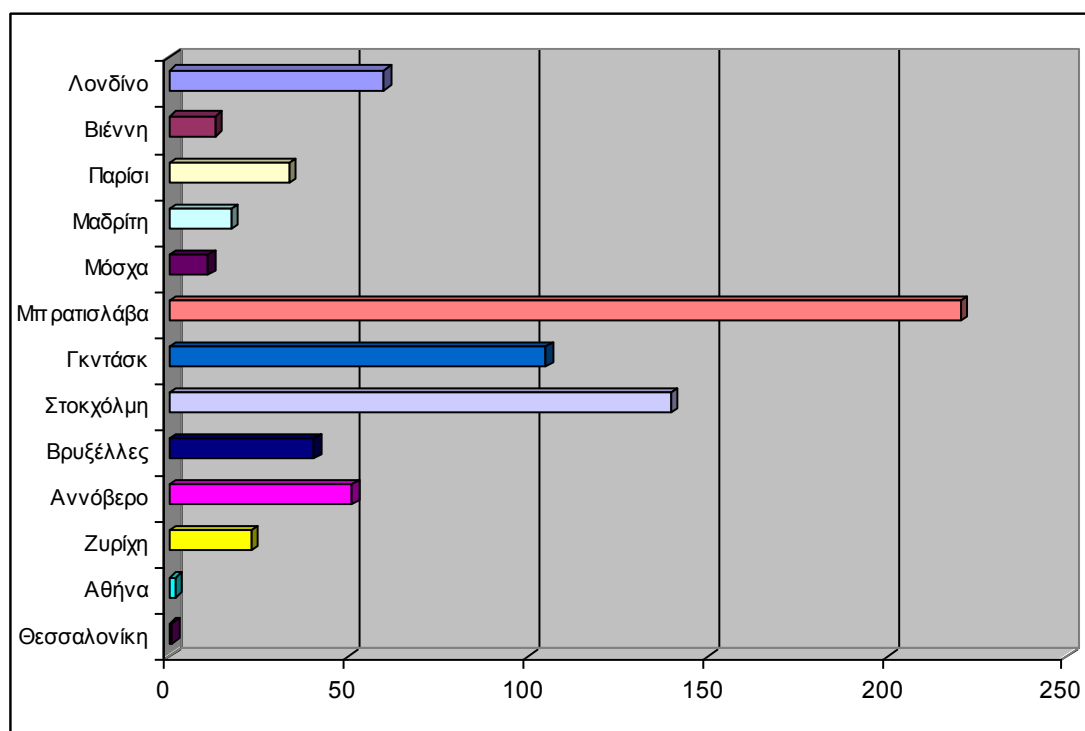
ΠΟΛΕΙΣ	ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (τετρ. χλμ.)
Λονδίνο	60,0
Βιέννη	12,87
Παρίσι	33,56
Μαδρίτη	17,22
Μόσχα	10,95
Μπρατισλάβα	220,5
Γκντάσκ	105,0
Στοκχόλμη	139,6
Βρυξέλλες	40,5
Αννόβερο	51,0
Ζυρίχη	23,0
Αθήνα	1,9
Θεσσαλονίκη	1,0

(1 τετρ. χλμ.=1000 στρ.)

Πηγή : Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, 2008, ίδια επεξεργασία

Στα στοιχεία του πίνακα που αποτυπώνονται στο παρακάτω γράφημα (3.2.) αποδίδεται παραστατικά η (πολύ μεγάλη) διαφορά στις κοινόχρηστες εκτάσεις πρασίνου για τις Ευρωπαϊκές πόλεις. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν ένα κομμάτι από το σύνολο της ποιότητας ζωής που παρέχεται στους κατοίκους των Ευρωπαϊκών πόλεων.

Γράφημα 3.2. Εκτάσεις χώρων πρασίνου στις Ευρωπαϊκές πόλεις



Πηγή : Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, 2008, ίδια επεξεργασία

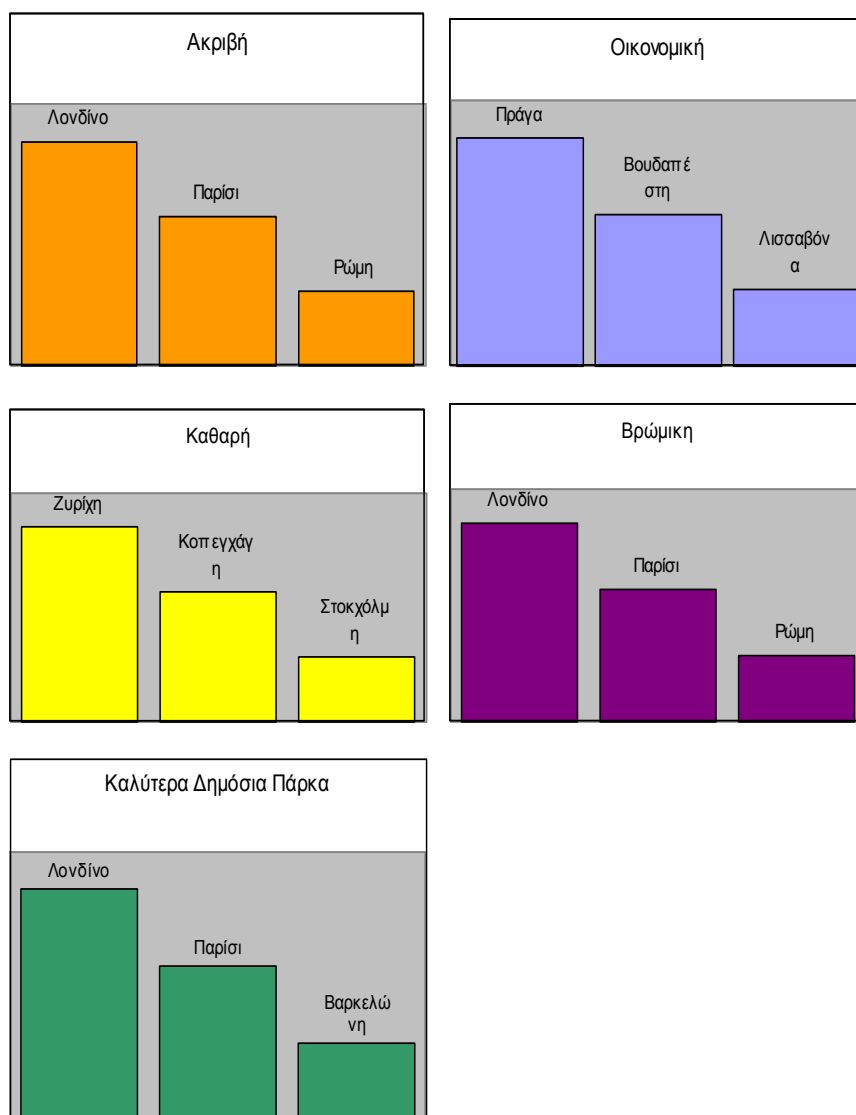
Στις αρχές του 2008, μία δημοσκόπηση στην οποία συμμετείχαν 1.100 άτομα από όλη την Ευρώπη, την οποία διοργάνωσε η ιστοσελίδα <http://www.tripadvisor.com>, που είναι μία από τις μεγαλύτερες ταξιδιωτικές κοινότητες στο διαδίκτυο, επιβεβαίωσε την παραπάνω κατάταξη.

Το Λονδίνο ανακηρύχθηκε η πιο ακριβή πόλη της Ευρώπης, η πιο βρώμικη, αλλά και αυτή με τα καλύτερα δημόσια πάρκα. Συγκεκριμένα, οι τρεις πρώτες πόλεις στην Ευρώπη σε ότι αφορά τις κατηγορίες της ακρίβειας, της οικονομικής, της καθαριότητας, της βρώμικης και με τα καλύτερα δημόσια πάρκα (της πιο όμορφης πράσινης πόλης), έχουν ως εξής :

- ο πιο ακριβή : 1. Λονδίνο, 2. Παρίσι, 3. Ρώμη
- ο πιο οικονομική : 1. Πράγα, 2. Βουδαπέστη, 3. Λισσαβόνα
- ο πιο καθαρή : 1. Ζυρίχη, 2. Κοπεγχάγη, 3. Στοκχόλμη
- ο πιο βρώμικη : 1. Λονδίνο, 2. Παρίσι, 3. Ρώμη
- ο καλύτερα δημόσια πάρκα : 1. Λονδίνο, 2. Παρίσι, 3. Βαρκελώνη

Τα παρακάτω γραφήματα (3.3.) αποδίδουν παραστατικά τις πιο πάνω «διακρίσεις» για τις ευρωπαϊκές πόλεις.

Γράφημα 3.3. Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες : οικονομικές - καθαρές - με καλύτερα δημόσια πάρκα



Πηγή : <http://www.tripadvisor.com>, 2008, ίδια επεξεργασία.

Πιθανόν, ο μελλοντικός στόχος της ενωμένης Ευρώπης να είναι και το ενιαίο σχεδιαστικό σύστημα, στο πλαίσιο της εναρμόνισης όλων των διοικητικών πολιτικών. Ωστόσο, προς το παρόν αποτελεί πρόκληση για όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και η προσφορά στους πολίτες τους μιας ποιότητας ζωής ισάξιας των προσδοκιών τους. Τα σύγχρονα σχεδιαστικά συστήματα και τα θεσμοθετημένα μέσα εξασφάλισης ΚΧ είναι τα εργαλεία, μέσα από τα οποία είναι δυνατόν να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι.

3.7. Συμπεράσματα

Η νομοθεσία παίζει καθοριστικό ρόλο στην υλοποίηση του σχεδιασμού και τη χάραξη στρατηγικών και πολιτικών. Υπ' αυτή την έννοια, ο πολεοδομικός σχεδιασμός και η νομοθεσία αποτελούν έννοιες που αλληλοσχετίζονται. Έτσι, σύμφωνα με τους Salet and Borsdorf (2007: 5), «εάν ελεγχθούν οι πρακτικές που ακολουθήθηκαν μέχρι τώρα στον πολεοδομικό σχεδιασμό, διαπιστώνεται ότι απαιτείται πλέον η αρμονική συνεργασία μεταξύ του σχεδιασμού και της νομοθεσίας».

Για την εφαρμογή όλων των παραπάνω στα ελληνικά δεδομένα δεν υπήρχε πάντοτε επιτυχής επίτευξη. Σίγουρα, υπήρξαν πολλοί σχεδιαστικοί νόμοι από την ίδρυση του Ελληνικού κράτους, αλλά αυτοί σπάνια συνδυάζονταν με πολιτικές (Lalenis, 2001). Επίσης, υπήρχαν πολύ λίγα παραδείγματα από πολιτικές οι οποίες ξεκινούσαν χωρίς ισοδύναμες νομοθεσίες, δηλαδή που αφορούσαν τοπικούς σχεδιασμούς. Προφανώς, ανάμεσα στις πολιτικές που εφαρμόζονταν και στους νόμους που ψηφίζονταν δεν υπήρχε κατάλληλη συμπληρωματικότητα ώστε να αποβεί μία αποτελεσματική και μακράς διάρκειας ισορροπία.

Ο σχεδιασμός επιχειρούταν κυρίως από την νομοθεσία και όχι από πολιτικές. Αυτό ήταν η συνέπεια δύο πραγμάτων :

1) η τοπική κυβέρνηση είχε λίγα δικαιώματα και ευθύνες και ακόμα λιγότερους πόρους. Αυτή η μειονεκτική θέση της τοπικής κυβέρνησης οδηγούσε στην αδυναμία να διατυπώσει πολιτικές σε τοπικό επίπεδο, αν και ήταν το περισσότερο κατάλληλο περιβάλλον για να διατυπώσει και να ασκήσει πολιτική.

2) η κεντρική κυβέρνηση δεν συμπαθούσε τη διαδικασία ευρύτερης συμμετοχής στον σχεδιασμό, που ήταν πάντα αναγκαία προϋπόθεση για αποτελεσματικές πολιτικές. Αντίθετα, υπήρχε προτίμηση σε νόμους που δεν ήταν διαπραγματεύσιμοι, δεν ήταν αναγκαίας συμμετοχής και επιβάλλονταν από την εξουσία.

Επιπλέον, υπήρχε από πάντα μία σύγχυση που προκαλούταν από την υπερκάλυψη των ευθυνών μεταξύ των διαφόρων διοικητικών επιπέδων. Υπήρξαν μεσολαβήσεις και διακανονισμοί που συμμορφώνονταν σε χωρικές πολιτικές από διαφορετικά υπουργεία και οργανισμούς, συχνά διαψεύδοντας το ένα το άλλο. Είναι ενδεικτικό ότι υπήρξαν εννέα κεντρικοί οργανισμοί και υπουργεία που αναμιγνύονταν στον χωρικό σχεδιασμό, με σχετικά και εν μέρει υπερκαλυπτόμενα αντικείμενα (Lalenis, 2001).

Στα προβλήματα, που θα πρέπει επίσης να αναφερθούν, συγκαταλέγονται τα πολλά επίπεδα που υφίστανται στο σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού²⁷ για τις Ελληνικές πόλεις, σε αντίθεση με τις Ευρωπαϊκές. Η πολλαπλότητα αυτή των σταδίων συνεπάγεται, αφενός μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις και αφετέρου, προβληματική σύνδεση σχεδιασμού και εφαρμογής.

Σήμερα, μέσα από την αυξανόμενη κοινωνική ευημερία, οι απαιτήσεις που εκφράζονται στην πολιτική γης δεν είναι πλέον οι ίδιες με εκείνες των προηγούμενων δεκαετιών. Η πολιτική γης δεν έχει δικούς της στόχους, αλλά είναι ένας τρόπος για την (μεταξύ άλλων) επίτευξη των στόχων της οικιστικής πολιτικής. Είναι το σημείο όπου επιβάλλεται η ισορροπία ανάμεσα στις απαιτήσεις των πολιτών και στις παροχές των οικιστικών συνόλων.

Από τις βιβλιογραφικές αναφορές καθώς και από τη σύγκριση με Ευρωπαϊκές χώρες αποδεικνύεται ότι, στην ελληνική οικιστική πολιτική υπάρχουν τα νομικά εργαλεία (σε ισχύ ή όχι) που μπορούν να εξασφαλίσουν τους ΚΧ. Η οργανωμένη διασύνδεση και η αποτελεσματική λειτουργία όλων των αρμόδιων τμημάτων²⁸, είναι το σημείο στο οποίο υπάρχει υστέρηση για την εφαρμογή των προβλεπόμενων

Οι ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους αποτελούν το αναγκαίο και ικανό αστικό μέγεθος για τη διενέργεια πολεοδομικών ερευνών, οι οποίες είναι σε θέση να αποδώσουν την πιστότητα και την ακρίβεια των αναγκών για τους οργανωμένους αστικούς οικισμούς. Το επόμενο κεφάλαιο αναφέρεται σε έρευνες πολεοδομικών δεδομένων καθώς και τεχνικά χαρακτηριστικά του πλαισίου απαλλοτριώσεων, στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

²⁷ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο – Πολεοδομική Μελέτη – Πράξη Εφαρμογής και (μερικές φορές) Ρυθμιστικό Σχέδιο

²⁸ Θεσμών, οργανισμών, φορέων, κρατικών υπηρεσιών

4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΟΙ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

4.1. Οι Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους

Οι κοινόχρηστοι χώροι τίθενται σε κοινή χρήση, αφού πρώτα απαλλοτριωθούν, μέσα από τις διαδικασίες που ενεργοποιούνται από τις Υπηρεσίες του δημοσίου. Το σύνολο της διαδικασίας (μεθοδολογία απόκτησης ΚΧ – διάθεση για χρήση στο κοινό) παρουσιάζεται ως μια ενδιαφέρουσα περιπτωσιολογική μελέτη για έρευνα πεδίου, στις πόλεις μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα. Οι πόλεις αυτές κατέχουν κάποια από τα χαρακτηριστικά των μεγάλων αστικών κέντρων διατηρώντας αξιόλογα διακριτικά αστικού χώρου, δηλαδή μικρές πολεοδομικές πυκνότητες, χαμηλή δόμηση, μικρές μετακινήσεις μέσα στην πόλη, λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και μεγαλύτερη επαφή μεταξύ δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος. Συνεπώς, μπορούν να προσφέρουν περισσότερο ικανοποιητική ποιότητα ζωής σε σύγκριση με τις μεγάλες πόλεις.

Οι Μεσαίες Πόλεις είναι κομμάτι της παγκόσμιας ανθρώπινης κληρονομιάς, με δεδομένο ότι ιστορικά αποτέλεσαν τις πρώτες αστικές συγκεντρώσεις και σε αυτές σήμερα κατοικεί περισσότερο από το 65 % του παγκόσμιου αστικού πληθυσμού. Αποτελούν, λόγω της κλίμακάς τους, τους πλέον προνομιούχους χώρους για την εφαρμογή ολοκληρωμένου Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού με καινοτόμες λύσεις και προηγμένες περιβαλλοντικές τεχνολογίες, με στόχο την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους. Όμως, οι Μεσαίες Πόλεις στον ευρωπαϊκό χώρο βρίσκονται ένα βήμα μπροστά, καθώς έχουν περάσει από το στάδιο εφαρμογής των ρυθμιστικών τους σχεδίων, ενώ στην Ελλάδα τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και τα Ρυθμιστικά Σχέδια βρίσκονται ακόμα στο στάδιο της οριστικοποίησης. Παρόλα αυτά και στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια, υπάρχει σημαντική αφύπνιση του κόσμου για τα περιβαλλοντικά ζητήματα, και βέβαια, ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός είναι ένας πρωτεύων στόχος (Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2496, 14-7-2008 : 10-11).

Όμως, ποιες πόλεις χαρακτηρίζονται μεσαίου μεγέθους; Στην υπάρχουσα βιβλιογραφία, δεν υπάρχει ομοφωνία ως προς το μέγεθος του πληθυσμού για τον χαρακτηρισμό των πόλεων μεσαίου μεγέθους. Επιπλέον, σύμφωνα με τον Ασπρογέρακα (2003: 146), «διατυπώνεται η άποψη ότι σε μια κατηγοριοποίηση των πόλεων εκτός του απολύτου πληθυσμιακού μεγέθους, θα πρέπει να συνυπολογισθεί

και η λειτουργική τους διάσταση. Έτσι, καταλήγουμε στη διάκριση μεταξύ πόλεων μεσαίου μεγέθους (medium sized cities) με κριτήριο τον πληθυσμό τους και μεσαίων πόλεων (intermediate cities) με λειτουργικά κριτήρια».

Στη παγκόσμια κατάταξη, πόλεις μεσαίου μεγέθους χαρακτηρίζονται αυτές με πληθυσμό από 250.000 έως 500.000 κατοίκους. Το πληθυσμιακό μέγεθος αποτελεί, σίγουρα, το κυρίαρχο στοιχείο για να χαρακτηριστεί μια πόλη σαν μεσαίου μεγέθους. Δεν είναι όμως το μοναδικό. Η Ζυρίχη και οι Βρυξέλλες είναι πόλεις με πληθυσμό ένα εκατομμύριο κατοίκους. Όμως, κατέχουν στη διεθνή κατάταξη σημαντικότερο ρόλο απ' ότι το Κάιρο ή η Καλκούτα με πληθυσμό 13 εκατομμύρια κατοίκους. Συνεπώς, προκύπτει η ανάγκη μέτρησης και κατάταξης μιας πόλης με κριτήρια τα οποία ξεφεύγουν από τα παραδοσιακά. Το παραγωγικό σύστημα, η κοινωνική διάρθρωση, η θεσμική συγκρότηση (ερευνητική και τεχνολογική υποδομή, ανώτατη και ανώτερη εκπαίδευση), η οικονομική δραστηριότητα, η γεωγραφική θέση, οι υποδομές, και πολλά άλλα, είναι ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες, η επίδραση των οποίων μπορεί να επιδράσει στην αναπτυξιακή διάθεση (παρέχοντας πλεονεκτήματα) αλλά και στην παρακμή των πόλεων (εμφανίζοντας προβλήματα). Κατά συνέπεια, όλοι οι παραπάνω είναι σημαντικοί παράγοντες με ουσιαστικό ρόλο στην αξιολόγηση μιας πόλης ως μεσαίου μεγέθους.

Όπως αναφέρεται και από τον Ασπρογέρακα, (2003: 150), «μέσα στα όρια του Ευρωπαϊκού χώρου δεν είναι ακόμα δυνατό να αναγνωρισθεί ένα ενιαίο αστικό σύστημα που η ιεράρχηση των κόμβων του να εμπεριέχει το σύνολο των δυνατοτήτων κατάταξης (πληθυσμός, διοικητική θέση, οικονομική λειτουργία). Όμως, εντός των συνόρων της ίδιας χώρας, οι πόλεις μεσαίου πληθυσμιακού μεγέθους αναμένεται να αποτελούν και την κατηγορία των μεσαίων πόλεων».

Σύμφωνα με την Γοσποδίνη (2007: 120), «οι ελληνικές πόλεις βρίσκονται στην περιφέρεια (γεωγραφική και οικονομική) του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού δικτύου, και κατά συνέπεια, εντάσσονται στο νέο αστικό δίκτυο από συγκριτικά μειονεκτική θέση. Με γνώμονα το πληθυσμιακό μέγεθος και την πολιτικο-οικονομική δομή, μόνον τα πολεοδομικά συγκροτήματα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης συντάσσουν μεγάλες πόλεις, ενώ όλες οι άλλες ελληνικές πόλεις μπορούν να θεωρηθούν μεσαίες και μικρές πόλεις στην περιφέρεια του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος».

Ως εκ τούτου, αν και υπάρχουν αποκλίσεις στους ορισμούς μεταξύ χωρών, για τα Ελληνικά δεδομένα, ως πόλεις μεσαίου μεγέθους μπορούν να θεωρηθούν αυτές που καλύπτουν το πληθυσμιακό εύρος από 100.000 έως 250.000 κατοίκους.

Από την άποψη του πληθυσμιακού μεγέθους, οι προοπτικές των πόλεων μεσαίου μεγέθους στο νέο οικονομικό περιβάλλον αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, σύμφωνα με τους Πετράκο και Οικονόμου (1999: 31), «καθώς συσχετίζονται με τις χωρικές ισορροπίες του Ευρωπαϊκού χώρου. Οι πόλεις αυτές καλούνται στην ουσία να διαδραματίσουν έναν έντονα αντισταθμιστικό ρόλο στα πλεονεκτήματα των μητροπολιτικών περιοχών, αφενός διατηρώντας τον δικό τους πληθυσμό και αφετέρου αποτελώντας ανάχωμα στις μετατοπίσεις πληθυσμού από τις αγροτικές περιοχές και τις μικρές πόλεις προς τα μητροπολιτικά κέντρα».

Το 1991 υπήρχαν στην Ελλάδα συνολικά έξι πόλεις με περισσότερους από 100.000 κατοίκους. Η Αθήνα αναπτύχθηκε, εκ του μη όντως, ως πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, αφού το 1848 είχε μόλις 32.000 κατοίκους, και σταδιακά συγκέντρωσε τη διοικητικο-πολιτική και οικονομική ζωή της χώρας. Η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε το δεύτερο μεγάλο πόλο, ως ήδη ανεπτυγμένη αστική περιοχή, μετά την απελευθέρωση της βόρειας Ελλάδας κατά τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Η Πάτρα και ο Βόλος αναπτύχθηκαν ως περιφερειακά βιομηχανικά κέντρα. Η Λάρισα και το Ηράκλειο είναι δημιουργήματα της μεταπολεμικής περιόδου και στηρίχθηκαν, η μεν πρώτη στην αγροτική ενδοχώρα η δε δεύτερη στις αγροτικές και τουριστικές δραστηριότητες (Μαλούτας, 2000: 21).

Μερικά από τα συλλογικά χαρακτηριστικά των Ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους, σύμφωνα με τον Ασπρογέρακα (2003: 150,151), αναφέρονται παρακάτω :

- 1) Παρατηρείται διασπορά οικονομικών λειτουργιών και κοινωνικών στρωμάτων εντός του αστικού ιστού.
- 2) Τα ποσοστά ιδιοκατοίκησης είναι υψηλά και η ανάγκη χρήσης ιδιωτικών μέσων μεταφοράς είναι μεγάλη.
- 3) Ο σχεδιασμός συνολικά υπήρξε ανεπαρκής, με αποτέλεσμα να μην εκλείπουν τα πολεοδομικά προβλήματα.
- 4) Η διαδικασία αστικοποίησης ήταν παρόμοια με αυτή των μητροπολιτικών κέντρων, επιβεβλημένη από τις ανάγκες της οικονομίας και οργανωμένη με ένα κοινό, για τα ελληνικά αστικά κέντρα, μεταπολεμικό μοντέλο πολεοδομικής ανάπτυξης.

- 5) Η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος θεωρείται καλύτερη στο σύνολο των πόλεων και σε σχέση με τα μητροπολιτικά κέντρα, ενώ φαινόμενα κοινωνικού διαχωρισμού έχουν διαπιστωθεί στις μεσαίες πόλεις, ωστόσο όχι στην ένταση που παρατηρούνται στην Αθήνα.
- 6) Ιδιαίτερης σημασίας πολεοδομικά στοιχεία αποτελούν η ύπαρξη παραδοσιακού οικισμού και θαλασσιού μετώπου εντός του αστικού ιστού.

Οι Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους δεν τοποθετούνται ούτε στις αναπτυγμένες Ευρωπαϊκές, ούτε όμως και στις υποανάπτυκτες τριτοκοσμικές με κριτήριο το ρόλο τους. Συμπερασματικά, σύμφωνα με τον Ασπρογέρακα (2003: 150), «μια πόλη μεσαίου μεγέθους, εντός ορισμένου αστικού συστήματος, θα πρέπει να διαθέτει ενδιάμεση θέση σε αυτό τόσο ως προς το πληθυσμιακό όσο και ως προς τα λειτουργικά μεγέθη, που καθορίζουν το αναπτυξιακό δυναμικό της».

Με τα παραπάνω δεδομένα, για την Ελλάδα, εάν εξαιρεθούν τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, δηλαδή η πρωτεύουσα Αθήνα και η «συμπρωτεύουσα» Θεσσαλονίκη, θα μπορούσαν να επιλεγούν : η Λάρισα, ο Βόλος (είτε ξεχωριστά η καθεμία, είτε από κοινού σαν «δίπολο»), η Πάτρα, το Ηράκλειο, τα Ιωάννινα και η Καβάλα. Από τις παραπάνω πόλεις έχουν επιλεγεί, για την παρούσα διατριβή, ως οι ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, οι τέσσερις πρώτες από αυτές. Τα στοιχεία σύμφωνα με τα οποία έγινε η επιλογή για τις τέσσερις συγκεκριμένες πόλεις, είναι : για τη Λάρισα το ότι είναι ο τόπος διαμονής και εργασίας του γράφοντα συνεπώς, για τη πόλη αυτή υπάρχει ίδια γνώση των συνθηκών διαβίωσης αλλά και πλούσια εμπειρία σε πολεοδομικά, τεχνικά και οικονομικά δεδομένα, καθώς υπήρξε επαγγελματική ενασχόληση με το αντικείμενο των πολεοδομικών απαλλοτριώσεων για πολλά χρόνια. Για το λόγο αυτό, η πόλη της Λάρισας χρησιμοποιείται ως case study στη συγκεκριμένη διατριβή. Η πόλη του Βόλου επελέγη λόγω της εγγύτητας της πόλης και, όπως και στις υπόλοιπες δύο πόλεις της Πάτρας και του Ηρακλείου, επιπλέον, υπήρχαν ενεργοποιημένες και ήταν διαθέσιμες οι αναγκαίες αρχειακές υποδομές, οι γνωριμίες με τα αρμόδια πρόσωπα, οι κατάλληλες προσβάσεις και η ευκολία ανεύρεσης όλου του σχετικού πληροφοριακού υλικού που ήταν απαραίτητο για την ολοκλήρωση της διατριβής.

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

4.2. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των επιλεγμένων ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους

4.2.1. Δήμος Βόλου

Χάρτης 4.1. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Βόλου



Πηγή : <http://www.Google Earth>, 2008

Είναι, μια τυπική ελληνική πόλη μεσαίου μεγέθους και αποτελείται από δύο μεγάλους Δήμους, του Βόλου και της Νέας Ιωνίας. Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της κεντρικής Ελλάδας και βρέχεται από τον Παγασητικό Κόλπο.

Ο πληθυσμός του Δήμου Βόλου, κατά την απογραφή του 2001, είναι 71.136 κάτοικοι²⁹, ο πληθυσμός του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι 28.181 κάτοικοι, ενώ ο συνολικός πληθυσμός του νομού Μαγνησίας είναι 195.536 κάτοικοι. Στο Δήμο Βόλου κατοικεί το 36,38 % του συνολικού πληθυσμού του νομού.

Ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου είχε ανοδική πορεία στα τελευταία 50 χρόνια. Το 1961 ο πληθυσμός ήταν 80.846 κάτοικοι, το 1971: 88.096, το 1981: 107.407, το 1991: 115.744 και το 2001: 119.435 κάτοικοι (Σκριμιζέα, 2012 : 6).

Η σημερινή μορφή του δήμου προέκυψε, με το πρόγραμμα Καλλικράτης, με τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Βόλου, Ιωλκού, Νέας Αγχιάλου, Αγριάς, Πορταριάς, Νέας Ιωνίας, Αρτέμιδας και Αισωνίας και τη κοινότητα Μακρινίτσας και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, είναι 124.656 κάτοικοι, ενώ ο πληθυσμός της περιφερειακής ενότητας Μαγνησίας είναι 177.654 κάτοικοι³⁰.

Πριν την ένταξη της Θεσσαλίας στο νεοσύστατο Ελληνικό Κράτος το 1881, ο Βόλος είχε ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται εκτός του Κάστρου, με πρωτοβουλία των κατοίκων και την άδεια των Οθωμανών. Η σημερινή κεντρική παραλία αποτέλεσε την πρώτη επέκταση. Με το νέο σχέδιο του 1883, προστίθεται μία σειρά οικοδομικών τετραγώνων στο παραλιακό μέτωπο, το Κάστρο των Παλαιών χάνει τον Οθωμανικό ιστό του (μετά από τροποποίηση του πρώτου σχεδίου το 1888), ενώ το Ιπποδάμειο σύστημα, που εφαρμόζεται, τείνει να προσαρμοστεί εντελώς στα υπάρχοντα κτίρια της επέκτασης. Η προσαρμογή αυτή έχει διαμορφώσει μία ιδιαίτερη μορφολογία αστικού τοπίου, η οποία διατηρείται ως και σήμερα (Κυριαζής, 2008).

Το «Ιπποδάμειο» πολεοδομικό σχέδιο του 1882, βάσει του οποίου αναπτύχθηκε η πόλη, βοήθησε σημαντικά στην εξέλιξη της πολεοδόμησης και στην οικιστική ανάπτυξη. Με το Β. Δ/γμα 31-7-1882 «περί κανονισμού ρυμοτομίας του α' και β' τμήματος της πόλεως Βόλου», η πόλη ρυμοτομείται με ορθογωνικότητα (κάθετα και παράλληλα προς τη θάλασσα), με βάση το Β.Δ./1835 (ΦΕΚ 19-15.5.1835) «περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και κωμών», όπως και η Πάτρα (Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, 2010) .

Το αρχικό (σύγχρονο) σχέδιο για την πόλη του Βόλου υπάρχει από το 1930 (ΦΕΚ 102/7-4-30), το 1956 (ΦΕΚ 144/23-6-56) και το 1976 (Π.Δ. της 31-5-76).

²⁹ Στοιχεία της Γενικής Γραμματείας Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος

³⁰ Στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής 2011

Η έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, για το πολεοδομικό συγκρότημα (Π.Σ.) Βόλου, είναι 14.150 στρέμματα. Τα 3.750 στρ. είναι το σύνολο των κοινόχρηστων χώρων, από τα οποία οι χώροι πρασίνου (πάρκα, πλατείες κ.α.) καταλαμβάνουν 500 στρ. και το οδικό δίκτυο (δρόμοι – πεζόδρομοι) τα υπόλοιπα 3.250 στρ.

Η μορφολογική διαμόρφωση του δήμου Βόλου ποικίλει. Οι παλιές συνοικίες, στο κέντρο του δήμου, έχουν μια υψομετρική διαφορά από το λιμάνι (στα νότια της πόλης, που αποτελεί και το σημείο αναφοράς) της τάξης των (+) 10 έως 15 μ. Το όρος Πήλιο δίνει το υψομετρικό πλεονέκτημα στις συνοικίες που βρίσκονται στο βόρειο και βορειοδυτικό σημείο της πόλης. Η μέση πυκνότητα, για το Δήμο του Βόλου, είναι περίπου 5 κάτοικοι ανά στρέμμα γης.

Η πολεοδομική ταυτότητα του Βόλου διαμορφώθηκε μέσα από τις δυναμικές της αγοράς, σύμφωνα με το Ελληνικό πρότυπο της αντιπαροχής, καθώς και μέσα από την άμεση ανάγκη κάλυψης των αναγκών των εσωτερικών μεταναστών που προέρχονταν, κυρίως, από την υπόλοιπη Θεσσαλία και τις Σποράδες. Έτσι, κάθε σχεδιασμός, για το πολεοδομικό συγκρότημα, στόχευε στη νομιμοποίηση των, ήδη, υπάρχοντων κατασκευών και όχι σε κάποια πρόβλεψη για τις μελλοντικές εξελίξεις και ανάγκες της πόλης και των κατοίκων της. Το αποτέλεσμα ήταν η άναρχη δόμηση, η ανεπάρκεια υποδομών και η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων στάθμευσης, δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως το ποσοστό πρασίνου, στο σύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου, είναι μόλις 3 %, ενώ, για παράδειγμα, στην πόλη των Τρικάλων είναι 5 %. Παράλληλα, με την έλλειψη δημόσιων χώρων και πλατειών, είναι (συχνά) φανερή και η πυκνότητα των οικοδομών ακόμα και σε πολύ στενούς δρόμους (Κρητικού, 2003).

Τα προβλήματα υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος εντοπίζονται κυρίως στο κέντρο της πόλης (μεταξύ των οδών Κασσαβέτη, Αναλήψεως, Παγασών και 2ας Νοεμβρίου), όπου υπάρχουν ταυτόχρονα υψηλές πυκνότητες, στενοί δρόμοι και μεγάλη έλλειψη μεγάλων κοινόχρηστων χώρων (εκτός βέβαια από το παραλιακό μέτωπο).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που διατίθενται στην πολεοδομική μελέτη επέκτασης – αναθεώρησης (της ΕΠΑ), από τον Μάρτιο του 1985, για το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου (έκτασης 5.721,4 στρ., και επιπλέον 4.072,30 στρ. της κεντρικής πόλης) υπάρχουν καταγεγραμμένα τα παρακάτω στοιχεία στο πίνακα που ακολουθεί (4.1).

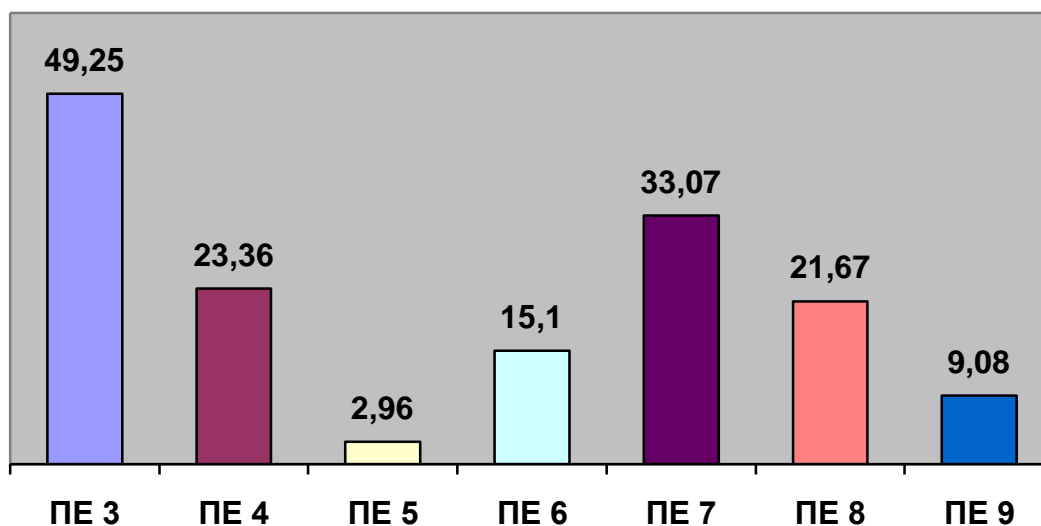
Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Πίνακας 4.1. Διατιθέμενοι ΚΧ και ΚΦ χώροι ανά πολεοδομική ενότητα στο Δήμο Βόλου

Συνοικίες (Πολεοδ. Ενότητ.)	Έκταση περιοχής (στρ)	Κοινόχρ. Χώροι (ποσοστό)	Κοινωφ. Χώροι (ποσοστό)
Οξυγόνο-Εφτά Πλατάνια (ΠΕ3)	796	392 (49,25 %)	149 (18,72 %)
Μεταμόρφωση-Αγ. Νικόλαος-Ανάληψη (ΠΕ 4)	1.113,10	260 (23,36 %)	79 (7,10 %)
Άγιος Κων/νος (ΠΕ 5)	809,80	24 (2,96 %)	122 (15,06%)
Χιλιαδού-Μοσχάτο (ΠΕ 6)	556,40	84 (15,10 %)	36 (6,47 %)
Αγ.Βασίλειος-Καλλιθέα(ΠΕ 7)	734,80	243 (33,07 %)	116 (15,79%)
Καραγάτς (ΠΕ 8)	807,70	175 (21,67 %)	186 (23,03%)
Νέα Δημητριάδα (ΠΕ 9)	903,60	73 (9,08 %)	40 (4,43 %)
Σύνολο	5.721,40	1.251 (21,86 %)	728 (12,72%)

Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου, 2008, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 4.1. Ποσοστό ΚΧ ανά πολεοδομική ενότητα στο Δήμο Βόλου



Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου, 2008, ίδια επεξεργασία.

Επίσης, είχε υπολογισθεί ότι οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις για την εφαρμογή του σχεδίου πόλης ήταν (για την συγκεκριμένη εποχή) 54,5 στρέμματα αστικής γης.

Όπως, αναλυτικά, παρουσιάζεται στον παραπάνω πίνακα (4.1.), και παραστατικά εμφανίζεται στο αντίστοιχο γράφημα (4.1.), η πολεοδομική ενότητα ΠΕ 3, που αποτελείται από τις συνοικίες Οξυγόνο και Εφτά Πλατάνια, έχει σημαντικό πλεονέκτημα στους διατιθέμενους κοινόχρηστους χώρους και το ποσοστό τους φτάνει το 49,25 % της έκτασης της περιοχής, ενώ ικανοποιητικό είναι και το αντίστοιχο ποσοστό των κοινωφελών χώρων (18,72 %). Ακολουθεί η ΠΕ 7 (συνοικίες Άγιος Βασίλειος και Καλλιθέα) με ποσοστό διατιθέμενων ΚΧ 33,07 %, ενώ το ποσοστό των ΚΦ ανέρχεται στο 15,79 %. Κατόπιν, οι ΠΕ 4 (συνοικίες Μεταμόρφωση, Άγιος Νικόλαος και Ανάληψη) και 8 (συνοικία Καραγάτς) με αξιόλογα ποσοστά ΚΧ 23,36 % και 21,67 % αντίστοιχα, ενώ τα ποσοστά των ΚΦ είναι 7,10 % και 23,03 %. Στη συνέχεια η ΠΕ 6 (συνοικίες Χίλιαδου και Μοσχάτο), με ποσοστά ΚΧ 15,10 % και ΚΦ 6,47 %, η ΠΕ 9 (συνοικία Νέα Δημητριάδα) με ποσοστά ΚΧ 9,08 % και ΚΦ 4,43 % και τέλος, η ΠΕ 5 (συνοικία Άγιος Κωνσταντίνος) με ποσοστά ΚΧ 2,96 % και ΚΦ 15,06 %.

Το σύνολο των διατιθέμενων κοινόχρηστων χώρων ήταν 1.251 στρέμματα ή ποσοστό 21,86 % στο σύνολο της έκτασης των συνοικιών.

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι, υπάρχουν πολεοδομικές ενότητες ιδιαίτερα ευνοημένες ως προς την ύπαρξη διατιθέμενων ΚΧ, όπως η ΠΕ 3 με σημαντικά αυξημένα ποσοστά (49,25 %) και άλλες, όπως η ΠΕ 5, που εμφανίζουν πολύ στερημένα αντίστοιχα ποσοστά (2,96 %). Ο μέσος όρος για το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος ανέρχεται στο ικανοποιητικό ποσοστό 21,86 % για τους ΚΧ και 12,72 % για τους ΚΦ.

Στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου συμπεριλαμβάνεται και η επέκταση του σχεδίου πόλης (που έγινε από το 1986 μέχρι και το 1999) και αφορά 3.784 στρ. Στην συγκεκριμένη περιοχή συντάχθηκαν 8 πράξεις εφαρμογής, από τις οποίες οι 6 έχουν κυρωθεί με απόφαση Νομάρχη ενώ οι 2 βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη. Μία ακόμα περιοχή (ο Άγιος Γεώργιος, έκτασης 460 στρ. περίπου) είναι υπό ένταξη.

Η έκταση των ΚΧ είναι 1.050 στρ. και προέκυψαν από τις πράξεις εφαρμογής κατά την ένταξή τους στο σχέδιο πόλης (Γ. Πολυμενίδης, 2008 - συνέντευξη).

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

4.2.2. Δήμος Πατρέων

Χάρτης 4.2. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Πατρέων



Πηγή : <http://www.Google Earth>, 2008

Είναι μια Ελληνική πόλη μεσαίου μεγέθους. Βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου και είναι η πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας.

Ο πληθυσμός του Δήμου Πατρέων, κατά την απογραφή του 2001, είναι 145.988 κάτοικοι³¹, ενώ ο συνολικός πληθυσμός του νομού Αχαΐας είναι 307.186 κάτοικοι και αντιστοιχεί στο 2,89 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Δηλαδή στον δήμο κατοικεί το 47,52 % του συνολικού πληθυσμού του νομού.

³¹ Στοιχεία της γενικής γραμματείας της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος

Ο πληθυσμός, για το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών, είχε μία δυναμική αύξηση κατά τα τελευταία 50 χρόνια. Το 1961 ο πληθυσμός ήταν 103.941 κάτοικοι, το 1971: 120.847, το 1981: 154.596, το 1991: 170.462 και το 2001: 191.508 κάτοικοι (Σκριμιζέα, 2012: 6).

Η Πάτρα, σήμερα, είναι μια σύγχρονη μεγαλούπολη, πρωτεύουσα της Δυτικής Περιφέρειας Ελλάδος και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας. Ο σημερινός Δήμος Πατρών, που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καλλικράτης, αποτελείται από τον αντίστοιχο Δήμο, το Δήμο του Ρίου, το Δήμο Μεσσήτιδος, το Δήμο Βραχυνείων και το Δήμο Παραλίας και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, είναι 177.245 κάτοικοι ενώ ο πληθυσμός της περιφερειακής ενότητας Αχαΐας είναι 291.461 κάτοικοι³².

Ο Δήμος Πατρέων αποτελείται από τα δημοτικά διαμερίσματα της Πάτρας, Ελεκίστρας, Μοίρας και Σουλίου. Το μόνο πεδινό διαμέρισμα είναι αυτό της Πάτρας, ενώ τα υπόλοιπα είναι ορεινά.

Είναι η πρώτη από τις πόλεις του σύγχρονου Ελληνικού κράτους που απέκτησε πολεοδομικό σχέδιο. Στις 5 Δεκεμβρίου 1826, ένας Κερκυραίος γεωμέτρης - μηχανικός του γαλλικού στρατού, ο Σταμάτης Βούλγαρης, ανέλαβε να ετοιμάσει το σχέδιο της νέας πόλης των Πατρών και στις 26 του Γενάρη 1829 το υπέβαλε στον Κυβερνήτη Καποδίστρια, ο οποίος και το ενέκρινε. Ο Δήμος ιδρύθηκε με το Β. Δ/γμα 8/4/1835 και περιελάμβανε τους οικισμούς : Πάτραι, Άνω Συχαινά, Κάτω Συχαινά, Ρωμανός, Κυνηγού, Εγλυκάδα, Μποζαΐτικα και Μονή Γηροκομείου. Στον Βούλγαρη ανατέθηκε η πολεοδομική αναμόρφωση της άνω πόλης. Ο ίδιος πρότεινε την δημιουργία ενός νέου τμήματος στο δυτικό παραθαλάσσιο χώρο. Το σχέδιο του Βούλγαρη κατελάμβανε έκταση 72,25 εκταρίων και αποτελούνταν από δύο διακριτά τμήματα : την Άνω και Κάτω πόλη. Στην Άνω Πόλη, κύριοι στόχοι του σχεδιασμού ήταν η ανάδειξη του φρουρίου και η διατήρηση του προσανατολισμού του παλαιού αρχαίου οικισμού. Τα οικοδομικά τετράγωνα τέμονταν όσο το δυνατό κατά ορθή γωνία, ενώ πρότεινε και την δημιουργία τεσσάρων πλατειών. Στη Κάτω Πόλη, πρότεινε ορθογώνια τεμνόμενους δρόμους και την δημιουργία πέντε συμμετρικά τοποθετημένων πλατειών. Ιδιαίτερη εντύπωση για τα δεδομένα της εποχής αποτελούσε το γεγονός ότι ο Βούλγαρης δημιουργούσε μία πλατιά παραθαλάσσια ζώνη στην οποία πρότεινε δένδροφύτευση. Επίσης, από το σχέδιο ήταν φανερό ότι η

³² Στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής 2011

πόλη είναι ανοιχτή προς τη θάλασσα καθώς όλες οι μεγάλες οδικές αρτηρίες οδηγούν στην παραλιακή ζώνη. Σκοπός λοιπόν του σχεδίου ήταν να υπάρχει μία διαλεκτική σχέση μεταξύ πόλης και λιμανιού, και το λιμάνι να αποτελεί ένα οργανικό τμήμα της πόλης καθώς και φυσική της διέξοδο (Καραγιαννάκης, 2007).

Το σχέδιο τροποποιήθηκε το 1858, και είναι αυτό που τελικά εφαρμόστηκε. Η κάτω πόλη αποτελεί ένα κανονικό ορθογώνιο, διαστάσεων περίπου 500 επί 1.000 μέτρα.. Η πλατεία Γεωργίου έγινε διπλάσια απ' ότι προέβλεπε το σχέδιο και καταργήθηκαν δύο άλλες πλατείες, η μία στην οδό Γούναρη και η άλλη στην Κολοκοτρώνη, ενώ οι δύο που απόμειναν άλλαξαν λίγο θέση.

Κάτω από την πίεση ισχυρών οικονομικών συμφερόντων ανοίχτηκαν νέοι δρόμοι και δημιουργήθηκαν νέα οικοδομικά τετράγωνα, κάτω από την οδό Αγίου Ανδρέα, όπου προβλεπόταν χώρος πρασίνου. Ακόμα και οι στοές, που προβλέπονταν για όλους τους δρόμους, καταργήθηκαν σε αρκετούς, όπως στην Καραϊσκάκη, Γούναρη, Ρήγα Φεραίου, κα. Αρκετές αλλαγές έγιναν και στην πάνω πόλη που είχαν δημιουργηθεί τεράστια οικοδομικά τετράγωνα.

Όμως ο κόσμος, κύρια οι κάτοικοι της άνω πόλης, δεν αποφάσιζαν να κατοικήσουν την κάτω πόλη, που ήταν ένας αμπελώνας διατρεχόμενος από πολλά ρυάκια. Χρειάστηκαν νομοθετικά μέτρα για να εγκαταλείψουν οι κάτοικοι την άνω πόλη αλλά, ακόμα και τότε έχτιζαν όχι σύμφωνα με το ρυμοτομικό σχέδιο. Μόλις επί δημαρχίας Γ. Ρούφου (1872), αφού η αστυνομία γκρέμισε 1.000 περίπου αυθαίρετα καλύβια στην κάτω πόλη, άρχισε να εφαρμόζεται το σχέδιο.

Η αστική ανάπτυξη της πόλης, στους νεότερους χρόνους, δεν υπήρξε προγραμματισμένη. Από έκτατες συνθήκες εισροής πληθυσμού δημιουργήθηκαν νέες συνοικίες (Κρητικά, Προσφυγικά). Έτσι, η επέκταση της πόλης απλώς νομιμοποίησε αυθαίρετες κατασκευές, χωρίς πρόβλεψη για τις δημιουργημένες νέες ανάγκες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το 40% των κατοικιών της να βρίσκεται εκτός σχεδίου, η δε πόλη να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται χωρίς ουσιαστικό έλεγχο. Η σημερινή πόλη παρουσιάζει όλα τα χαρακτηριστικά και τις αντινομίες ενός αναπτυσσόμενου, ελληνικού, αστικού κέντρου.

Το σύνολο του (σημερινού) εγκεκριμένου σχεδίου είναι περίπου 24.400 στρέμματα. Από τα παραπάνω, στα 18.200 στρ. έχει γίνει και αναθεώρηση (με τα ΦΕΚ : 693 Δ/1988, 315 Δ/1989 και 332 Δ/1990), ενώ τα 6.200 αποτελούν την επέκταση του σχεδίου πόλης, η οποία εγκρίθηκε με το Δ/γμα της 19-3-1987/ΦΕΚ 255

Δ. Το σύνολο των ΚΧ είναι περίπου 3.500 στρέμματα, ενώ οι συνολικοί χώροι πρασίνου είναι περίπου 470 στρέμματα (Π. Σακελερόπουλος, 2006 - συνέντευξη).

Η μέση πυκνότητα για το Δήμο της Πάτρας, είναι περίπου 6 κάτοικοι ανά στρέμμα γης. Οι λόφοι που περιβάλλουν την πόλη αποτέλεσαν ένα φυσικό όριο στην ανάπτυξή της, που κατευθύνθηκε στα πεδινά τμήματα βόρεια και νότια του αρχικού σχεδίου, ακολουθώντας τους άξονες της εθνικής οδού Πατρών – Πύργου και της επαρχιακής οδού 111 προς Καλάβρυτα. Πόλος για την ανάπτυξη προς τα βόρεια ήταν, τα τελευταία 20 χρόνια, η Πανεπιστημιούπολη και για τον νότο οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην Ακτή Δυμαίων. Ωστόσο, το έδαφος στο βόρειο πεδινό τμήμα της περιοχής είναι σχετικά ακατάλληλο για δόμηση (Καραγιαννάκης, 2007).

Στα νοτιοανατολικά της πόλης, εκτείνεται ο ορεινός όγκος του Παναχαϊκού, στα νότια, ο Ερύμανθος και η πεδιάδα της δυτικής Αχαΐας και στα βορειοδυτικά, ο Αχαϊκός κόλπος και το λιμάνι της Πάτρας. Το Μεσαιωνικό κάστρο, το οποίο αποτελούσε την προϊστορική ακρόπολη, βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό της πόλης, λίγο ψηλότερα από την όμορφη πλατεία των «Ψηλών Αλωνίων» με την εξαιρετική θέα.

Σήμερα, η πόλη της Πάτρας έχει επεκταθεί κατά πολύ (κυρίως προς τα νότια), ωστόσο ο χαρακτήρας του σχεδίου της κεντρικής περιοχής έχει διατηρηθεί σε ικανοποιητικό βαθμό. Η ακτογραμμή έχει μεταβληθεί ελάχιστα σε σχέση με το 1829, αλλά οι επεκτάσεις της πόλης έγιναν, ως επί το πλείστον, χωρίς οργανωμένα σχέδια. Για την ακρίβεια, είναι μόνο οι συνοικίες που βρίσκονται σε επαφή με το ιστορικό κέντρο, οι οποίες διατηρούν έναν παρόμοιο βαθμό οργάνωσης (Κυριαζής, 2008).

Η Πάτρα αποτελεί ένα μεγάλο, σύγχρονο αστικό κέντρο με σαφείς ελλείψεις ανοιχτών χώρων και χώρων πρασίνου. Το πυκνοδομημένο κέντρο, οι δυσλειτουργίες στην κυκλοφορία των πεζών και η έλλειψη πεζόδρομων, στο κέντρο της πόλης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, και τα αυξημένα ποσοστά ρύπανσης αποτελούν χαρακτηριστικά της πόλης, που καθιστούν αναγκαίες τις παρεμβάσεις των αρμόδιων φορέων προς την κατεύθυνση της ανάπλασης περιοχών και της δημιουργίας χώρων πρασίνου. Στην υφιστάμενη κατάσταση, οι σημαντικότεροι χώροι πρασίνου και οι κεντρικότερες πλατείες, που βρίσκονται στον αστικό ιστό, είναι οι παρακάτω :

- Δασύλλιο : πρόκειται για έναν πευκόφυτο λόφο που γειτνιάζει με τον λόφο της Ακρόπολης. Είναι η «βεράντα» του Πατραϊκού κόλπου, αφού προσφέρει

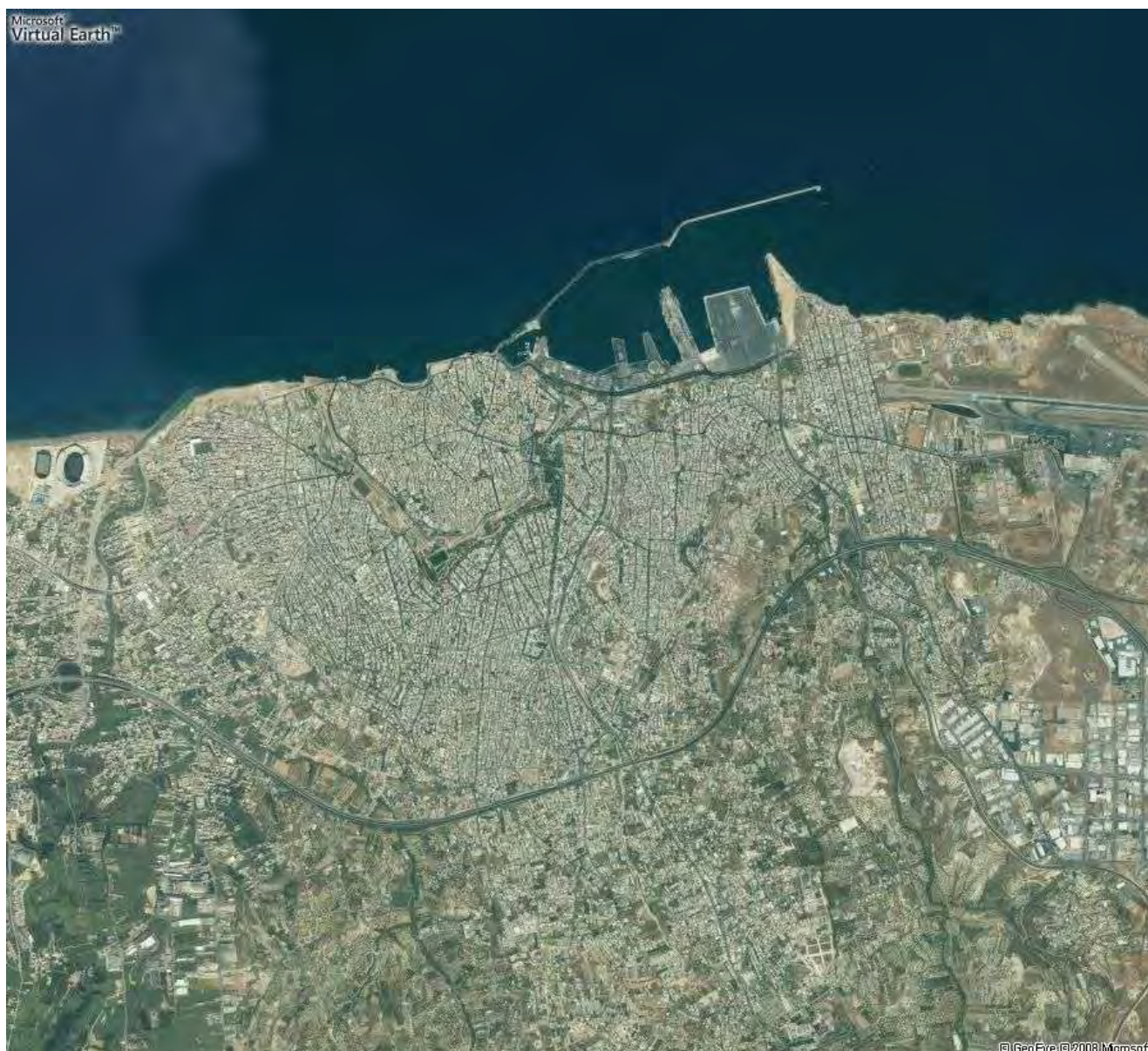
άριστη θέα και είναι ο σημαντικότερος πνεύμονας πρασίνου με ζωτική σημασία για την πόλη της Πάτρας .

- Μαρίνα (περιοχή Πελεκάνου) : πρόκειται για την παραλιακή ζώνη που παρεμβάλλεται ανάμεσα στις λιμενικές εγκαταστάσεις και την μαρίνα της πόλης .
- Πλατεία 25^{ης} Μαρτίου (πρώην Αγίου Γεωργίου) : στο σημείο όπου βρίσκεται σήμερα η συγκεκριμένη πλατεία, την ώρα του εθνικού ξεσηκωμού όρκισε τους αγωνιστές της ελευθερίας ο επίσκοπος Γερμανός και σε αυτήν οι Αχαιοί πρόκριτοι διακήρυξαν επίσημα την απόφασή τους για «ελευθερία ή θάνατος». Εκτός από κοινόχρηστος χώρος και πνεύμονας πρασίνου, η συγκεκριμένη πλατεία αποτελεί μνημείο ιστορικής και πολιτιστικής αξίας.
- Πλατεία Υψηλών Αλωνιών : στο κέντρο της Πάτρας, 800 περίπου μέτρα ΝΑ του κεντρικού λιμανιού, βρίσκεται η μεγαλύτερη και γραφικότερη πλατεία της πόλης, τα Υψηλά Αλώνια. Εκτός από την ιστορική της αξία και τις προτομές και τα αγάλματα, που φιλοξενεί, η πλατεία στο σύνολό της, αποτελεί μια πραγματική όαση σε ένα έντονα επιφορτισμένο, αστικό κέντρο.
- Πλατεία Γεωργίου Α' : η πλατεία Γεωργίου είναι το κέντρο του σημερινού πολεοδομικού συγκροτήματος και το αναμφισβήτητο κέντρο της νεοκλασικής Πάτρας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η πλατεία, τα τελευταία 30 χρόνια, αποτελεί τον χώρο των κεντρικών εκδηλώσεων του Πατρινού Καρναβαλιού.
- Πλατεία Εθνικής Αντίστασης (πρώην πλατεία Όλγας) : πρόκειται για τον τρίτο μεγάλο ανοιχτό χώρο στο κέντρο της πόλης με σημαντική δενδροφύτευση και αξιόλογη διαμόρφωση.
- Πλατεία Τριών Συμμάχων : βρίσκεται κοντά στο λιμάνι, στη συνέχεια του πεζόδρομου της Αγίου Νικολάου. Στην ουσία αποτελεί τον συνδετήριο κρίκο ανάμεσα στον μόλο Αγίου Νικολάου, δηλαδή τον βασικό «διάδρομο» της πόλης προς την θάλασσα, και τον αστικό ιστό (Καραγιαννάκης, 2007).

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

4.2.3. Δήμος Ηρακλείου

Χάρτης 4.3. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Ηρακλείου



Πηγή : <http://www.Google Earth>, 2008

Είναι μία ακόμα Ελληνική πόλη στο δίκτυο των πόλεων μεσαίου μεγέθους. Βρίσκεται στο κέντρο της Κρήτης, στη βόρεια πλευρά και βρέχεται από το Αιγαίο πέλαγος.

Ο πληθυσμός του Δήμου Ηρακλείου (μαζί με τον Δήμο Αλικαρνασσού και τον Δήμο Γάζη), στην απογραφή του 2001, είναι 115.610 κάτοικοι³³, ενώ ο συνολικός πληθυσμός του νομού Ηρακλείου είναι 276.353 κάτοικοι και αντιστοιχεί στο 2,60 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Στο δήμο κατοικεί το 41,83 % του συνολικού

³³

Στοιχεία της γενικής γραμματείας Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος

πληθυσμού του νομού. Το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης καταλαμβάνει μια έκταση περίπου 20.000 στρεμμάτων. Το σύνολο των ΚΧ είναι περίπου 7.500 στρέμματα, ενώ οι συνολικοί χώροι πρασίνου είναι περίπου 520 στρέμματα.

Η μέση πυκνότητα, για το Δήμο του Ηρακλείου, ανέρχεται περίπου στους 5,8 κατοίκους ανά στρέμμα γης και αποτελεί από τους περισσότερο πυκνοκατοικημένους δήμους μεταξύ των Ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους (μαζί με την Πάτρα). Αιτία του παραπάνω φαινομένου αποτελεί η ύπαρξη φυσικών εμποδίων (η θάλασσα και τα παρακείμενα όρη) που εμποδίζουν την, χωρίς περιορισμούς, εξάπλωση των ορίων του δήμου. Επιπλέον, στην ενδοχώρα του νομού Ηρακλείου δεν δόθηκε η δυνατότητα ανάπτυξης επαρχιών, που θα μπορούσαν να συγκρατήσουν τον τοπικό πληθυσμό, με αποτέλεσμα την εσωτερική μετανάστευση και την γιγάντωση του πληθυσμού του δήμου Ηρακλείου. Ο σημερινός δήμος προέκυψε, με το πρόγραμμα Καλλικράτης, με τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Ηρακλείου, Παλιανής, Τεμένους, Νέας Αλικαρνασσοῦ και Γοργολαϊνης και ο πληθυσμός, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, είναι 146.747 κάτοικοι ενώ ο πληθυσμός της περιφερειακής ενότητας Ηρακλείου είναι 279.833 κάτοικοι³⁴.

Η αύξηση του πληθυσμού για το πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου, για τα τελευταία 50 χρόνια, είναι σημαντική και, όπως αναφέρεται παραπάνω, προκλήθηκε από την εσωτερική μετανάστευση. Αναλυτικά, το 1961 ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος ανέρχονταν σε 69.983 κατοίκους, το 1971 σε 84.710, το 1981 σε 110.958, το 1991 σε 126.907 και το 2011 σε 137.766 κατοίκους (Σκριμιζέα, 2012 : 6).

Ο αστικός ιστός, στην εντός των τειχών περιοχή, έχει διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό την δομή της μεσαιωνικής πόλης, με τους στενούς δρόμους και τα ακανόνιστα τετράγωνα. Σε πολλές περιπτώσεις, εντός των τετραγώνων αυτών, υπάρχουν κτίρια, η πρόσβαση στα οποία γίνεται μέσα από διόδους. Ωστόσο, υπάρχουν και ορισμένα Ο.Τ. όπου οι ακάλυπτοι χώροι είναι ελεύθεροι από εσωτερικά κτίρια. Στην εντός των τειχών περιοχή, οι επικρατούσες χρήσεις παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία (γραφεία, εμπόριο, ψυχαγωγία κ.ά.). Οι πυκνότητες είναι ιδιαίτερα υψηλές, παρά το σχετικά χαμηλό του ύψους των κτιρίων, ιδιαίτερα εκατέρωθεν των τειχών (Κυριαζής, 2008).

Η πρώτη προσπάθεια για ρύθμιση πολεοδομικών θεμάτων στην περιοχή Ηρακλείου πραγματοποιείται τον Απρίλιο του 1901, όταν δημοσιεύεται ο νόμος 332

³⁴ Στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής 2011

«Περί σχεδίου πόλεων, κωμοπόλεων και χωριών» στην επίσημη εφημερίδα της Κρητικής Πολιτείας. Με το νόμο αυτό καθορίζονται οι βασικές αρχές οργάνωσης και ανάπτυξης των πόλεων, ο τρόπος έκδοσης των οικοδομικών αδειών και ο τρόπος κατασκευής των κτιρίων. Το πρώτο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης υπάρχει από το 1936 («Περί γενικής αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του σχεδίου της πόλεως Ηρακλείου» ΦΕΚ 404 Α/19-9-36) και για τη σύνταξή του χρησιμοποιούνται στοιχεία από το σχέδιο του 1901. Στα τέλη της δεκαετίας του '50 και συγκεκριμένα το 1958 συντάσσεται νέο ρυμοτομικό σχέδιο («Περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ηρακλείου (Κρήτης) και καθορισμού των όρων δομήσεως των οικοπέδων αυτών»), το οποίο εγκρίνεται με το Β. Δ/γμα της 15 Αυγούστου 1958 (ΦΕΚ 128 Α/23-8-58) και αφορά μια έκταση (εντός και εκτός των τειχών) περίπου 6.020 στρεμμάτων. Μέχρι το 1980 υπάρχει ανάπτυξη της πόλης, μόνο εντός των τειχών της παλαιάς πόλης, ενώ από το 1986 αρχίζουν οι επεκτάσεις του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης για 7.350 στρέμματα περίπου (από τα οποία τα 190 περίπου στρέμματα είναι κοινόχρηστοι χώροι) και αφορά τις παρακάτω περιοχές :

- «Ατσαλένιο» έκτασης περίπου 300 στρεμμάτων (ΦΕΚ 487 Δ/4-6-86). Συντάχθηκε η με αρ. 1/90 πράξη εφαρμογής και κυρώθηκε με την 1452/13-2-90 απόφαση Νομάρχη Ηρακλείου
- «Άγιος Ιωάννης – Μεσαμπεγιές – Φορτέσα» έκτασης 4000 στρ. (ΦΕΚ 204 Δ/14-4-89 και 503 Δ/13-9-90). Συντάχθηκαν 7 πράξεις εφαρμογής (8/94, 9/94, 10/94, 1/95, 9/95, 11/95 και 1/03) και κυρώθηκαν με αντίστοιχες αποφάσεις Νομάρχη
- «Πόρος – Πατέλες – Κατσαμπάς – Μπεντεβή» έκτασης 1200 στρ. (ΦΕΚ 122 Δ/7-3-95). Συντάχθηκε η με αρ. 95/02 πράξη εφαρμογής και κυρώθηκε με την 6848/5-7-06 απόφαση Νομάρχη
- «Θέρισος – Δειλινά – Κορώνι – Μασταμπάς» έκτασης 1500 στρ. Συντάχθηκε η με αρ. 4/94 πράξη εφαρμογής και κυρώθηκε με την 4647/24-8-01 απόφαση Νομάρχη και
- «Καμίνια» έκτασης 350 στρ. (ΦΕΚ 1038 Δ/16-10-87 και 514 Δ/20-5-96).

Για την επέκταση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης σε οκτώ (8) περιοχές και την αναθεώρηση του σχεδίου σε τέσσερις (4) περιοχές της πόλης, είχαν ανατεθεί (από το 2005) οι αντίστοιχες μελέτες (Ε. Παπαδομαρκάκη, 2006 - συνέντευξη).

Το Ηράκλειο ζώνεται από τα πελώρια μεσαιωνικά τείχη του, που χωρίζουν την «παλιά» από τη «νέα πόλη». Στα βόρεια του δήμου, το Κρητικό πέλαγος αποτελεί το μοναδικό φυσικό όριο. Το Πάρκο του «Ελ Γκρέκο» αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κοινόχρηστους χώρους, μαζί με την πλατεία «Ελευθερίας» στα βορειοανατολικά της «παλιάς πόλης». Το Πάρκο «Γεωργιάδη» προσδιορίζει, μαζί με τα Ενετικά Τείχη, τα όρια της «παλιάς πόλης» και της «νέας πόλης». Ο Δημοτικός Κήπος, στα νότια της «παλιάς πόλης» μαζί με το γήπεδο του Εργοτέλη, δίνουν τις απαραίτητες ανάσες στο σύνολο της πόλης. Στον ίδιο χώρο η βρίσκεται και η «τάφος», που χρησιμοποιείται σαν χώρος πρασίνου, περιπάτου και παιδικής χαράς. Ο νέος ΚΧ, που κατασκευάστηκε στην λεωφόρο Κνωσού, εμβαδού 2.882,38 τ.μ., περιλαμβάνει χώρους περιπάτου, αναψυχής, παιδικής χαράς και πρασίνου. Η πλατεία Αγίας Αικατερίνης, με την πλατεία Ρήγα Φεραίου, την πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου και την πλατεία Νεάρχου, αποτελούν τα λιγοστά ανοιχτά διαστήματα στα βορειοδυτικά της «παλιάς πόλης».

Στο κέντρο της πόλης του Ηρακλείου Κρήτης, έκταση 20 στρεμμάτων παραμένει δεσμευμένη από το σχέδιο πόλης, ως κοινόχρηστος χώρος, από το 1956. Επί μισό και πλέον αιώνα μέχρι και σήμερα, που οι αξίες και οι υπεραξίες της γης έχουν εκτιναχθεί σε δυσθεώρητα ύψη, ο δήμος δεν διαθέτει τα απαραίτητα χρήματα για τη δαπάνη απαλλοτρίωσής της. Έτσι, ένας τόσο χρήσιμος χώρος για τους κατοίκους και τους επισκέπτες στην περιοχή Πατελών, κοντά στο κλειστό γυμναστήριο, εκεί που λειτουργεί η λαϊκή αγορά του Ηρακλείου, είναι πολύ πιθανόν σύντομα να αλλάξει όψη. Οι ιδιοκτήτες της έκτασης, έχοντας ως σύμμαχό τους αλλεπάλληλες δικαστικές αποφάσεις³⁵, επιδιώκουν πλέον οριστική άρση των αποφάσεων απαλλοτρίωσης για τα 20 στρέμματα και καταφεύγουν στο ΥΠΕΧΩΔΕ, ζητώντας έγκριση ρυμοτομικού σχεδίου, που θα επιτρέπει την οικοδομική αξιοποίησή τους. Δήμος και Νομαρχία, που μίσθωναν από τους ιδιοκτήτες τη δεσμευμένη έκταση προκειμένου να πραγματοποιείται στο χώρο αυτό η λαϊκή αγορά, φαίνεται να χάνουν τον έλεγχο των εξελίξεων.

Ο δήμος, ως τελευταία γραμμή άμυνας, εξετάζει άλλη μία τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στη συγκεκριμένη περιοχή επιδιώκοντας, με τον οικιστικό νόμο 1337/1983 (άρθρο 8), να κερδίσει το 60 % της έκτασης σαν κοινόχρηστο χώρο, ενώ το υπόλοιπο 40 %, δηλαδή περίπου 8 στρέμματα ή αλλιώς

³⁵ ΣτΕ αποφ.1321/1987, αποφ. 580/1990

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

ένα μεγάλο οικοδομικό τετράγωνο, να αποδοθεί αναγκαστικά για οικοδομική αξιοποίηση στους ιδιοκτήτες. Θα αποτελέσει, έστω και έτσι, την καλύτερη περίπτωση αξιοποίησης της συγκεκριμένης περίπτωσης (εφημερ. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007α).

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

4.2.4. Δήμος Λαρισαίων

Χάρτης 4.4. Δορυφορική απεικόνιση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Λαρισαίων



Πηγή : <http://www.Google Earth>, 2008

Η πόλη της Λάρισσας θεωρείται από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της Ελλάδας και ανήκει διοικητικά στη περιφέρεια της Θεσσαλίας. Κατέχει κεντρική θέση, γεωγραφικά στον Ελλαδικό χώρο, γενικά αλλά και κεντροβαρή, ειδικότερα, στην ευρύτερη περιοχή της πεδιάδας της Θεσσαλίας και βρίσκεται στον οδικό άξονα Βορρά - Νότου.

Είναι μία πόλη μεσαίου μεγέθους με (φανερά) αυξητικές τάσεις. Ο πληθυσμός του Δήμου Λαρισαίων, κατά την απογραφή του 2001, είναι 94.940 κάτοικοι³⁶, ενώ ο πληθυσμός του νομού Λάρισας ανέρχεται σε 278.163 κατοίκους και αντιστοιχεί στο 2,62 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας μας και στο 37,28 % του συνολικού πληθυσμού της Θεσσαλίας. Στον δήμο κατοικεί το 34,13 % του συνολικού πληθυσμού του νομού.

Ο σημερινός δήμος προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Λαρισαίων, Γιάννουλης και Κοιλάδας και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του 2011, είναι 139.403 κάτοικοι³⁷.

Η συνολική έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, για το Δήμο Λάρισας, είναι 19.500 στρέμματα περίπου. Η έκταση των τελευταίων επεκτάσεων είναι 6.500 στρέμματα (4.000 στρ. για την πρώτη και 2.500 στρ. περίπου για την δεύτερη). Για τις περισσότερες από τις συνοικίες αυτές καθορίζεται μέγιστος συντελεστής δόμησης 0,8, η χρήση γης είναι αμιγής κατοικία και το μέγιστο ύψος των κτιρίων είναι 11,0 μέτρα. Επίσης, υπάρχει ένα ευρύτατο δίκτυο πεζοδρόμων και σε όλα τα οικοδομικά τετράγωνα (εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων) επιβάλλονται προκήπια πλάτους 2,5 και 4,0 μέτρων. Οι χώροι των στρατιωτικών εγκαταστάσεων (1^η Στρατιά, Α.Τ.Α., στρατόπεδο Μπουγά κ.ά.) πολεοδομούνται και ορίζονται ως Χώροι Στρατιωτικών Εγκαταστάσεων/Μονάδων, όπως επίσης και χώροι που ανήκουν στο Εθνικό Ίδρυμα Αγροτικής Έρευνας (ΕΘΙΑΓΕ) του Υπουργείου Γεωργίας, οι οποίοι ορίζονται ως Χώροι Βοτανικού Κήπου και Χώροι Διοίκησης. Για τα 13.000 στρέμματα του (παλαιού) σχεδίου έγινε ήδη και αναθεώρηση. Στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης οι χώροι πρασίνου είναι περίπου 185 στρέμματα.

Η πόλη της Λάρισας, με την επέκταση του σχεδίου πόλης που έγινε το 1989, οριοθετήθηκε στη σημερινή της έκταση, περιλαμβάνοντας 23 πολεοδομικές ενότητες, οι οποίες αναφέρονται στη συνέχεια : Αβέρωφ, Άγιος Αθανάσιος, Άγιος Αχίλλειος, Άγιος Γεώργιος, Άγιος Θωμάς, Άγιος Κωνσταντίνος, Άγιος Νικόλαος, Άγιοι Σαράντα, Αμπελόκηποι, Ανθούπολη, Ηπειρώτικα, Ιπποκράτης, Λαχανόκηποι, Λιβαδάκι, Νέα Πολιτεία, Νέα Σμύρνη, Νεάπολη, Νεράιδα, Παπασταύρου, Πυροβολικά, Σιδηροδρομικός Σταθμός, Φιλιππούπολη, Χαραυγή (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας, 2002).

³⁶ Στοιχεία της γενικής γραμματείας Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος

³⁷ Στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής 2011

Η υποδιαίρεση της πόλης, στις συγκεκριμένες πολεοδομικές ενότητες, προκύπτει από τους υφιστάμενους ισχυρούς φραγμούς (παλαιά κοίτη Πηνειού ποταμού – ανάχωμα, σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις – σιδηροδρομικό δίκτυο, κύριες οδικές αρτηρίες, στρατόπεδα) αλλά και από τα όρια των εκκλησιαστικών ενοριών και τα όρια των σχολικών τομέων δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002).

Ο χώρος του περιαστικού πρασίνου καταλαμβάνει μεγάλη έκταση και τα σημαντικότερα σημεία είναι : 60 στρέμματα που αποτελούν την έκταση του «αισθητικού άλσους» στο Αλκαζάρ (το οποίο διαμορφώθηκε από το 1905), δίπλα από τον Πηνειό ποταμό στα όρια της πόλης προς τον Τύρναβο, όπου φυτεύτηκαν περίπου 1.000 δένδρα. Στη θέση «Μεζούρλο» υπάρχουν περίπου 500 στρέμματα με 15.000 δένδρα, δίπλα από τον περιφερειακό δρόμο προς τα Τρίκαλα. Στη θέση, αυτή, δημιουργείται πάρκο αειφορίας με σπάνια φυτά και προβλέπονται χώροι για αναψυκτήρια και «οδούς υγείας». Τα γήπεδα, που βρίσκονται μέσα στην πόλη, αποτελούν 50 στρέμματα πρασίνου και τα σχολεία 30 στρέμματα. Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει για το πάρκο του Πηνειού ποταμού, που αφορά έκταση 350 περίπου στρεμμάτων. Περιλαμβάνεται μέσα στη καμπή που δημιουργείται από την παλαιά κοίτη του ποταμού και βρίσκεται βορειοδυτικά του κέντρου και σε επαφή με τη συνοικία των Αμπελοκήπων. Η μελέτη του έχει γίνει από την προηγούμενη δημοτική αρχή (πριν από το 1998), αλλά η κατασκευή του έργου «σκοκντάφτει» στη χρηματοδότησή του (Γ. Χατζούλης, 2009 - συνέντευξη).

Το κεντρικό δίκτυο πεζοδρόμων αναπτύσσεται στο ιστορικό κέντρο έκτασης 460 στρ. περίπου. Περιλαμβάνει 40 οικοδομικά τετράγωνα και συνδέει το Λόφο του Φρουρίου, όπου βρίσκεται το Αρχαίο θέατρο, με τις τέσσερις κεντρικές πλατείες δηλαδή την Κεντρική πλατεία, την πλατεία Ταχυδρομείου, την Τρίγωνη πλατεία, την πλατεία Νέας Αγοράς και τον χώρο του Πηνειού ποταμού. Το μήκος του δικτύου είναι 9 χλμ. Η περιοχή διασχίζεται μόνο από τρεις οδικές αρτηρίες, που εξυπηρετούν και την κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η κατασκευή του δικτύου είχε σαν στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος, την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής και την ανασυγκρότηση των στοιχείων που συνθέτουν την ταυτότητα και την φυσιογνωμία της. Παράλληλα, στόχευε την αποκατάσταση της σχέσης του φυσικού τοπίου με τον αστικό χώρο με την ανάπλαση του περιβάλλοντος της κοίτης του Πηνειού ποταμού και εντάσσοντας

τους χώρους του Πηνειού ποταμού στην ζωή της πόλης, καθώς επίσης και την αναβάθμιση του αστικού πρασίνου.

Στις αρχές του εικοστού αιώνα παρατηρείται σημαντική επέκταση της πόλης, εξαιτίας, αφενός, της φυσικής αύξησης του πληθυσμού, αφετέρου, της εγκατάστασης των προσφύγων. Με τα καινούργια δεδομένα, δημιουργούνται νέες συνοικίες (Άγιος Κωνσταντίνος και Σιδηροδρομικός Σταθμός), και η πόλη επεκτείνεται και εκτός του «τυπικού» κέντρου. Κατόπιν, με την αναθεώρηση του σχεδίου το 1947 εντάσσονται στο σχέδιο μία ζώνη στην νότια και στην ανατολική πλευρά, η συνοικία της Φιλιπούπολης, καθώς και τμήμα της συνοικίας των Αμπελοκήπων (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002).

Η Λάρισα, τα τελευταία χρόνια, παρουσίασε μία από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές αυξήσεις, που παρατηρούνται στις Ελληνικές πόλεις. Η άνοδος αυτή του πληθυσμού οφείλεται, βέβαια, στη μετακίνηση του πληθυσμού από την ευρύτερη ενδοχώρα και όχι μόνο από τον νομό Λάρισας. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι, στις δεκαετίες 1961-71, 1971-81, 1981-91 και 1991-2001 ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Λάρισας αυξήθηκε με ρυθμό μεγαλύτερο από το ρυθμό της φυσικής του αύξησης (1961 πληθ. 55.858, 1971 πλ. 72.760, 1981 πλ. 102.426, 1991 πλ. 114.334, 2001 πλ. 124.376) (Σκριμιζέα, 2012: 6). Η πόλη εξακολουθεί να επεκτείνεται γραμμικά κατά μήκος των οδικών αξόνων της οδού Φαρσάλων, της οδού Βόλου και της οδού Καρδίτσης. Ο πραγματικός πληθυσμός του 2001 ξεπερνά τις 170.000 κατοίκους. Η σημερινή πόλη αναπτύχθηκε στην ίδια θέση από την αρχαιότητα, και το γεγονός αυτό συντέλεσε ώστε να παραμείνουν σταθερές ορισμένες από τις κατευθύνσεις κεντρικών οδών.

Η εικόνα όμως, και η μορφή του κέντρου και του ιστού της πόλης σήμερα είναι πολύ διαφορετικές. Οι δρόμοι και οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι του κέντρου περιβάλλονται από υψηλότερα κτίρια και με ελάχιστους ιδιωτικούς υπαίθριους χώρους, ενώ παράλληλα έχει αυξηθεί η ένταση των χρήσεων και της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Όλα αυτά συμβαίνουν σε μία πόλη με δυσμενείς κλιματικές συνθήκες, όπου ο χειμώνας είναι αρκετά ψυχρός και το καλοκαίρι η ζέστη αφόρητη. Η ανάγκη αύξησης του αστικού πρασίνου ήταν εμφανής από τις αρχές ανάπτυξης της νεώτερης πόλης. Οι πρώτες προσπάθειες, για δημιουργία πρασίνου στην πόλη αλλά και την ευρύτερη περιοχή, ξεκινούν στο τέλος του 19^{ου} αιώνα με τη διαμόρφωση του Άλσους του Αλκαζάρ. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου γίνεται μία προσπάθεια ανάπτυξης δικτύου πρασίνου στους δρόμους της πόλης. Η εξέλιξη όμως στις

διαμορφώσεις πρασίνου ήρθε τη δεκαετία του '80, όταν η κατασκευή των πεζοδρόμων έδωσε την ώθηση για τη στελέχωση της Διεύθυνσης Πρασίνου και Κηποτεχνίας του Δήμου Λάρισας. Σήμερα, υπάρχει ένα αξιόλογο δίκτυο χώρων πρασίνου, το οποίο διαχειρίζεται ο Δήμος Λάρισας.

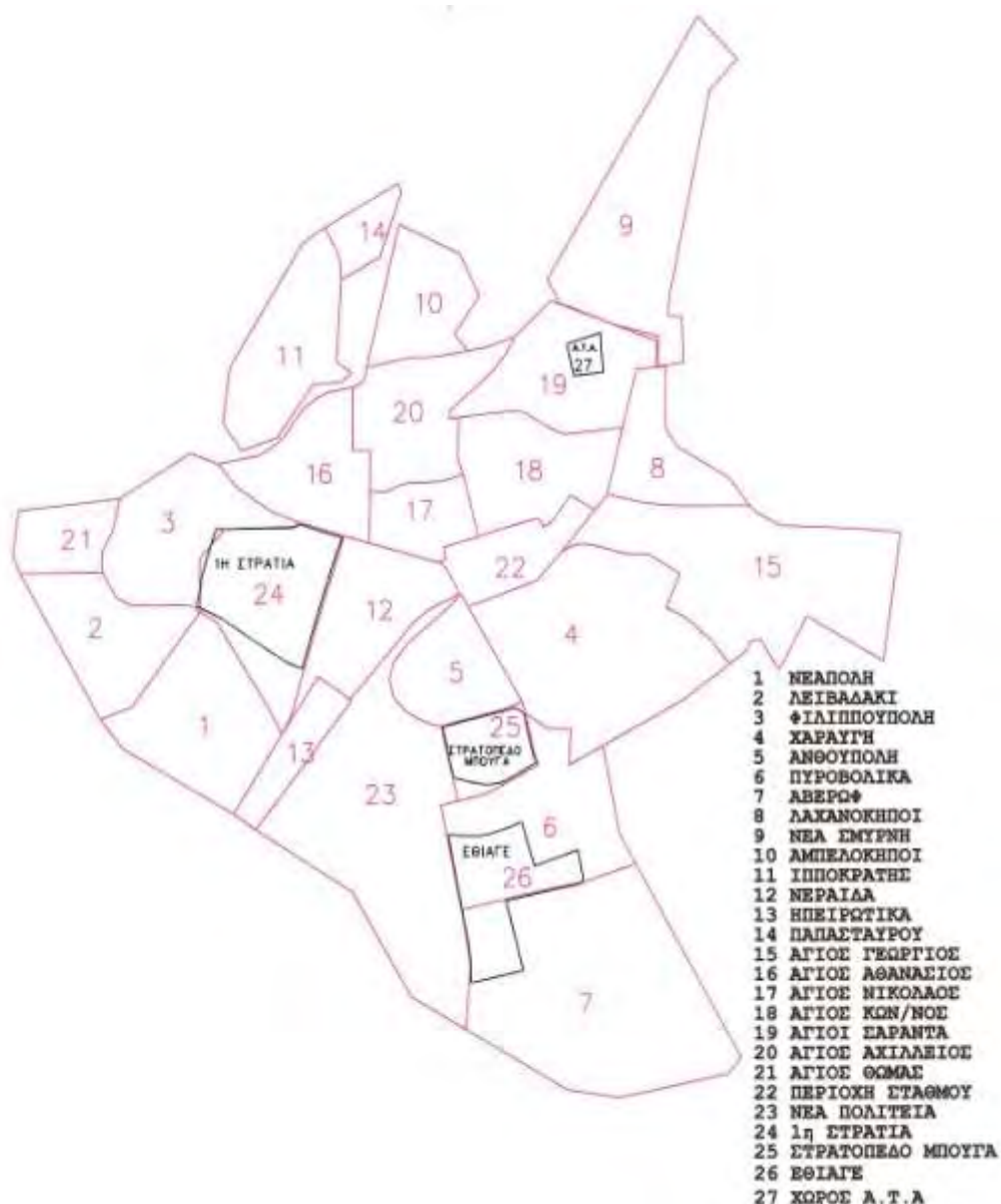
Είναι από τις πλέον πεδινές πόλεις της Ελλάδας, με μοναδική εξαίρεση τον λόφο του Φρουρίου, που αποτελεί και την μοναδική περιοχή (στο κέντρο της πόλης) με υψόμετρο (+) 8 έως 15 μ. Στις παρυφές του παραπάνω λόφου υπάρχει και το περίφημο αρχαίο θέατρο, το οποίο βρίσκεται στη διαδικασία πλήρους αποκάλυψης.

Ο Πηνειός ποταμός αποτελεί, επίσης, ένα φυσικό όριο, στην βορειοδυτική πλευρά της πόλης, όπου υπάρχουν ήδη δύο γέφυρες για την μεταβίβαση του κυκλοφοριακού φορτίου των πεζών και των αυτοκινήτων.

Η πόλη επεκτάθηκε ακτινωτά κατά μήκος των οδικών αξόνων που εισέρχονται σε αυτή (οδός Βόλου, οδός Φαρσάλων, οδός Τρικάλων, πρώην Εθνική Οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης) μέχρι το 1990 με αυθαίρετη δόμηση. Κατόπιν ακολουθούν και η αναθεώρηση του (παλαιού) ρυμοτομικού σχεδίου και η επέκταση του νέου σχεδίου πόλης. Έτσι σχηματίζονται νέες συνοικίες οι οποίες μπορούν να οικοδομηθούν νόμιμα.

Στο χάρτη που ακολουθεί (4.5.) αποτυπώνεται το σύνολο των συνοικιών για την πόλη της Λάρισας. Στο κέντρο του χάρτη υπάρχουν οι παλαιότερες (χρονικά) συνοικίες με τις οποίες συνδέθηκαν τα επόμενα τμήματα της πόλης μέχρι κάποια φυσικά όρια (σιδηροδρομικό δίκτυο, κύριο οδικό δίκτυο, Πηνειός ποταμός κ.ά.) και αποτελούν το «παλιό» αναθεωρημένο σχέδιο πόλης. Στην κατεύθυνση της οδού Φαρσάλων (νότια της πόλης), της περιφερειακής οδού (νοτιοδυτικά της πόλης) και της παλαιάς οδού Λάρισας – Βόλου (ανατολικά της πόλης), υπάρχουν οι νεότερες συνοικίες που ανήκουν στην επέκταση του σχεδίου πόλης και αποτελούν τις νεόδμητες και λιγότερο δομημένες περιοχές της πόλης.

Χάρτης 4.5. Οι συνοικίες της Λάρισας σήμερα



Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2009, ίδια επεξεργασία.

4.3. Τεχνικά χαρακτηριστικά πλαισίου απαλλοτριώσεων ΚΧ στις Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους

Οι παραπάνω Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα για τα ελληνικά αστικά κέντρα. Αντανακλούν όλα τα δεδομένα (κοινωνικά, πολιτικά, πολεοδομικά, μορφολογικά) που είναι δυνατόν να συναντήσει κανείς στον ελληνικό χώρο. Και οι λειτουργίες των διοικητικών υπηρεσιών, στις παραπάνω πόλεις, χαρακτηρίζονται από όμοιες δραστηριότητες ενταγμένες σε ένα κοινό θεσμικό πλαίσιο.

Τα στοιχεία των ακόλουθων πινάκων (4.2, 4.3 και 4.4) και των γραφημάτων (4.2 και 4.3), έχουν συγκεντρωθεί από τις Πολεοδομικές Υπηρεσίες των αντίστοιχων δήμων (υποκεφάλαιο 4.2. και σελίδες 117 – 137) και έχουν υποστεί ίδια επεξεργασία.

Για τις επιλεγμένες Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, παρατίθενται στοιχεία (στον πίνακα 4.2.) που αποδεικνύουν ότι οι χώροι πρασίνου, και στα 4 πολεοδομικά συγκροτήματα των συγκεκριμένων επαρχιακών πόλεων, είναι αρκετά μειονεκτικοί.

Πίνακας 4.2. Ποσοστό χώρων πρασίνου στο εγκεκρι. σχέδιο των επιλεγμένων πόλεων

Πόλεις	χώρ. πρασ./σχ. πόλ.
Λάρισα	0,009 %
Βόλος	0,035 %
Πάτρα	0,019 %
Ηράκλειο	0,026 %

Πηγή : ΓΠΣ των αντίστοιχων δήμων, ίδια επεξεργασία.

Στη συνέχεια και στους παρακάτω πίνακες παρατίθενται στοιχεία, από τις επιλεγμένες Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, μέσα από τα οποία αποτυπώνεται :

- η πραγματική κατάσταση των υπαρχόντων ΚΧ στα (ήδη) υλοποιημένα σχέδια πόλης
- η αποτελεσματικότητα (ή μη) των μέσων εξασφάλισης

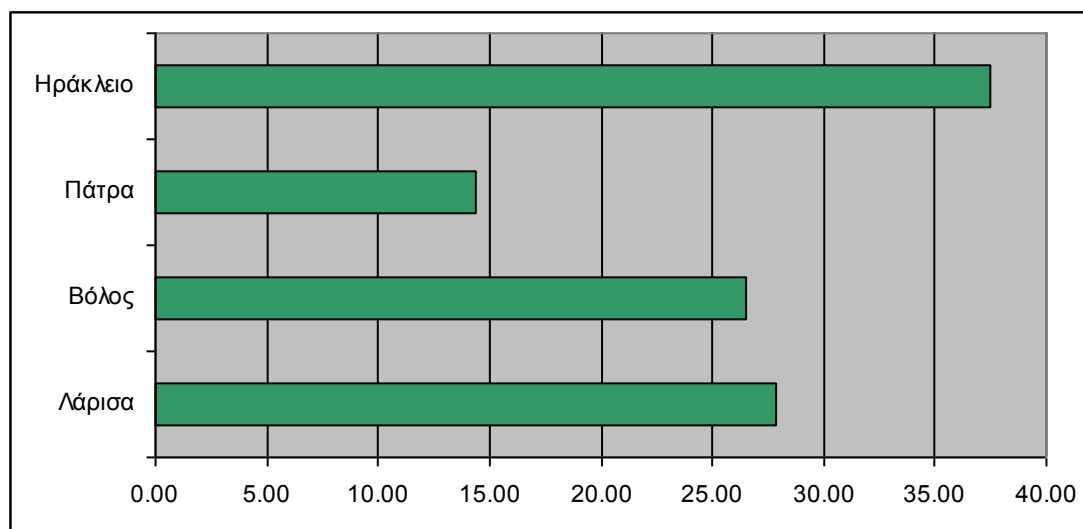
Στους πίνακες 4.3. και 4.4. που ακολουθούν (και τα αντίστοιχα γραφήματα), εμφανίζονται τα ποσοστά (%) των κοινόχρηστων χώρων (πλατειών) και του οδικού δικτύου στο συνολικό εγκεκριμένο σχέδιο πόλης καθώς και, τα τετραγωνικά μέτρα του συνόλου των ΚΧ που αντιστοιχούν σε κάθε κάτοικο, για τις επιλεγμένες Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Πίνακας 4.3. Ποσοστό ΚΧ και οδικού δικτύου στο συνολικά εγκεκριμένο σχέδιο των επιλεγμένων πόλεων

Πόλεις	ΚΧ & οδ. δίκτ./σχ. πόλ.
Λάρισα	27,86%
Βόλος	26,50%
Πάτρα	14,35%
Ηράκλειο	37,50%

Πηγή : ΓΠΣ των αντίστοιχων δήμων, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 4.2. Ποσοστό ΚΧ και οδικού δικτύου στο συνολικά εγκεκριμένο σχέδιο των επιλεγμένων πόλεων



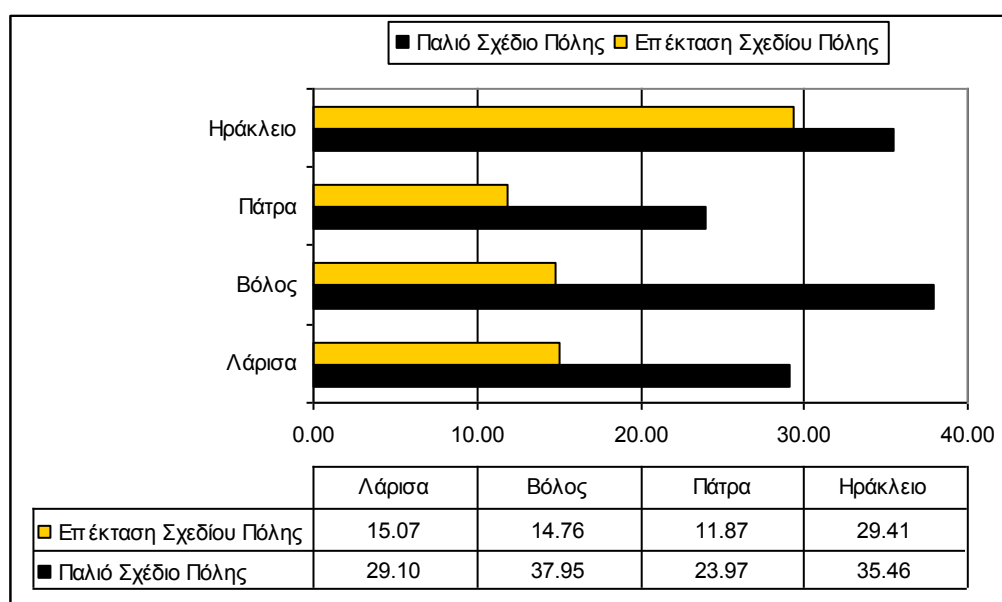
Πηγή : ΓΠΣ των αντίστοιχων δήμων, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 4.4. Εμβαδόν ΚΧ και οδικ. δικτύου ανά κάτοικο στις επιλεγμένες πόλεις

επιλ. πόλεις	ΚΧ/κάτοικο	
	Παλιό Σχέδιο Πόλης	Επέκταση Σχεδίου Πόλης (νέο σχ.)
Λάρισα	29,1 μ2/κάτ.	15,07 μ2/κάτ.
Βόλος	37,95 μ2/κάτ	14,76 μ2/κάτ
Πάτρα	23,97 μ2/κάτ	11,87 μ2/κάτ
Ηράκλειο	35,46 μ2/κάτ	29,41 μ2/κάτ

Πηγή : ΓΠΣ των αντίστοιχων δήμων, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 4.3. Εμβαδόν ΚΧ και οδικ. δικτύου ανά κάτοικο στις επιλεγμένες πόλεις



Πηγή : ΓΠΣ των αντίστοιχων δήμων, ίδια επεξεργασία.

Από τα παραπάνω γραφήματα (4.2. και 4.3.), προκύπτει ότι στο Δήμο Ηρακλείου υπάρχει ένα σημαντικό ποσοστό συνολικών ΚΧ (37,50 %), έχοντας εξασφαλίσει πολλά τετραγωνικά μέτρα πλατειών και οδικού δικτύου ανά κάτοικο (29,41 τ.μ. στην επέκταση του σχεδίου πόλης και 35,46 τ.μ. στο παλιό σχέδιο πόλης).

Στους Δήμους Λάρισσας και Βόλου τα αντίστοιχα ποσοστά των συνολικών ΚΧ είναι 27,86 % και 26,50 %, εξασφαλίζοντας (κατά μέσο όρο) περίπου 15,00 τ.μ. ανά κάτοικο στην επέκταση του σχεδίου, ενώ στο παλιό σχέδιο πόλης τα αντίστοιχα ποσά είναι (κατά μέσο όρο) περίπου 35,00 τ.μ. ανά κάτοικο.

Στο Δήμο της Πάτρας τα αντίστοιχα ποσοστά των συνολικών ΚΧ είναι 14,35 % μόνο, ενώ τα τ.μ. ανά κάτοικο δεν ξεπερνούν τα 12,00 στην επέκταση του σχεδίου πόλης και τα 24,00 στο παλιό σχέδιο πόλης.

Στο γράφημα 4.3. απεικονίζεται ξεκάθαρα η υπεροχή των ΚΧ (πλατειών και οδικού δικτύου μαζί) που εξασφαλίζει το παλιό σχέδιο πόλης σε σχέση με την επέκταση σχεδίου δηλαδή, με το νέο σχέδιο πόλης. Όμως, ακόμα και οι εγκεκριμένες προδιαγραφές των (νέων) επεκτάσεων περιλαμβάνουν ευρύτερες αναλογίες ΚΧ ανά πολεοδομική ενότητα από τα παλαιότερα σχέδια πόλης. Μόλις το 2004, με την με αριθμό 10788/2004 απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 285Δ/5-3-2004), υπήρξε «έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης “ανοικτής πόλης” και των πολεοδομικών

μελετών» και ορίστηκε το επιθυμητό μέγεθος των ελεύθερων χώρων σε 8,0 Ha/πόλη³⁸. Στην παραπάνω απόφαση αναγνωρίζεται η αρχή ελαστικότητας εφαρμογής του προτύπου και αναφέρεται στην απόκλιση μεταξύ του θεωρητικώς επιθυμητού προτύπου και του εφικτού ή του εφαρμόσιμου. Ένας από τους λόγους λοιπόν, που αιτιολογεί το παραπάνω φαινόμενο είναι ότι, στο παλιό σχέδιο πόλης αναφέρονται συνολικά οι ΚΧ και το οδικό δίκτυο μαζί, ενώ για το νέο σχέδιο πόλης (επέκταση) η αναφορά ισχύει μόνο για τις πλατείες (και παιδικές χαρές) καθώς, υπήρξε δεδομένο πληροφοριακό υλικό που περιελάμβανε αναλυτικά στοιχεία. Ένας άλλος λόγος είναι ότι, τα «παλιά σχέδια πόλης» (πριν την ισχύ του Ν. 1337/1983) αποτελούνταν από συνάθροιση διαδοχικών επεκτάσεων μικρών αστικών τμημάτων ήδη δομημένων. Οι ΚΧ, τα ποσοστά των οποίων αναφέρονται στο γράφημα, αφορούσαν στις συνοικίες μεμονωμένα χωρίς να γίνεται ολοκληρωμένη μελέτη για το σύνολο της πόλης, δημιουργώντας μια συνάθροιση διαδοχικών ΚΧ σε όμορες συνοικίες. Κατά τις προηγούμενες δεκαετίες ('60, '70, '80) η χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων δεν ήταν τόσο πολύ διαδεδομένη και οι ΚΧ θεωρούνταν άμεσα επισκέψιμοι (μόνο) από τους κατοίκους της κάθε γειτονιάς. Έτσι, πολλοί ΚΧ δημιουργήθηκαν μετά από τις πιέσεις των πολιτών για τη κάθε συνοικία ξεχωριστά, έστω και αν ήδη υπήρχαν ΚΧ σε όμορη συνοικία σε μικρή απόσταση. Μετά την ισχύ του Ν. 1337/1983 τα ποσοστά των ΚΧ, που προβλέπονται για τις επεκτάσεις, μελετώνται για το σύνολο της μελέτης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σε ολόκληρη τη πολεοδομική ενότητα.

Και σε αυτήν την περίπτωση, οι Δήμοι του Βόλου και του Ηρακλείου προηγούνται, έπεται ο Δήμος της Λάρισας και τελευταίος ακολουθεί ο Δήμος της Πάτρας.

Ένα από τα έντονα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες ελληνικές πόλεις είναι και το κυκλοφοριακό. Από τους παράγοντες που συμβάλλουν στο παραπάνω πρόβλημα είναι σίγουρα οι στενοί (και πολλές φορές εντελώς αδιάνοικτοι) δρόμοι καθώς, τα Ι.Χ. αυτοκίνητα πολλαπλασιάστηκαν τα τελευταία χρόνια ενώ, παράλληλα, αυξήθηκε ο πληθυσμός των πόλεων. Η αδυναμία ολοκλήρωσης των διαδικασιών απαλλοτρίωσης αντανακλάται στη διάνοιξη ή διαπλάτυνση των αστικών οδών, με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η κυκλοφοριακή ροή. Έτσι, όλα τα μεγάλα

³⁸ 1 Ha = 1 εκτάριο = 10 στρέμματα = 0,01 τετρ.χιλμ.

αστικά κέντρα της χώρας βρίσκονται καθημερινά αντιμέτωπα με προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Βασική προϋπόθεση της υλοποίησης του σχεδιασμού για την Τοπική Αυτοδιοίκηση (διαπλατύνσεις οδών, διανοίξεις πλατειών), αποτελεί η πάγια εξασφάλιση της οικονομική τους επάρκειας. Στον πίνακα 4.5. που ακολουθεί, γίνονται γνωστά, από την ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, η τακτική επιχορήγηση, οι φόροι και τα δημοτικά τέλη, καθώς και τα συνολικά έσοδα (σε ευρώ) για το έτος 2000 στους δήμους των τεσσάρων πόλεων. Για κάποιους από τους επιλεγμένους δήμους, δεν υπήρχαν οι πληροφορίες που αφορούν σε στοιχεία για τις στήλες του πίνακα.

Εκτός από τα τακτικά έσοδα, για τους ΟΤΑ υπάρχουν και οι έκτακτες επιχορηγήσεις (ΕΣΠΑ, ΠΕΠ, «Θησέας» κλπ), τα ενοίκια από τις ιδιοκτησίες των δήμων, τα χρήματα από τους διαφημιστικούς χώρους, καθώς και οι εισφορές σε χρήμα και οι μετατροπές εισφοράς από γη σε χρήμα. Τα παρακάτω αποτελούν ενδεικτικά στοιχεία για τις οικονομικές δυνατότητες των τεσσάρων επιλεγμένων δήμων.

Πίνακας 4.5. Χρηματοδότηση των επιλεγμένων δήμων.

ΠΟΛΕΙΣ	ΦΟΡΟΙ – ΤΕΛΗ (2000)	ΤΑΚΤ. ΕΠΙΧ. (ΚΑΠ) (2000)	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (2000)
Δήμος Πάτρας	15.346.424,06	10.572.387,43	40.939.175,35
Δήμος Ηρακλείου	-----	8.148.898,32	-----
Δήμος Λάρισας	12.707.697,73	8.150.606,02	44.803.776,96
Δήμος Βόλου	7.194.344,83	5.206.121,79	22.688.205,43

Πηγή : στοιχεία από Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, 2010, ίδια επεξεργασία.

Μετά τα δημοσιονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα μας τα τελευταία χρόνια, υπήρξε αναπροσαρμογή και στα χρηματικά ποσά των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων (ΚΑΠ) που κατανέμονται στους δήμους ως κρατική επιχορήγηση. Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται, από στοιχεία του Υπουργείου Εσωτερικών, Γεν. Δ/ση Οικονομικών Υπηρεσιών, Δ/ση Οικονομικής και Αναπτυξιακής Πολιτικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα αντίστοιχα ποσά των χρηματοδοτήσεων για τα χρόνια «της κρίσης».

Πίνακας 4.6. Κρατική επιχορήγηση των επιλεγμένων δήμων την τελευταία Ζετία.

ΠΟΛΕΙΣ	ΚΑΠ (2011)	ΚΑΠ (2012)	ΚΑΠ (2013- Σεπτέμβριος)
Δήμος Πάτρας	1.083.397,00	381.860,53	270.150,00
Δήμος Ηρακλείου	831.914,00	308.001,53	207.440,00
Δήμος Λάρισας	716.635,00	354.978,93	178.690,00
Δήμος Βόλου	826.350,00	243.418,16	206.050,00

Πηγή : στοιχεία από Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, 2013, ίδια επεξεργασία.

4.4. Συμπεράσματα

Οι αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες των δήμων (και των νομαρχιών μέχρι πρόσφατα), προχωρούσαν στις διανοίξεις των ΚΧ έστω και αν αντιμετώπιζαν σωρεία προβλημάτων. Αυτά προκαλούνταν (σύμφωνα με δεδομένο πληροφοριακό υλικό από τις αντίστοιχες υπηρεσίες) και από την έλλειψη εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού (μηχανικών που θα έπρεπε να συντάσσουν τις μελέτες των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης), και την παράλληλη συσσώρευση νομικών και δικαστικών προβλημάτων που επιβαρύνονταν από την απουσία εμπειρων νομικών συμβούλων.

Επιπλέον, σε κάθε ΟΤΑ, εκτός από τις αντιδράσεις του συνόλου των θιγόμενων (από τις επιπτώσεις του σχεδίου πόλης) πολιτών-φαινόμενο Nimby's, σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου αποτελούσε η έλλειψη κονδυλίων για την αντιμετώπιση των αποζημιώσεων. Η κρατική συμμετοχή στην εξασφάλιση ΚΧ, κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης, αποδείχθηκε ελλιπέστατη καθώς, το αρμόδιο ταμείο, το οποίο ήταν εξουσιοδοτημένο να συμμετέχει στην αποζημίωση για την εξασφάλιση των ΚΧ, κάθε άλλο παρά σε αυτό συνεργούσε (βλέπε υποκεφάλαιο 3.4, σελίδα 91).

Ακόμα, μέσα από τις ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν τις πόλεις αυτές (και την πλειονότητα των ελληνικών πόλεων), θα πρέπει να επισημανθούν τα παρακάτω :

- Υπάρχει έλλειψη δημόσιων εκτάσεων γης μεγάλου εμβαδού, στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, γεγονός που περιορίζει τις δυνατότητες για δημόσια έργα μεγάλης κλίμακας και δυσχεραίνει την πολιτική γης που θα αποσκοπούσε σ' αυτό.
- Ο κατακερματισμός και η διασπορά του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης – μικρού εμβαδού πλατείες, πάρκα, κοινόχρηστοι χώροι, κ.α. –

χωροθετημένα διάσπαρτα μέσα στον ιστό, δυσκολεύουν τις παρεμβάσεις της πολιτικής γης, που προσβλέπει σε έργα μεγάλης κλίμακας και συνολικής αποτελεσματικότητας.

- Η συχνή επικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων, που ενέχονται στην πολιτική γης για τον αστικό χώρο, αναδεικνύει τις συνεπαγόμενες δυσκολίες στο συντονισμό των διαφόρων φορέων για την αξιοποίηση της δημόσιας αστικής γης. Έτσι, παρατηρείται (συχνά) το φαινόμενο να μην είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί σωστά η όποια δημόσια αστική γη υπάρχει, μέσα στα όρια του αστικού ιστού, επειδή ακριβώς, δεν μπορεί να γίνει σωστός και υπεύθυνος προγραμματισμός.
- Τα πρόσφατα δημοσιονομικά προβλήματα επιδεινώνουν ακόμα περισσότερο τις ήδη υπάρχουσες δυσκολίες στη χρηματοδότηση έργων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.
- Ο τεμαχισμός της ιδιωτικής αστικής γης σε πολυάριθμες μικρού μεγέθους ιδιοκτησίες, δημιουργεί περιορισμούς στο συνολικό φυσικό σχεδιασμό του χώρου, όπως επίσης και δυσκολίες στη συντονισμένη εφαρμογή των σχεδίων (Γοσποδίνη, 2007: 123).

Τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν κοινά διακριτικά συστατικά που χαρακτηρίζουν τις επιλεγμένες πόλεις μεσαίου μεγέθους. Η διαφοροποίησή τους, σε κάποια από τα παραπάνω στοιχεία, σε σχέση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, είναι ως προς την κλίμακα και αφορά το μέγεθος όπως επίσης και τη χωροταξική τους διάρθρωση/κατανομή. Στις κεντρικές περιοχές των δύο μεγαλουπόλεων υπάρχουν δημόσιες εκτάσεις μεγάλου εμβαδού (πχ ο Διομήδειος Κήπος στο Χαϊδάρι, το Άλσος Βεΐκου στο Γαλάτσι, το Αττικό Άλσος στα Τουρκοβούνια κ.ά. για την πόλη των Αθηνών, επίσης την περιοχή της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, την περιοχή του Γ' Σώματος Στρατού, το πάρκο της Χριστιανικής Αδελφότητας Νέων Θεσσαλονίκης-ΧΑΝΘ κ.ά. για την πόλη της Θεσσαλονίκης), που είτε ολόκληρες είτε τμήματα αυτών θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως ΚΧ. Στις κεντρικές περιοχές των επιλεγμένων πόλεων μεσαίου μεγέθους υπάρχει μεγάλος κατακερματισμός της ιδιωτικής γης (ως αποτέλεσμα της έντονης αξιοποίησης της γης) και, βέβαια, έλλειψη δημόσιων εκτάσεων μεγάλης έκτασης. Ακόμα και στη χρηματοδότηση έργων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας, υπάρχει διάκριση των μεγαλουπόλεων σε βάρος των πόλεων μεσαίου μεγέθους καθώς, οι ανάγκες που εξυπηρετούν οι δημόσιες

υποδομές των μεγαλουπόλεων είναι περισσότερες, λόγω πληθυσμιακών μεγεθών, και καλύπτουν, ενίοτε, και τις επίσημες κρατικές ανάγκες (πρωτεύουσα-συμπρωτεύουσα).

Οι ιδιαιτερότητες των ελληνικών πόλεων, που αναφέρθηκαν προηγουμένως, δρουν ως περιοριστικοί παράγοντες στην πολιτική γης και στο φυσικό σχεδιασμό του αστικού χώρου που ακολουθείται. Εν τούτοις, δεν πρέπει να παραβλέπεται η προοπτική των καθιερωμένων πρακτικών : οι σημειακές, σταδιακές και ήπιες παρεμβάσεις πιθανόν να δύνανται, σε βάθος χρόνου, να βελτιώσουν την εικόνα της ελληνικής πόλης. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τη Γοσποδίνη (2000α : 210), «δεν είναι ικανές να αποδώσουν μια ταχεία, ριζική και ολοκληρωμένη αναβάθμιση της εικόνας και της ποιότητας των ελληνικών πόλεων, που απαιτείται για την ανταγωνιστικότητά τους μέσα στο γοργά εξελισσόμενο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα».

Συμπερασματικά μπορεί να αναφερθεί ότι, οι επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους σίγουρα αντιμετωπίζουν προβλήματα έλλειψης ΚΧ, τα οποία αντανakλούν στην εξασφάλιση επικαιροποιημένων σύγχρονων αστικών υποδομών. Οι παρεχόμενες δημοτικές υποδομές υπολείπονται των συνεχώς ανανεωμένων διεκδικήσεων των δημοτών.

Έτσι γίνεται απολύτως σαφές ότι, ένας ολοκληρωμένος αστικός σχεδιασμός, που θα παράσχει ποιότητα ζωής και αναπτυξιακές δυνατότητες στην πόλη, καθώς και ευκαιρίες βελτίωσης της διαβίωσης στους πολίτες, είναι (ίσως) εύκολο να προγραμματισθεί αλλά είναι (τελικά) δύσκολο να υλοποιηθεί. Και βέβαια, είναι καθοριστικής σημασίας ο πολεοδομικός σχεδιασμός να είναι σε θέση να αναγνωρίζει τις νέες ανάγκες των πόλεων και να παράγει εφαρμογές που θα ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις των κατοίκων. Η έρευνα πεδίου στο κεφάλαιο που ακολουθεί πραγματοποιείται, αφενός για να καταγραφούν τα αστικά δεδομένα των επιλεγμένων ελληνικών πόλεων και αφετέρου, για να μελετηθούν οι αντιλήψεις των δημοτών σχετικά με τους ΚΧ.

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

5.1. Έρευνα για τους ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους

Το σύνολο των ελληνικών πόλεων τα τελευταία χρόνια, βρίσκεται σε διαδικασίες οικονομικών, κοινωνικών και λειτουργικών μετασχηματισμών οι οποίες δεν έχουν ολοκληρωθεί. Επιχειρήσεις (διαφόρων μεγεθών) κλείνουν, ανοίγουν, μετασχηματίζονται, μετακομίζουν. Τεχνολογίες αλλάζουν. Δημογραφικές, κοινωνικές και μεταναστευτικές αλλαγές συμβαίνουν με ταχύτατους ρυθμούς. Οικογενειακές δομές και νοικοκυριά τροποποιούνται. Κάτοικοι και κατοικίες προστίθενται, έρχονται, φεύγουν, μετακινούνται σε προάστια. Σχολεία, κέντρα υγείας, παιδικοί σταθμοί, αθλητικές, πολιτιστικές, όπως και νέες διοικητικές, κοινωνικές και τεχνικές εγκαταστάσεις προστίθενται συνεχώς στον αστικό και περιαστικό ιστό καθώς οι ελάχιστες κατώτατες ανάγκες δεν έχουν ακόμη καλυφθεί. Η ευμεταβλητότητα αυτή τα τελευταία χρόνια έχει επιταχυνθεί και αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο κάτω από την πίεση σκληρών και αναπόφευκτων οικονομικών εξελίξεων, καθώς πλέον τροποποιείται η όλη δομή της ελληνικής οικονομίας. Οι συνεχείς αυτές αλλαγές πρέπει να μπορούν να αναγνωρίζονται και να ενσωματώνονται γρήγορα στον πολεοδομικό σχεδιασμό, ο οποίος είναι απαραίτητο να διαθέτει μηχανισμούς παρακολούθησης, ανταπόκρισης και ταχείας τροποποίησης του σε όποιο επίπεδο και χρόνο χρειασθεί (Πόρισμα ομάδας εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2010 : 1,2).

Οι ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους στεγάζουν ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων της χώρας. Με τα δεδομένα αυτά, η χρησιμότητα μιας έρευνας που αφορά σε πολεοδομικά στοιχεία για τις πόλεις αυτές, προκύπτει μέσα από την ανάγκη ευρύτερης διερεύνησης σχετικά με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και πτυχές του ρόλου που καλούνται να αναλάβουν οι ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Καθώς, σύμφωνα με τον Ασπρογέρακα (2003: 146), «το σύνολο των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους είναι περιφερειακά κέντρα και πιθανοί βασικοί πόλοι ενός πολυκεντρικού οικιστικού δικτύου και συνεπώς, αποκτούν στρατηγικό ρόλο στη προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης του ευρωπαϊκού χώρου».

Όπως ήδη έχει περιγραφεί (υποκεφάλαιο 3.1, σελ. 64), ο μέσος όρος αστικού πρασίνου για τις Ευρωπαϊκές πόλεις είναι 15 τ.μ./κάτοικο, ενώ η ιδανική αναλογία, σύμφωνα με την Commission of the European Communities, είναι 10 τ.μ./κάτοικο.

Από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Πολεοδομίας των επιλεγμένων ελληνικών πόλεων (υποκεφάλαιο 4.2, σελ. 117 – 137), οι υλοποιημένοι ελεύθεροι χώροι-πράσινο που διατίθενται στους δημότες των πόλεων αυτών, απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα (5.1.).

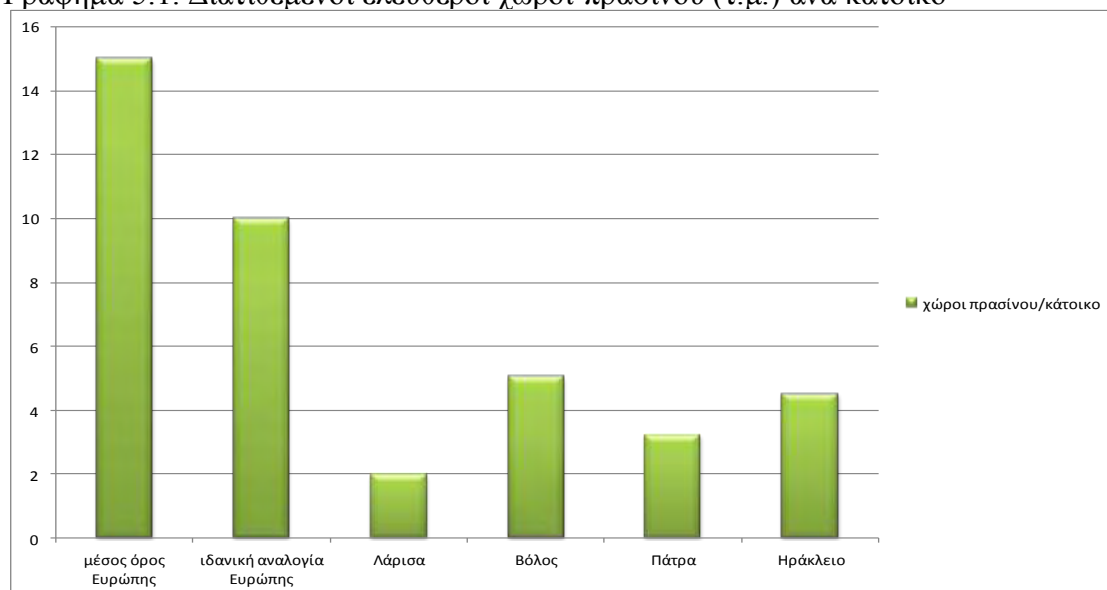
Πίνακας 5.1. Αναλογία υλοποιημένων ελεύθερων χώρων-πρασίνου ανά κάτοικο στις επιλεγμένες πόλεις

πόλεις	ελεύθ.χώροι-πράσινο/κάτοικο
Λάρισα	1,95 τ.μ./κάτ.
Βόλος	5,03 τ.μ./κάτ.
Πάτρα	3,22 τ.μ./κάτ.
Ηράκλειο	4,50 τ.μ./κάτ.

Πηγή : Δ/νσεις Πολεοδομίας των επιλεγμένων πόλεων, ίδια επεξεργασία

Στο γράφημα (5.1.) που ακολουθεί αποτυπώνεται παραστατικά η μεγάλη διαφορά των αναλογιών των υλοποιημένων ελεύθερων χώρων-πρασίνου που διαθέτουν οι επιλεγμένες ελληνικές πόλεις σε σχέση με τον μέσο όρο αλλά και την ιδανική αναλογία των χώρων στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Γράφημα 5.1. Διατιθέμενοι ελεύθεροι χώροι-πρασίνου (τ.μ.) ανά κάτοικο



Πηγή : Commission of the European Communities και Δ/νσεις Πολεοδομίας των επιλεγμένων πόλεων, ίδια επεξεργασία.

Οι ελεύθεροι χώροι λοιπόν, που διατίθενται στους δημότες των επιλεγμένων ελληνικών πόλεων σε σχέση με αυτούς για τους δημότες των ευρωπαϊκών πόλεων είναι ελάχιστοι. Ακόμα και με τις ιδανικές αναλογίες, όπως ορίζονται από την

Commission of the European Communities, οι αντιστοιχίες για τις ελληνικές πόλεις είναι δυσανάλογα μικρότερες. Χαρακτηριστικά, η πόλη του Βόλου διαθέτει για τους δημότες της την μισή αναλογία των χώρων πρασίνου από την ιδανική αναλογία για τις Ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ η πόλη της Λάρισας λιγότερο από το ένα πέμπτο. Αντίστοιχα, σε σχέση με το μέσο όρο των χώρων πρασίνου για τις Ευρωπαϊκές πόλεις, η πόλη της Πάτρας διαθέτει για τους πολίτες της σχεδόν το ένα πέμπτο, ενώ η πόλη του Ηρακλείου σχεδόν το ένα τρίτο.

Η παρατήρηση σχετικά με τις ελλείψεις χώρων πρασίνου στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις, αποτελεί το έναυσμα για τις έρευνες σχετικά με τους ΚΧ στις επιλεγμένες πόλεις.

Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι, οι ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους αποτελούν ένα ιδανικό περιβάλλον για τη διενέργεια τέτοιων ερευνών καθώς, διατηρούν αρκετά από τα χαρακτηριστικά των μεγάλων αστικών κέντρων (μεγάλο πλήθος κατοικιών, οδικών δικτύων, κυκλοφοριακών φόρτων κ.ά.) χωρίς να αλλοιώνουν ιδιαίτερα την χαρακτηριστική «μεσοαστική» φυσιογνωμία τους (πληθυσμιακή συνοχή, επικοινωνιακή εγγύτητα, εμπιστοσύνη επαφής κ.ά.). Στις επιλεγμένες αυτές ελληνικές πόλεις υπήρχε η δυνατότητα και της απρόσωπης συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων αλλά, ταυτόχρονα, και της παροχής διευκρινιστικής βοήθειας για την ολοκλήρωση της έρευνας, και της κατάθεσης ενδόμυχων σκέψεων/προβληματισμών (εξαιτίας της εμπιστοσύνης σε σχετικά «γνώριμες φυσιογνωμίες»), σε ζητήματα τα οποία απαιτούσαν λεπτούς χειρισμούς, χωρίς το φόβο της δημοσιοποίησης.

Στη συνέχεια, με τη βοήθεια των ευρημάτων της δημοσκόπησης που πραγματοποιήθηκε στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, και αφορούν στους ΚΧ (υπάρχοντες και προβλεπόμενους) και στην αποτύπωση των διαθέσεων των πολιτών για τους ΚΧ, γίνεται μία προσπάθεια αποκρυπτογράφησης και απόδοσης της κριτικής διάθεσης των απλών δημοτών και των τεχνοκρατών απέναντι στις διαδικασίες εξασφάλισης των ΚΧ.

Η δημοσκόπηση πραγματοποιήθηκε τους μήνες Δεκέμβριο 2006, Ιανουάριο και Φεβρουάριο 2007, στα πολεοδομικά συγκροτήματα των τεσσάρων επιλεγμένων πόλεων. Συμπληρώθηκαν, συνολικά, εκατόν τριάντα οκτώ (138) ερωτηματολόγια από απλούς πολίτες (45 έως 48 ανά πόλη), εκατόν δέκα εννέα (119) από τεχνοκράτες (29 έως 30 ανά πόλη) και έντεκα (11) από φορείς εξουσίας των πόλεων (2 έως 3 ανά πόλη).

Η συγκεκριμένη ερευνητική μέθοδος αποσκοπούσε στην αποτύπωση και τη διερεύνηση των διαθέσεων του πληθυσμού μέσω επιλεγμένων ερωτημάτων. Με την παραπάνω έρευνα, υπήρξε η δυνατότητα της προσωπικής επικοινωνίας με τους ερωτηθέντες, έτσι ώστε να εξηγηθούν οι σκοποί της μελέτης και να διευκρινιστούν προσωπικές απορίες. Επιπλέον, έγινε προσπάθεια ευρύτερης μετακίνησης μέσα στις πόλεις ώστε να ληφθεί μεγαλύτερο δείγμα ερωτηθέντων από περισσότερες συνοικίες. Επίσης, το θέμα του ερωτηματολογίου αποδείχθηκε αρκετά ελκυστικό, ώστε να παρακινήσει τους ερωτηθέντες να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. Γενικά επιδιώχθηκε η καταγραφή των αντιλήψεων, των προβληματισμών ακόμα και προτάσεων από μεριάς των δημοτών σε ότι αφορά τους ΚΧ. Προτιμήθηκαν σαφείς ερωτήσεις στις οποίες να αντιστοιχούν σύντομες απαντήσεις. Οι γενικές ερωτήσεις προηγούνταν των ειδικών έτσι ώστε να προετοιμάζουν τους ερωτώμενους και να τους βοηθούν στη διατύπωση των απόψεών τους. Οι ερωτήσεις προς τους δημότες στόχευαν σε κρίσεις με περιβαλλοντικό, κοινωνικό, πολιτιστικό αλλά και οικονομικό ενδιαφέρον (από την άποψη του χρηματικού κόστους που θα βαρύνει τους υπόχρεους αποζημίωσης). Υπήρξαν αρκετά διαυγείς και κατανοητές από όλους τους ερωτώμενους, χωρίς να χρησιμοποιούνται δυσνόητοι τεχνικοί όροι. Και βέβαια, οι ΚΧ αντιμετωπίστηκαν ως ένα στοιχείο της σύγχρονης αστικής πραγματικότητας, ως ένα συστατικό του συνόλου που ονομάζουμε «ποιότητα ζωής» στην πόλη.

Οι απαντήσεις στα ερωτηματολόγια αντιμετωπίστηκαν ως σφυγμομέτρηση της κοινής γνώμης που διατηρούν οι δημότες των τεσσάρων πόλεων για τους κοινόχρηστους χώρους γενικά, και ειδικότερα τη συμμετοχή των ΚΧ στην ποιοτική αναβάθμιση της ζωής στην πόλη. Παράλληλα, γίνεται προσπάθεια ανάδειξης και άλλων παραγόντων που «εφάπτονται» των κοινόχρηστων χώρων όπως, τα οικονομικά στοιχεία που συνοδεύουν την απαλλοτρίωση των ΚΧ, δηλαδή τη συμμετοχή σε χρηματικές αποζημιώσεις, την αξιολόγηση του πλήθους αλλά και του μεγέθους των υλοποιημένων και προβλεπόμενων ΚΧ καθώς, και την ικανοποίηση των πολιτών από τη διαβίωση στις επιλεγμένες πόλεις.

Οι ερωτήσεις προς τους τεχνοκράτες ήταν περισσότερο εξειδικευμένες. Αφορούσαν, όχι μόνο στη κρίση τους για τους υπάρχοντες και προβλεπόμενους ΚΧ από τη πλευρά των περιβαλλοντικών δεδομένων αλλά, και την αντιμετώπιση των ΚΧ ως επαγγελματικό εργαλείο. Επίσης, οι ερωτήσεις αποσκοπούσαν στο να διερευνήσουν την άποψη των τεχνοκρατών για τους μηχανισμούς εξασφάλισης ΚΧ

και αναλυτικότερα στην αξιολόγηση των επί μέρους στοιχείων που συγκροτούν το σύνολο της κάθε διαδικασίας.

Φυσικά, έγινε προσπάθεια η κατανομή του δείγματος να είναι (όσο το δυνατόν πιο) αντιπροσωπευτική για το σύνολο του πληθυσμού της κάθε πόλης. Η αντιπροσωπευτικότητα αφορούσε στο τόπο διαμονής, στη κοινωνική και ηλικιακή διαστρωμάτωση, στο μορφωτικό αλλά και στο οικονομικό επίπεδο των ερωτηθέντων.

Κατόπιν, ακολούθησε μια ανάλυση στο σύνολο των απαντήσεων του ερωτηματολογίου. Η συγκεκριμένη δημοσκοπική έρευνα χρησιμοποιήθηκε, κυρίως, για σύγκριση των ευρημάτων με τις βιβλιογραφικές αναφορές.

5.1.1. Καταγραφή συλλογισμών από τις απαντήσεις των κατοίκων στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους

Στη συνέχεια παρατίθεται οι απαντήσεις των κατοίκων (από τις τέσσερις επιλεγμένες πόλεις) καθώς και ένας κριτικός σχολιασμός αυτών.

Στην ερώτηση (1), σχετικά με το πλήθος των υπαρχόντων (Δημόσιων Ανοιχτών Χώρων) ΔΑΧ ή ΚΧ και την ικανοποίηση που προσφέρουν :

- Και στους τέσσερις δήμους, ένα μεγάλο ποσοστό από τους ερωτηθέντες (δηλ. 53,23 %, 25,00 %, 54,54 % και 53,66 %) δεν θεωρεί αριθμητικά λίγους τους υπάρχοντες ΔΑΧ (μάλλον πολλοί). Στην πόλη του Ηρακλείου τους θεωρούν πάρα πολλούς.
- Επίσης, σημαντικά ποσοστά (45,16 %, 30,0 %, 61,36 % και 63,41 %) δηλώνουν ότι μάλλον αρέσουν οι υπάρχοντες ΔΑΧ. Στο Ηράκλειο δεν τους εκτιμούν (τους θεωρούν λίγους αριθμητικά και ανεπαρκείς).

Στην ερώτηση (2), για το εάν είναι απαραίτητοι ή περιττοί οι προβλεπόμενοι ΔΑΧ :

- Πολύ μεγάλο ποσοστό κατοίκων (δηλ. 87,10 %, 95,0 %, 79,55 % και 85,36 %) θεωρούν ότι είναι απολύτως απαραίτητοι για τη ζωή στη πόλη.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με τις αποζημιώσεις και τις χρήσεις των ΔΑΧ :

- Συντριπτικές πλειονότητες (83,87 %, 80,0 %, 72,73 % και 80,49 %) συμφωνούν ότι η πόλη θα πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει νέους Δ.Α.Χ..
- Επίσης, σημαντικά ποσοστά των ερωτηθέντων (58,07 %, 35,0 %, 38,64 % και 65,86 %) συμφωνούν με την παραχώρηση τμήματος των ΔΑΧ σε άλλες

επιχειρηματικές χρήσεις και τα κέρδη να επιστραφούν στους δημότες (π.χ. με μείωση δημοτικών φόρων).

Στην ερώτηση (4), σχετικά με το πόσο ικανοποιημένοι είναι από την ζωή στην πόλη :

- Μεγάλα ποσοστά (33,87 %, 65,0 %, 25,0 % και 36,58 %) δηλώνουν μη ικανοποιημένοι. Παρ' όλα αυτά δηλώνουν αρνητικοί (51,62 %, 20,0 %, 31,82 % και 29,27 %) στη διάθεση για μετακόμιση σε άλλη πόλη.

Στην ερώτηση (5), σχετικά με τα χρήματα που θα διέθεταν για αποζημίωση :

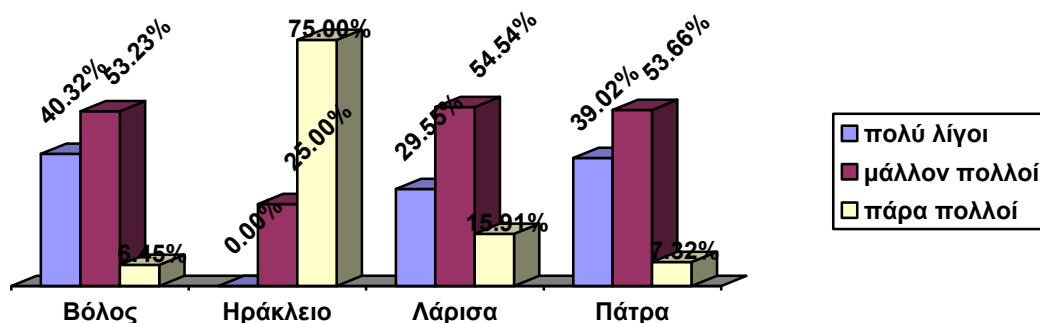
- Για την βελτίωση των υπάρχοντων ΔΑΧ, ένα σημαντικό ποσοστό δημοτών (58,07 %, 80,0 %, 75,0 % και 85,36 %) θα διέθετε ετησίως μέχρι και 5 /⁰⁰ από το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα.
- Για να κατασκευαστούν καινούργιοι ΔΑΧ, επίσης σημαντικό ποσοστό δημοτών (50,0 % 70,0 %, 59,10 % και 75,61 %) θα μπορούσε να διαθέσει μέχρι και 5 /⁰⁰ του ετήσιου εισοδήματός του.

Από το PROFILE, σχετικά με τα χαρακτηριστικά ταυτότητας, των ερωτώμενων :

- Μεγάλα ποσοστά (41,94 %, 80,0 %, 77,27 % και 41,46 %) έχουν ηλικία πάνω από 36 χρόνια, ενώ σημαντικά ποσοστά (43,55 %, 75,0 %, 72,73 % και 53,70 %) έχουν ανώτατη εκπαίδευση (ΑΕΙ).
- Ως προς τα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά, πολύ μεγάλα ποσοστά ανήκουν στην (μεσαία) αστική τάξη (62,90 %, 75,0 %, 68,18 % και 68,29 %), επίσης μεγάλα ποσοστά ανήκουν σε μεγάλα νοικοκυριά (τριμελείς και άνω οικογένειες) (56,45 %, 95,0 %, 59,64 % και 56,10 %) και (μάλλον) έχουν υψηλά εισοδήματα (54,84 %, 70,0 %, 77,28 % και 53,66 %).
- Σε ένα μόνο δήμο (της Πάτρας) βρέθηκε σημαντικό ποσοστό (24,08 %) ανέργων.

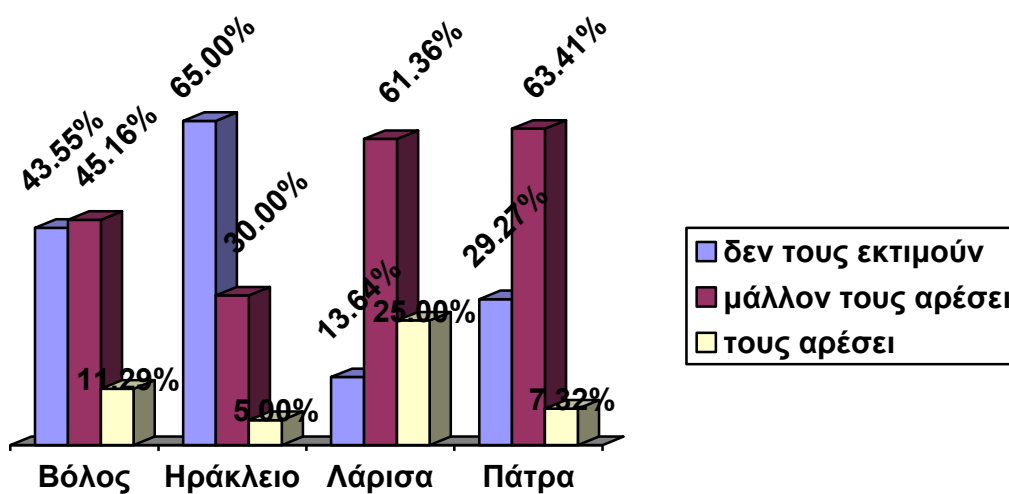
Στα γραφήματα που ακολουθούν (5.2., 5.3., 5.4., 5.5., 5.6.), αποτυπώνεται η εκτίμηση του κόσμου, των τεσσάρων πόλεων, σχετικά με τους υπάρχοντες και τους προβλεπόμενους ΔΑΧ, όσον αφορά στη ποιότητα ζωής στη πόλη και τις προθέσεις τους για οικονομική συνεισφορά.

Γράφημα 5.2. Υπάρχοντες Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (πολλοί – λίγοι)



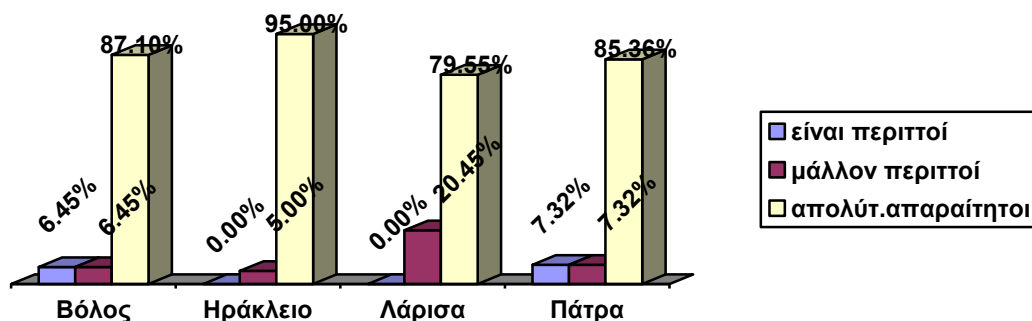
Πηγή : έρευνα πεδίου, 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 5.3. Υπάρχοντες Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (αρέσουν ή όχι)



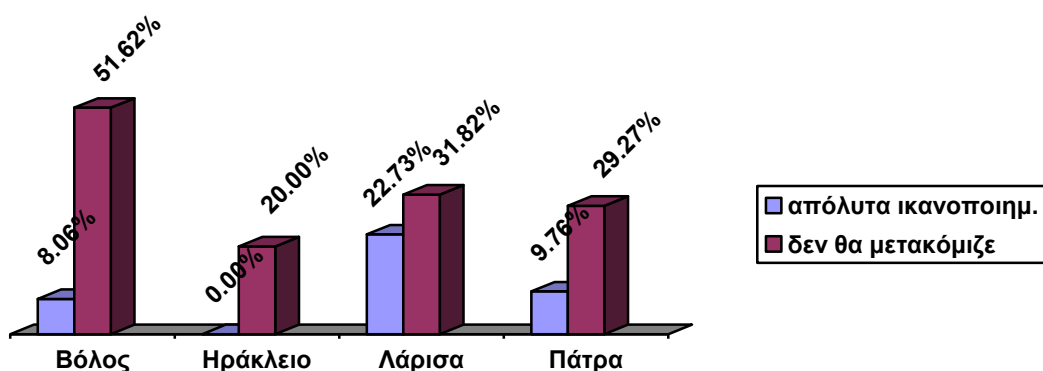
Πηγή : έρευνα πεδίου, 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 5.4. Προβλεπόμενοι Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (απαραίτητοι – περιττοί)



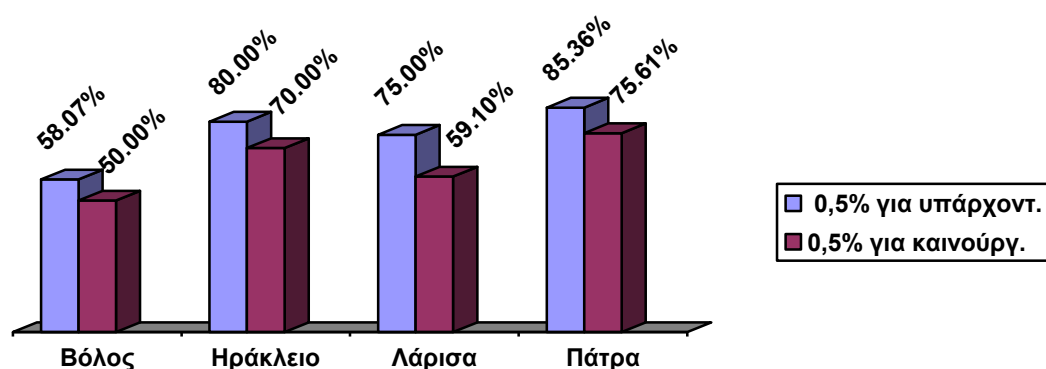
Πηγή : έρευνα πεδίου, 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 5.5. Ικανοποίηση σχετικά με τη ζωή στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις - μετακόμιση



Πηγή : έρευνα πεδίου, 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 5.6. Συνεισφορά δημοτών για τους Δημόσιους Ανοιχτούς Χώρους στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις



Πηγή : έρευνα πεδίου, 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Στα παραπάνω γραφήματα απεικονίζεται ένα μικρό ποσοστό (από 0,0% έως 22,73%) που δηλώνουν απόλυτα ικανοποιημένοι με την ζωή στην πόλη τους (σχετικά με τους ΔΑΧ). Ωστόσο, σημαντικό ποσοστό των ερωτηθέντων (από 20,0% έως 51,62%) δηλώνει ότι δεν θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη, αποδεικνύοντας ακόμα μία φορά το πόσο πολύ «δεμένοι» είναι οι Έλληνες με την ιδιοκτησία τους και τον τόπο κατοικίας τους.

Σχετικά με την οικονομική συνεισφορά των δημοτών για τους ΔΑΧ, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό (από 58,07% έως 85,36%) δηλώνει πρόθυμο να δώσει μέχρι και 5 τοις χιλίους από το ετήσιο εισόδημά του για να βελτιωθούν οι υπάρχοντες ΔΑΧ, και επίσης πολύ μεγάλο ποσοστό (από 50,00% έως 75,61%) προσφέρει πρόθυμα μέχρι και 5 τοις χιλίους από το εισόδημά του για να κατασκευαστούν καινούργιοι ΔΑΧ. Η προθυμία αυτή αντιστοιχεί με τις (μέχρι πρότινος) οικονομικές δυνατότητες της μέσης (αστικής) ελληνικής οικογένειας η οποία συγκροτεί ένα (μάλλον) μεγάλο νοικοκυριό (56,10 % έως 95,0 %) και έχει ένα (μάλλον) υψηλό εισόδημα (53,66 % έως 77,28 %). Επιπλέον, οι δημότες στους τέσσερις ελληνικούς δήμους έχοντας (σε σημαντικό ποσοστό) πανεπιστημιακή εκπαίδευση αναδεικνύουν τις αισθητικές και οικολογικές τους ευαισθησίες καθώς, με τον τρόπο αυτό γίνονται συμμετέχοντες σε έργα που θα αναβαθμίζουν τις γειτονιές τους, θα δώσουν προστιθέμενη αξία στις πόλεις τους και θα ωφελήσουν το περιβάλλον στο οποίο ζουν.

Η εικόνα του παραπάνω γραφήματος μπορεί να συνδυαστεί με τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί. Για τις τέσσερις επιλεγμένες πόλεις παρουσιάζεται, στο

παρακάτω πίνακα (5.2.), μία απεικόνιση οικονομικών στοιχείων που εμφανίζει ένα μέσο όρο του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης (ΜΑΔ)³⁹, όπως προκύπτει από σχετική ερευνητική εργασία (Αρβανιτίδης και Πετράκος, 2007).

Σύμφωνα με τον πίνακα για την κατάταξη των οικονομικά ισχυρότερων δημοτών, τη «πρωτοπορία» στο μέσο όρο του ΑΕΠ (για τα έτη 1991 και 2001) κατέχουν οι Δήμοι Ηρακλείου και Πάτρας, έπεται ο Δήμος Λάρισας και ακολουθεί ο Δήμος Βόλου. Ως προς τη σχετική εισοδηματική κατάταξη λοιπόν, οι δημότες της Πάτρας και του Ηρακλείου (που είναι οι περισσότεροι σύμφωνοι να συνεισφέρουν οικονομικά και για τη βελτίωση των υπάρχοντων ΔΑΧ και για τη κατασκευή νέων ΔΑΧ) βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση από τους δημότες της Λάρισας και του Βόλου. Με τα στοιχεία που εκθέτονται στο πίνακα, μπορεί να διαπιστωθεί και η εξέλιξη του Δήμου Πατραίων στο «οικονομικό γίνεσθαι» των ελληνικών αστικών κέντρων κατά τη δεκαετία 1991-2001.

Πίνακας 5.2. Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις (1991-2001)

έτος	Λάρισα	Βόλος	Πάτρα	Ηράκλειο
1991	1478,97	1304,47	1792,49	2151,95
2001	2536,40	2021,23	3234,45	3115,73

Πηγή : Αρβανιτίδης και Πετράκος, 2007, ίδια επεξεργασία.

Η πλειονότητα, λοιπόν, των δημοτών θεωρεί ότι οι υπάρχοντες ΔΑΧ αριθμητικά δεν είναι λίγοι, αλλά θα ήθελαν περισσότερους. Επίσης, αρκετοί από τους ερωτηθέντες απαντούν διστακτικά ότι (μάλλον) τους αρέσουν οι υπάρχοντες ΔΑΧ (είναι πολλοί λίγοι αυτοί που δηλώνουν ανεπιφύλακτα ότι τους αρέσουν), και βέβαια, οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες θεωρούν τους προβλεπόμενους από το σχέδιο πόλης ΔΑΧ απολύτως απαραίτητους. Είναι σύμφωνοι με την παραχώρηση τμημάτων των ΔΑΧ σε χρήσεις που είναι δυνατόν να αποφέρουν κέρδη. Τα κέρδη αυτά μπορούν να επιστραφούν στους δημότες μέσω της μείωσης των δημοτικών φόρων.

³⁹ Η σύγκριση των χωρών όσον αφορά το βιοτικό τους επίπεδο είναι δυνατή μέσω της μέτρησης των τιμών ορισμένων αγαθών και υπηρεσιών σε κάθε χώρα σε σχέση με το εισόδημα, με την εφαρμογή ενός κοινού τεχνητού νομίσματος που ονομάζεται "μονάδα αγοραστικής δύναμης" (ΜΑΔ). Η σύγκριση του κατά κεφαλή ΑΕΠ σε ΜΑΔ παρέχει μια εικόνα του βιοτικού επιπέδου σε όλη την ΕΕ.

5.1.2. Καταγραφή συλλογισμών από τις απαντήσεις των τεχνοκρατών στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους

Σχολιάζοντας τις απαντήσεις των τεχνοκρατών (για τις τέσσερις πόλεις).

Στην ερώτηση (1), για το πλήθος, το μέγεθος και την θέση των υαρχόντων ΔΑΧ ή ΚΧ :

- Στο σύνολο των ερωτηθέντων, κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι τους κρίνει πάρα πολλούς
- Πολύ μεγάλα ποσοστά (50,0 %, 66,67 %, 18,18 % και 57,14 %) κρίνουν ότι είναι μικρής έκτασης
- Επίσης μεγάλα ποσοστά (50,0 %, 66,67 %, 81,82 % και 42,86 %) θεωρούν ότι βρίσκονται (μάλλον) διάσπαρτοι στις συνοικίες
- Σημαντικά ποσοστά (10,0 %, 33,33 %, 63,64 % και 42,86 %) απάντησαν ότι (μάλλον) εκτιμούν την ύπαρξη των υλοποιημένων ανοιχτών χώρων.

Στην ερώτηση (2), για το πλήθος, το μέγεθος και την θέση των προβλεπόμενων ΔΑΧ :

- Συντριπτικές πλειονότητες (90,0 %, 83,33 %, 90,91 % και 100,0 %) τους κρίνει απολύτως απαραίτητους
- Πολύ μεγάλα ποσοστά (30,0 %, 83,33 %, 63,64 % και 71,43 %) θέλουν να είναι μεγάλης επιφανείας
- Επίσης μεγάλα ποσοστά (50,0 %, 83,33 %, 27,27 % και 57,14 %) πιστεύουν ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στη πόλη.

Στην ερώτηση (3), για νέους ΔΑΧ :

- Επίσης, μεγάλο ποσοστό (70,0 %, 66,67 %, 90,91 % και 85,71 %) πιστεύει ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα, για να κατασκευάσει νέους ΔΑΧ.

Στην ερώτηση (4), σχετικά με το πόσο δίκαιοι και πόσο εύκολα εφαρμόζονται οι τρόποι απόκτησης των ΚΧ και πιο συγκεκριμένα η Αναγκαστική Απαλλοτρίωση (ΑΑ), η Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) και η Εισφορά σε Γη (ΕΓ) :

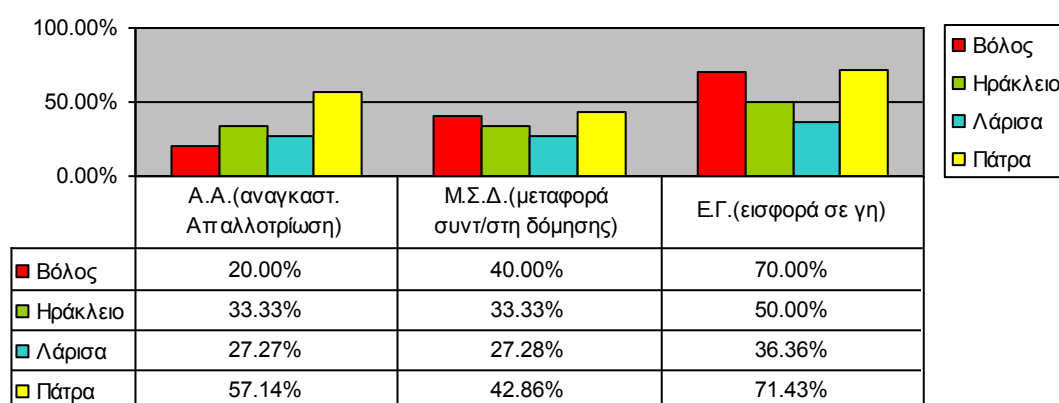
- Ως προς τη δικαιοσύνη (για την κατανομή των βαρών στους υπόχρεους) που διακρίνει τις διαδικασίες εξασφάλισης ΚΧ, στη πόλη του Βόλου θεωρούν σε ποσοστό 20,0 % την (ΑΑ), 40,0 % τη (ΜΣΔ) και 70,0 % την (ΕΓ). Στη πόλη του Ηρακλείου 33,33 % (ΑΑ), 33,33 % (ΜΣΔ) και 50,0 % (ΕΓ). Στη πόλη της Λάρισας 27,27 % (ΑΑ), 27,28 % (ΜΣΔ) και 36,36 % (ΕΓ) και στη πόλη της

Πάτρας 57,14 % (ΑΑ), 42,86 % (ΜΣΔ) και 71,43 % (ΕΓ). Επίσης, ποσοστό 30,0 % στη πόλη του Βόλου, 33,33 % στη πόλη του Ηρακλείου, 9,10 % στη Λάρισα και 42,86 % στη πόλη της Πάτρας συμφωνεί ότι η διαδικασία της εισφοράς σε γη (ΕΓ) είναι η (σχετικά) περισσότερο εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με τα τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά των διαδικασιών εξασφάλισης ΔΑΧ :

- Σημαντικά ποσοστά από τους ερωτηθέντες (70,0 %, 66,67 %, 100,0 % και 85,71 %) ζητούν συντομότερο χρόνο υλοποίησης, αλλά επίσης σημαντικά ποσοστά (50,0 %, 66,67 %, 72,73 % και 42,86 %) επιθυμούν λιγότερο κόστος στην υλοποίηση.

Γράφημα 5.7. Δίκαια διαδικασία εξασφάλισης ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις



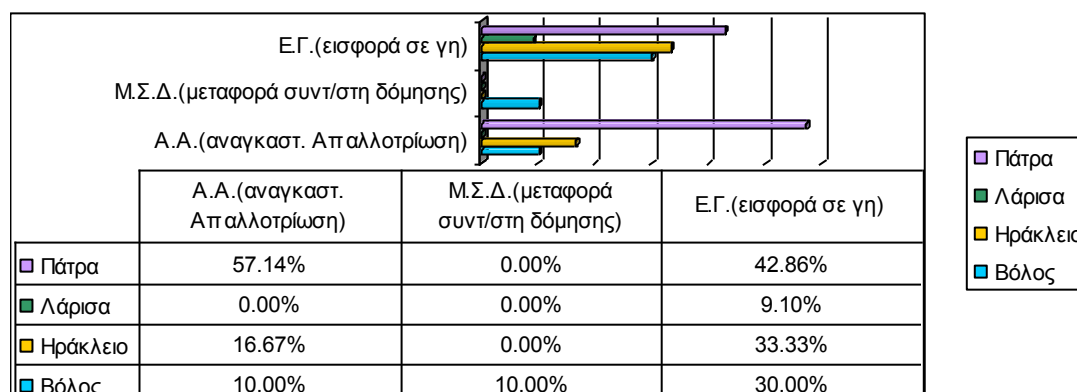
Πηγή : έρευνα πεδίου 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας τα ευρήματα της έρευνας, όπως αυτά απεικονίζονται στο παραπάνω γράφημα (5.7.), εμφανίζεται ότι οι τεχνοκράτες των τεσσάρων πόλεων «εμπιστεύονται» σαν πιο δίκαια διαδικασία την εισφορά σε γη (ΕΓ) των πράξεων εφαρμογής, δίνοντας ποσοστά (σε Βόλο και Πάτρα) 70,00 % και περισσότερο. Οι δύο άλλες μέθοδοι εξασφάλισης των ΚΧ, δηλαδή η αναγκαστική απαλλοτρίωση και η μεταφορά συντελεστή δόμησης, συγκεντρώνουν χαμηλότερα ποσοστά ως προς το πόσο δίκαιες διαδικασίες εκτιμώνται (από 20,00 % έως 57,14 % για την ΑΑ και από 27,28% έως 42,86% για την ΜΣΔ).

Μετά τη σύγκριση με τα ευρήματα του παρακάτω γραφήματος, σχετικά με την ευκολία εφαρμοσιμότητας για τις εν λόγω διαδικασίες, μπορεί να γίνει διακριτό το πόσο περισσότερο «εμπιστεύονται» την εισφορά σε γη οι τεχνοκράτες. Αντίθετα,

υπάρχει μια δυσπιστία απέναντι και στην («απεχθή») αναγκαστική απαλλοτρίωση, αλλά και στη («σχετικά άγνωστη») μεταφορά συντελεστή δόμησης.

Γράφημα 5.8. Εφαρμοσιμότητα στα εργαλεία εξασφάλισης ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις.



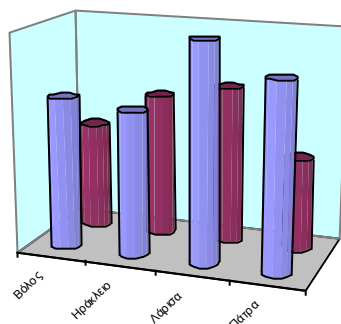
Πηγή : έρευνα πεδίου 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Στο γράφημα που προηγείται (5.8.), με κριτήριο το πόσο εύκολα εφαρμόζεται η κάθε μία από τις τρεις διαδικασίες, εμφανίζονται :

- οι τεχνοκράτες στη Λάρισα να είναι πολύ επιφυλακτικοί απέναντι και στις τρεις μεθόδους εξασφάλισης των ΚΧ, δίνοντας χαμηλά ποσοστά εμπιστοσύνης 0,00 % για την ΑΑ, 0,00 % για την ΜΣΔ και 9,10 % για την ΕΓ
- στη Πάτρα να αναγνωρίζουν σχετική ευκολία στην εφαρμοσιμότητα για την ΑΑ με ποσοστά 57,14 % και την ΕΓ με ποσοστά 42,86 %, ενώ για τη ΜΣΔ 0,00%
- αντίστοιχα στο Ηράκλειο με ποσοστά 16,67 % για την ΑΑ, 33,33 % για την ΕΓ, ενώ για τη ΜΣΔ 0,00%
- και στο Βόλο με ποσοστά 10,00 % για την ΑΑ, 30,00 % για την ΕΓ, ενώ για τη ΜΣΔ 10,00%.

Γενικά, αναγνωρίζουν την ΕΓ, ως μάλλον, εύκολα εφαρμόσιμη (με μέσο όρο ποσοστών, για τις τέσσερις επιλεγμένες πόλεις, της τάξης του 28,82 %). Επίσης, για την ΑΑ, σχετικά, εύκολα εφαρμόσιμη (με μέσο όρο ποσοστών, της τάξης του 20,95 %). Αντίθετα, η διαδικασία της ΜΣΔ κρίνεται ως, καθόλου, εύκολη διαδικασία (με μέσο όρο ποσοστών της τάξης 2,50 %).

Γράφημα 5.9. Απαιτούμενα χαρακτηριστικά εργαλείων εξασφάλισης ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις



	Βόλος	Ηράκλειο	Λάρισα	Πάτρα
■ Συντόμευση χρόνου υλοποίησης	70.00%	66.67%	100.00%	85.71%
■ Ελαχιστοποίηση κόστους	50.00%	66.67%	72.73%	42.86%

Πηγή : έρευνα πεδίου, 2006-2007, ίδια επεξεργασία.

Στο γράφημα (5.9.) όπου απεικονίζονται τα χαρακτηριστικά των νέων τρόπων απόκτησης ΚΧ, εμφανίζεται χαρακτηριστικά η απαίτηση των τεχνοκρατών στις τέσσερις επιλεγμένες πόλεις για την βελτίωση δύο τουλάχιστον συστατικών της διαδικασίας :

α) τη συντόμευση του χρόνου υλοποίησης (με ποσοστά από 66,67 % έως και 100,00 %) και

β) την ελαχιστοποίηση του κόστους (με ποσοστά από 50,00 % έως και 72,73 %).

Τα δύο αυτά στοιχεία, στη διαδικασία εξασφάλισης ΚΧ, αποτελούν τα πιο «δύσκολα» σημεία στην εφαρμογή. Ο χρόνος και το κόστος επιδρούν με τη μεγαλύτερη επιβάρυνση στα ελληνικά νοικοκυριά.

Όσον αφορά στο ερωτηματολόγιο, με το οποίο απευθυνθήκαμε στους φορείς των τεσσάρων επιλεγμένων πόλεων, θα πρέπει να αναφερθεί ότι :

- το στατιστικό δείγμα ήταν πάρα πολύ μικρό (δύο ή τρία ερωτηματολόγια σε κάθε πόλη και έντεκα συνολικά), αφού οι υπεύθυνοι τοπικοί φορείς (που ήταν πρόθυμοι να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο) ήταν αριθμητικά ελάχιστοι, αλλά και

- οι απαντήσεις τους ήταν εξιδανικευμένες για την πόλη τους, αντίστοιχα. Ο κάθε ένας από τους φορείς, θεωρούσε ότι η πόλη του είναι η καλύτερη από όλες (ωθούμενος και από προσωπικές, αλλά και από πολιτικές σκοπιμότητες), χωρίς να αναγνωρίζει κανένα πρόβλημα, αφού δεν παραδέχονταν καμία έλλειψη.

Συνεπώς, δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί η οποιαδήποτε αναλυτική προσέγγιση στα αποτελέσματα των απαντήσεων, καθώς στερούνταν κάθε στοιχειώδους αξιοπιστίας.

5.2. Ερμηνεία της έρευνας.

Από το δείγμα των ερωτώμενων δημοτών της παραπάνω έρευνας προκύπτει ότι, οι περισσότεροι ήταν ενήλικες οι οποίοι βίωναν την πλέον παραγωγική ηλικία (από 28 έως 55 χρόνια), κινούμενοι διαρκώς μέσα στην πόλη τους, είτε για εργασία είτε για διασκέδαση. Οι κάτοικοι αυτοί, έχοντας παρατηρήσει τις ελλείψεις στο σύνολο του αστικού τοπίου, διαμόρφωναν πλήρη άποψη για τις απαιτούμενες τροποποιήσεις και ολοκληρώσεις στην πόλη τους. Μεγάλος αριθμός ερωτώμενων ήταν μέλη μιας μέσης αστικής οικογένειας και επίσης, κατείχαν πανεπιστημιακή μόρφωση. Κατά συνέπεια, η έρευνα διεξήχθη σε χαρακτηριστικό δείγμα αστών-δημοτών, με σαφείς γνώσεις για τα δεδομένα της πόλης τους, καθώς και ολοκληρωμένη άποψη σχετικά με τις επιδιώξεις στα αστικά τεκταινόμενα.

Από την μελέτη των απαντήσεων διαπιστώνεται η πάγια θέληση των δημοτών για περισσότερους και μεγαλύτερους (ως προς το μέγεθος) κοινόχρηστους χώρους, οι οποίοι θα προσδώσουν αξιόλογα στοιχεία ποιότητας ζωής στις ήδη υποβαθμισμένες γειτονιές και θα βοηθήσουν προσφέροντας οξυγόνο στις ήδη προβληματικές πόλεις. Ήταν πρόθυμοι να συνεισφέρουν από το λιτό τους εισόδημα (στοιχείο που, προφανώς, έχει ανατραπεί με την πάροδο του χρόνου και την μετάβαση στην «περίοδο κρίσης») προκειμένου να απαλλοτριωθούν νέοι ΚΧ, για τους οποίους δεν έχουν αντίρρηση να παραχωρηθεί τμήμα της επιφάνειά τους για χρήση που θα αποφέρει εισοδήματα στους δήμους. Βέβαια, με τον τρόπο αυτό θα ήταν δυνατόν να επιφέρουν, σαν τελική επίπτωση, τη μείωση των δημοτικών φόρων. Γενικά, δεν δηλώνουν ικανοποιημένοι από τη διαβίωση στη πόλη τους, εξαιτίας των πολλών και ποικίλων προβλημάτων αλλά, δεν θα άλλαζαν εύκολα τόπο διαμονής. Αποδεικνύεται για ακόμη μία φορά ότι οι ελληνικές οικογένειες είναι παραδοσιακές και αναπτύσσουν ισχυρούς δεσμούς με τον τόπο κατοικίας.

Αντίστοιχη δημοσκόπηση του «Ευρωβαρόμετρου⁴⁰» που εξέτασε τον βαθμό ικανοποίησης των πολιτών σε 75 ευρωπαϊκές πόλεις στα μέσα του 2007, από τις συνθήκες διαβίωσης σε τομείς όπως η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η ρύπανση κλπ. έδειξε ότι, το 37 % των κατοίκων της ελληνικής πρωτεύουσας δηλώνουν σχετικά ή πολύ δυσαρεστημένοι από την πόλη τους (έναντι μόλις 9 % για τους κατοίκους των άλλων πόλεων). Η δυσαρέσκεια, λοιπόν, παρουσιάζεται ως κυρίαρχο στοιχείο μεταξύ των κατοίκων της Αθήνας (και όχι μόνο) για την πόλη τους. Σε λίγο καλύτερη θέση, από την Αθήνα, βρίσκεται η Νάπολη (Ιταλία). Όπως αναφέρεται στη δημοσκόπηση, από τα πολύ σημαντικά προβλήματα που απασχολούν όλους όσους ζουν στην Αθήνα, είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου (Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2451, 6-8-2007).

Η ικανοποίηση από τις συνθήκες διαβίωσης των πολιτών, που αφορούν στους ελεύθερους χώρους και στους χώρους πρασίνου, τόσο στις (επιλεγμένες) πόλεις μεσαίου μεγέθους όσο και στη μητρόπολη (Αθήνα), δεν διαφοροποιούνται και αναδεικνύουν τη δυσαρέσκεια ως πρωτεύον χαρακτηριστικό.

Και οι τεχνοκράτες που δραστηριοποιούνται στις παραπάνω πόλεις, θεωρούν απολύτως αναγκαία τη δημιουργία νέων ΚΧ. Φυσικά, έχουν θετική γνώμη για τους ήδη υλοποιημένους ΚΧ καθώς, εκτιμούν επιπλέον την ύπαρξή τους όχι μόνο γιατί αναγνωρίζουν τη συμμετοχή τους στην παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής για τους πολίτες και βελτίωσης των υποβαθμισμένων πόλεων αλλά, γιατί αποτελούν σημαντικά αρχιτεκτονικά στοιχεία που επηρεάζουν τις κατασκευές τους. Όσον αφορά στις διαδικασίες απόκτησης ΚΧ, συγκρίνοντας την απαλλοτρίωση, την μεταφορά συντελεστή δόμησης και την εισφορά σε γη, εμπιστεύονται περισσότερο την εισφορά σε γη και ως πιο δίκαιη αλλά και πιο εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία. Έχοντας υπόψη ότι η μεταφορά συντελεστή δόμησης, λόγω νομικών προβλημάτων, δεν εφαρμόζεται προς το παρόν και η εισφορά σε γη επιβάλλεται μόνο στις περιπτώσεις των επεκτάσεων του σχεδίου πόλης, αποδέχονται ως απολύτως κατανοητή την «αναγκαιότητα» της απαλλοτρίωσης για την εξασφάλιση ΚΧ στην ελληνική οικιστική πολιτική. Ωστόσο, τελικά, από την πλειονότητα των ερωτηθέντων αναγνωρίζεται ως καθοριστικής σημασίας η απλοποίηση των σχετικών διαδικασιών, θεωρείται απαραίτητη η συντόμευση του χρόνου ολοκλήρωσης και, σίγουρα,

⁴⁰ Η, από το 1973, υπηρεσία ερευνών και αναλύσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

επιβεβλημένη η εξάντληση περιθωρίων για μείωση της συνολικής οικονομικής επιβάρυνσης.

5.3. Αποτελέσματα εφαρμογών από την απαλλοτρίωση ΚΧ στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους

Από το σύνολο των μέσων εξασφάλισης ΚΧ που προβλέπονται από την ελληνική πολεοδομική νομοθεσία, αυτά που χρησιμοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης, είναι οι πράξεις τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων (Ν. Δ/γμα 17-7-1923). Επίσης, οι μηχανισμοί των πράξεων εφαρμογής και οι εισφορές σε γη, είναι που εξασφαλίζουν τους ΚΧ σε περιοχές επέκτασης του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης (σύμφωνα με τους νόμους 1337/1983 και 2508/1997).

Στη συνέχεια, παρατίθενται στοιχεία που αποτελούν πληροφοριακό υλικό, το οποίο έχει συγκεντρωθεί μετά από προσωπική έρευνα και επεξεργασία, και σε συνεργασία με τους υπεύθυνους μηχανικούς από τους αρμόδιες Πολεοδομικές Υπηρεσίες των αντίστοιχων δήμων. Αναφέρονται στη διαδικασία σύνταξης και υλοποίησης των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων, καθώς και των πράξεων εφαρμογής.

Δήμος Λαρισαίων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, που ήταν καταχωρημένα στα αρχεία της Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, για τη δεκαπενταετία (περίπου) 1997-2012, υπήρχαν συνολικά καταγεγραμμένες 324 αιτήσεις για να συνταχθούν οι απαραίτητες πράξεις τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων οικοπέδων, προκειμένου να απελευθερωθούν κοινόχρηστοι χώροι, οι οποίοι προβλέπονταν από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης. Από τις παραπάνω αιτήσεις συντάχθηκαν μόνον οι 78 πράξεις, δηλαδή ποσοστό 24,07 % περίπου. Στην υπηρεσία, το προαναφερόμενο διάστημα, απασχολούνταν δύο μηχανικοί για το συγκεκριμένο αντικείμενο.

Οι υπόλοιπες 246 (δηλαδή ποσοστό 75,93 %) δεν συντάχθηκαν και σαν κύριες αιτίες αναφέρονται ότι, αφενός, δεν προσκομίσθηκαν από τους ενδιαφερόμενους τα απαραίτητα δικαιολογητικά (τίτλοι ιδιοκτησίας, τοπογραφικά διαγράμματα κ.ά.), αφετέρου, υιοθετήθηκε από τον Δήμο και την αρμόδια υπηρεσία για την έκδοση των οικοδομικών αδειών, μια πιο διαλλακτική αντιμετώπιση (καθώς υπήρχε πρόβλημα έλλειψης προσωπικού) έτσι ώστε να επιτρέπεται στους δημότες η οικοδόμηση των οικοπέδων τους, χωρίς να επιβάλλεται η σύνταξη της πράξης αναλογισμού

αποζημίωσης (τουλάχιστον εκείνη τη χρονική στιγμή). Ενώ, δηλαδή, οι φάκελοι για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης ήταν συμπληρωμένοι, η σύνταξη των συσσωρευμένων πράξεων αναβάλλονταν για αργότερα λόγω έλλειψης προσωπικού.

Από τις 78 πράξεις που συντάχθηκαν, υλοποιήθηκαν μόνον οι 14, δηλαδή ποσοστό 4,32 % των συνολικών αιτήσεων ή 17,95 % των συνταχθέντων πράξεων. Από τις 14 πράξεις που υλοποιήθηκαν και απελευθερώθηκαν οι κοινόχρηστοι χώροι, μόνον για τις 2 από αυτές δόθηκαν για ανταλλαγή (τμήματος των υποχρεώσεων του Δήμου) δημοτικά οικοπέδα. Στις υπόλοιπες των περιπτώσεων πληρώθηκαν οι υποχρεώσεις του Δήμου για τα επικείμενα με χρήματα, όπως ορίζουν οι ισχύουσες διατάξεις (Ν. 5269/31, άρθρο 6, παρ. 6). Το κόστος των απαλλοτριώσεων (με υπόχρεο το Δήμο Λαρισαίων) υπολογίστηκε σε 1.241.498 ευρώ, που κατέβαλε ο Δήμος Λάρισας έναντι των υποχρεώσεών του, και 565.133 ευρώ, που ήταν η αξία των δημοτικών οικοπέδων, τα οποία δόθηκαν με ανταλλαγή (λόγω έλλειψης μετρητών). Δηλαδή το συνολικό κόστος, για τον Δήμο Λάρισας, ανέρχονταν σε : 1.806.631 ευρώ.

Η αρμόδια Διεύθυνση του Δήμου Λαρισαίων επικεντρώθηκε στη προσπάθεια ολοκλήρωσης των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης και, στη συνέχεια, στις διανοίξεις των σημαντικών (για τις ανάγκες της πόλης) κοινόχρηστων χώρων. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η υπάρχουσα δυσχέρεια στη κάλυψη των χρηματικών αποζημιώσεων, αναγκαστικά, ακολουθήθηκε η λύση με τις ανταλλαγές ισάξιων (οικονομικά) δημοτικών οικοπέδων. Τα χαμηλά ποσοστά των υλοποιημένων πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης (σχεδόν 18 %), αποκαλύπτουν τις οικονομικές δυσκολίες του δήμου να προχωρήσει σε απαλλοτριώσεις κοινόχρηστων χώρων.

Στο ίδιο χρονικό διάστημα (δηλαδή από το 1990), είχαν ξεκινήσει και συντάσσονταν περίπου 15 πράξεις εφαρμογής, που αφορούν την επέκταση του σχεδίου πόλης για σχεδόν 6.500 στρέμματα γης στον Δήμο Λάρισας. Το τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Δ/σης Πολεοδομίας, που χειρίζεται τα παραπάνω, προκειμένου το αντικείμενο να γίνει περισσότερο ευέλικτο και συνεπώς να ολοκληρώνεται σε συντομότερο χρόνο, προχώρησε στην κατάτμησή τους έχοντας τελικά μεγαλύτερο αριθμό πράξεων αλλά, με μικρότερο αντικείμενο (όγκο εργασίας). Τελικά, μόνο δύο (2) από αυτές (στην περιοχή της συνοικίας Αβέρωφ) βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη, ύστερα από αλληπάλληλες ακυρώσεις και ανασυντάξεις, λόγω ύπαρξης σοβαρών ιδιοκτησιακών προβλημάτων και δυσκολιών μεταγραφής στο Υποθηκοφυλακείο (Γ. Χατζούλης, 2013 - συνέντευξη).

Δήμος Βόλου.

Στη Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου δεν τηρείται οργανωμένο αρχείο – πρωτόκολλο – για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης και συνεπώς δεν υπάρχει η δυνατότητα εξεύρεσης τέτοιου είδους στοιχείων παρά μόνον μετά από εξειδικευμένη έρευνα και μόνο για την τελευταία δωδεκαετία (1995 – 2006). Κατά την περίοδο αυτή, από τις 38 συνολικές αιτήσεις για σύνταξη πράξης αναλογισμού αποζημίωσης, οι 29 συντάχθηκαν (δηλαδή ένα ποσοστό 76,31 %), ενώ οι 9 δεν συντάχθηκαν ακόμη (δηλαδή ποσοστό 23,69 %). Από το σύνολο των 29 που συντάχθηκαν, για τις 19 (δηλαδή ποσοστό 65,51 %) έχει εκδοθεί απόφαση κύρωσης από τον Νομάρχη και από αυτές για τις 9 έχει βγει απόφαση δικαστηρίου για τιμή μονάδος (δηλαδή ποσοστό 47 % από τις κυρωμένες, και 31,03 % από αυτές που συντάχθηκαν). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι, για την υλοποίηση τεσσάρων (4) από τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης για την διάνοιξη δρόμων, πληρώθηκαν για τις υποχρεώσεις του Δήμου Βόλου το ποσόν των 92.175,63 ευρώ και υπέρ τρίτων το ποσόν των 188.474,50 ευρώ. Δηλαδή το συνολικό κόστος υλοποίησης (μόνο για τις 4 πράξεις) ανέρχεται στα : 280.650,13 ευρώ. Στην υπηρεσία απασχολούνταν, για το παραπάνω διάστημα και για το αναφερόμενο αντικείμενο, ένας μηχανικός (Γ. Πολυμενίδης, 2008 - συνέντευξη).

Δήμος Πατρέων.

Στην Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Πατρέων, από το 1990 μέχρι και το 2005, είχαν υποβληθεί 166 αιτήσεις για σύνταξη πράξεων τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων οικοπέδων, από τις οποίες συντάχθηκαν τελικά οι 110 (ποσοστό 66,26 %), ενώ οι 56 δεν έχουν συνταχθεί ακόμη (ποσοστό 33,74 %). Το απασχολούμενο προσωπικό, για το παραπάνω χρονικό διάστημα, ήταν δύο μηχανικοί. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μέχρι το έτος 2006, υπήρχαν 52 δικαστικές αποφάσεις για άρση απαλλοτριώσεων (λόγω μη καταβολής των αποζημιώσεων από την πλευρά του ΟΤΑ) σε κοινόχρηστους χώρους. Από τις περιπτώσεις αυτές, έχουν ήδη αποχαρακτηρισθεί οι δεκαπέντε (15), έχουν επαναβεβαιωθεί, εν όλο ή εν μέρει, δέκα (10) περιπτώσεις και έχει δεσμευθεί πίστωση ύψους 3 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ σε εκκρεμότητα βρίσκονται είκοσι επτά (27) περιπτώσεις συνολικού εμβαδού 47 στρεμμάτων για την επαναβεβαίωση των οποίων απαιτείται ψήφιση πίστωσης για το επόμενο έτος (2007), ύψους 13.700.000 ευρώ. Οι αποχαρακτηρισμοί κοινόχρηστων χώρων αποτελούν ένα από τα σημαντικά προβλήματα για την πόλη των Πατρών. Η υλοποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης του Δήμου Πατρέων απαιτούσε την

απαλλοτρίωση, περίπου, του 10 % της συνολικής έκτασής του, με το αντίστοιχο κόστος να ανέρχεται πάνω από τα 500 εκ. ευρώ. Συνεπώς, ο κίνδυνος αλλοίωσης του σχεδίου πόλης μέσω της διαμόρφωσης συνθηκών άναρχης δόμησης, αλλά και της απώλειας κοινόχρηστων χώρων ήταν παραπάνω από εμφανής. Στο ίδιο χρονικό διάστημα συντάχθηκαν 10 πράξεις εφαρμογής (σε περιοχές επέκτασης σχεδίου πόλης) από τις οποίες κυρώθηκαν οι 9 (ποσοστό 90,00 %) (Π. Σακελαρόπουλος, 2006 - συνέντευξη).

Δήμος Ηρακλείου.

Στην Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Ηρακλείου, από το 1990 μέχρι και το 2005, είχαν κατατεθεί 250 αιτήσεις για σύνταξη πράξεων τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης, από τις οποίες συντάχθηκαν οι 145 (ποσοστό 58,00 %). Στην υπηρεσία, κατά το παραπάνω χρονικό διάστημα, απασχολούνταν ένας μηχανικός. Για την επέκταση του σχεδίου πόλης, είχαν συνταχθεί 11 πράξεις εφαρμογής, οι οποίες κυρώθηκαν (ποσοστό 100,00 %) με αντίστοιχες αποφάσεις Νομάρχη (Ε. Παπαδομαρκάκη, 2006 - συνέντευξη).

Στον πίνακα 5.3. συγκεντρώνονται τα στοιχεία που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους.

Πίνακας 5.3. Ποσοστό πράξεων αναλογ. αποζημίωσης, που συντάχθηκαν ως προς τις αιτήσεις, στις επιλεγμένες πόλεις

επιλ. πόλεις	σύντ. πρ./αιτήσ.
Δ. Λάρισας	24,07 % (78 / 324)
Δ. Βόλου	76,31 % (29 / 38)
Δ. Πάτρας	66,26 % (110 / 166)
Δ. Ηρακλείου	58,00 % (145 / 250)

Πηγή : Δ/νση Πολεοδομίας των Δήμων Λάρισας, Βόλου, Πάτρας και Ηρακλείου, ίδια επεξεργασία.

Ένας από τους λόγους υποβολής αίτησης για σύνταξη πράξης αναλογισμού αποζημίωσης είναι η οικοδόμηση σε κάποιο ακίνητο το οποίο, ή θα ρυμοτομείται ή θα είναι υπόχρεο αποζημίωσης σε κάποιο απέναντι ρυμοτομούμενο ακίνητο. Οι οικοδομικές άδειες λοιπόν, είναι μία από τις αφορμές για τις οποίες μπορεί να ξεκινήσει μία πράξη αναλογισμού.

Ο πίνακας 5.4. που ακολουθεί, περιέχει στοιχεία από την οικοδομική δραστηριότητα στους επιλεγμένους δήμους, καταχωρημένα από την Ελληνική

Στατιστική Αρχή (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: www.statistics.gr), για τη δεκαετία 1997-2006.

Πίνακας 5.4. Οικοδομική δραστηριότητα (1997-2006) στις επιλεγμένες πόλεις.

επιλεγμένες πόλεις	οικοδ. άδειες (1997-2006)
Δήμος Λάρισας	6.442
Δήμος Βόλου	4.600
Δήμος Πάτρας	11.671
Δήμος Ηρακλείου	5.690

Πηγή : στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2013, ίδια επεξεργασία.

Τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα (5.4.) αναδεικνύουν ότι, κατά τη δεκαετία 1997-2006, η οικοδομική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε στο Δήμο Πάτρας είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τους λοιπούς επιλεγμένους δήμους. Αυτό ταιριάζει και με το (απόλυτο) πληθυσμιακό μέγεθος του συγκεκριμένου δήμου. Ακολουθεί ο Δήμος Λάρισας, μετά ο Δήμος Ηρακλείου και τελευταίος (και λόγω μικρότερου μεγέθους) ο Δήμος Βόλου.

Στον πίνακα 5.5. περιλαμβάνονται στοιχεία από την πληθυσμιακή αύξηση, κατά το χρονικό διάστημα 2001 έως 2011, στις επιλεγμένες πόλεις.

Πίνακας 5.5. Αύξηση πληθυσμού (%) στις επιλεγμένες πόλεις (2001-2011) .

επιλεγμένες πόλεις	% αύξηση πληθυσμού (2001-2011)
Δήμος Λάρισας	31,89 %
Δήμος Βόλου	42,93 %
Δήμος Πάτρας	17,63 %
Δήμος Ηρακλείου	21,22 %

Πηγή : Υποκεφάλαιο 4.2. (σελ. 117-137), ίδια επεξεργασία.

Από την συσχέτιση των παραπάνω πινάκων (5.3., 5.4. και 5.5.), όπου περιλαμβάνονται στοιχεία που αφορούν πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης, οικοδομικές άδειες και αύξηση πληθυσμού για τις επιλεγμένες πόλεις, επισημαίνονται:

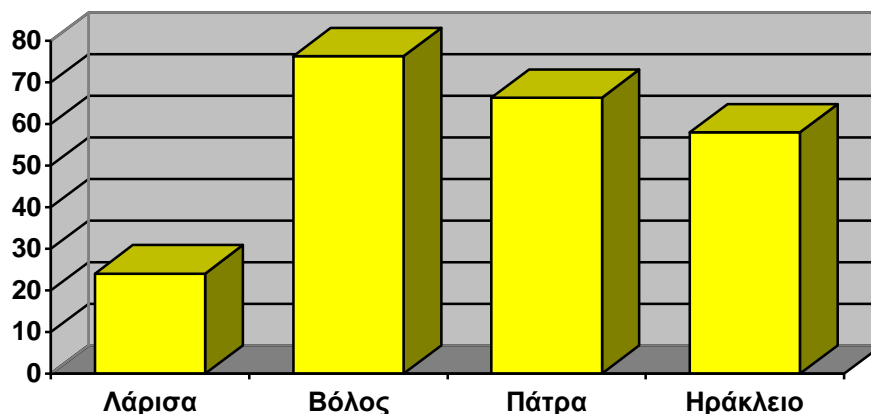
- ο μεγάλος αριθμός των αιτήσεων, για σύνταξη πράξεων, στη πόλη της Λάρισας. Αυτό αιτιολογείται από την οικοδομική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε στη πόλη της Λάρισας (πίνακας 5.4.), και ήταν η μεγαλύτερη (μετά από αυτή του Δήμου Πάτρας) άρα, την αυξημένη πίεση των δημοτών για σύνταξη πράξεων. Επίσης, η πληθυσμιακή αύξηση στο Δήμο Λαρισαίων,

κατά την περίοδο 2001-2011, υπήρξε έντονη (πίνακας 5.5.) συνεπώς, οι ανάγκες για υλοποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου ήταν επιτακτικές. Ακολουθεί, σε αριθμό αιτήσεων για σύνταξη πράξεων, ο Δήμος Ηρακλείου στον οποίο και η οικοδομική δραστηριότητα αλλά και η πληθυσμιακή αύξηση ήταν σημαντική. Έπεται ο Δήμος Πάτρας και ακολουθεί ο Δήμος Βόλου. Για τον Δήμο Πάτρας, ο μικρός (σχετικά) αριθμός αιτήσεων για σύνταξη πράξεων αιτιολογείται από το (αναλογικά) μικρότερο ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης, ενώ ο (απόλυτα) μεγάλος αριθμός των οικοδομικών αδειών, που εμφανίζονται στον πίνακα 5.4., αιτιολογείται από το πληθυσμιακό μέγεθος του δήμου. Τέλος, για το Βόλο στον οποίο καταγράφονται οι λιγότερες αιτήσεις για σύνταξη πράξεων, υπάρχει μια (σχετικά) μικρή οικοδομική δραστηριότητα, μια μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση και το μικρότερο (απόλυτα) εκτατικό μέγεθος του ομώνυμου δήμου.

- τα ποσοστά των πράξεων αναλογισμού που συντάχθηκαν σε σχέση με τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν στις πολεοδομικές υπηρεσίες. Αυτό ερμηνεύεται από την γενικότερη πολιτική των δήμων, ως προς τη σύνταξη των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης, σε συνδυασμό με την αναπτυσσόμενη οικοδομική δραστηριότητα. Από τους παράγοντες που εμφανίζεται να παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του παραπάνω πίνακα, είναι ο βαθμός της ευελιξίας (και της ανοχής) των αρμόδιων υπηρεσιών, ως προς τη διαδικασία σύνταξης των αναγκαίων πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης. Κατά τη διαδικασία έκδοσης οικοδομικής άδειας, και ενώ απαιτούνταν η σύνταξη μιας πράξης αναλογισμού αποζημίωσης, προκειμένου να διευκολυνθεί η οικοδόμηση της πόλης, η αρμόδια Υπηρεσία της Πολεοδομίας μπορούσε να επιτρέψει την υποβολή φακέλου, για τη σύνταξη μιας πράξης αναλογισμού αποζημίωσης, με απαιτούμενα τα απολύτως απαραίτητα που προβλέπονται από τη σχετική νομοθεσία (τοπογραφικό διάγραμμα και τίτλους ιδιοκτησίας). Στην αντίθετη περίπτωση, μπορούσε να παραμένει αυστηρή και απόλυτη στις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις, τηρώντας «το γράμμα του νόμου» και απαιτώντας την τήρηση όλων των λεπτομερειών (πλήρη φάκελο με τίτλους ιδιοκτησίας για το κάθε ακίνητο και πιστοποιητικά από το οικείο Υποθηκοφυλακείο). Υπήρξε διακριτικό στοιχείο της εφαρμοζόμενης πολιτικής από την αντίστοιχη δημοτική αρχή. Στο Δήμο Λαρισαίων υπήρχε ένας πολύ μεγάλος αριθμός αιτήσεων από τους πολίτες, για σύνταξη πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης

(324), ανάλογος με την αυξημένη οικοδομική δραστηριότητα που καταγράφεται στον πίνακα 5.4. Το ποσοστό των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης που συντάχθηκε είναι πολύ μικρό μόλις 24,07 %. Συνεπώς, ενώ το ενδιαφέρον των δημοτών ήταν πολύ έντονο, η δημοτική υπηρεσία αδυνατούσε να ανταποκριθεί (σχετικά) στις απαιτήσεις των πολιτών. Η αρμόδια υπηρεσία του Δήμου Λάρισας, δεν αντιμετώπισε με επιτυχία την στελέχωση με το κατάλληλο επιστημονικό προσωπικό (υπήρχαν σοβαρές ελλείψεις σε μηχανικούς και σε νομικούς). Επιπλέον, το ιδιοκτησιακό κατεστημένο υπήρξε ιδιαίτερα πολύπλοκο. Από ίδια γνώση προκύπτει ότι, σε πολλές συνοικίες του δήμου (Άγιος Κων/νος, Αμπελόκηποι, Χαραυγή, Αβέρωφ) υπήρχαν προβλήματα πολλαπλών κατατιμήσεων στα οικόπεδα, τα οποία δυσχέραιναν ιδιαίτερα τις πράξεις τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης. Επίσης, υπήρχαν διαπιστωμένες ελλείψεις σε οριστικούς τίτλους ιδιοκτησίας (ο αριθμός των προσυμφώνων υπήρξε ιδιαίτερα μεγάλος). Η ερμηνεία αυτή «αντανακλάται» στην υφιστάμενη κατάσταση της πόλης με δρόμους μη διαπλατυσμένους σε όλη τη διάσταση που προβλέπει το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης, και με κοινόχρηστους χώρους μη διανοιγμένους. Στο Δήμο Ηρακλείου, οι αιτήσεις των δημοτών για σύνταξη πράξεων ήταν αρκετές (250) ενώ, η αρμόδια υπηρεσία ανταποκρίθηκε με επιτυχία (ως προς τη σύνταξη) στο 58,00 % των αντίστοιχων πράξεων. Στο Δήμο Πάτρας, ο αριθμός των αιτήσεων δεν ήταν ιδιαίτερα μεγάλος (166) και η αρμόδια υπηρεσία συνέταξε το 66,26 % των πράξεων, δηλαδή ένα αρκετά μεγάλο αριθμό πράξεων σε σχέση με τις υπάρχουσες αιτήσεις. Τέλος, στο Δήμο Βόλου ο αριθμός των αιτήσεων ήταν πολύ μικρός (38) και συνάδει με τα στοιχεία του πίνακα 5.4. που αναφέρονται στη (σχετικά) μικρή οικοδομική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε και στο μικρό πληθυσμιακό μέγεθος, ενώ το ποσοστό των πράξεων που συντάχθηκαν, από την αρμόδια υπηρεσία, ήταν σχετικά μεγάλο και ανέρχεται στο 76,31 %.

Γράφημα 5.10. Ποσοστό πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης που συντάχθηκαν ως προς τις αιτήσεις, στις επιλεγμένες πόλεις



Πηγή : Δ/νσεις Πολεοδομίας των Δήμων Λάρισας, Βόλου, Πάτρας και Ηρακλείου, ίδια επεξεργασία.

- Στο παραπάνω γράφημα (5.10.) απεικονίζεται, εμφανώς, ότι ο Βόλος είναι από τις πόλεις στις οποίες οι αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες έχουν προχωρήσει (αναλογικά) στη σύνταξη μεγάλου αριθμού πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης. Ο Δήμος της Πάτρας και του Ηρακλείου ακολουθούν και τελευταίος στην κατάταξη έρχεται ο Δήμος της Λάρισας. Στο Δήμο Βόλου λοιπόν, η Πολεοδομία του οποίου συνέταξε τις περισσότερες πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης, έχει εξασφαλίσει ένα ικανοποιητικό ποσοστό υλοποιημένων ΚΧ/χώρων πρασίνου (όπως απεικονίζονται και στα στοιχεία του πίνακα 4.2. στη σελίδα 138), ενώ οι Δήμοι Πάτρας, Ηρακλείου και Λάρισας ακολουθούν στην κατάταξη. Ο Δήμος Βόλου, ο οποίος συνέταξε τις περισσότερες πράξεις, έχει σύγχρονο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης από το 1930 (το αρχαιότερο μετά το Δήμο Πατρέων) το οποίο, υπέβαλε αργότερα σε αναθεωρήσεις προστατεύοντας τον αρχικό χαρακτήρα του σχεδίου και προσπαθώντας να διατηρήσει την ισορροπία ανάμεσα στα νέα δεδομένα (αυξημένα πληθυσμιακά και κυκλοφοριακά μεγέθη) και την παραδοσιακή φυσιογνωμία της πόλης. Έτσι, οι υποβαλλόμενες αιτήσεις για σύνταξη πράξεων στο Δήμο Βόλου, αφορούσαν σε πολύ μικρά (ως προς το μήκος) τμήματα οδών και ελάχιστες διανοίξεις πλατειών μικρής έκτασης. Οι πράξεις λοιπόν, μπορούσαν να συνταχθούν σχετικά εύκολα και σε σύντομο χρονικό διάστημα. Στο Δήμο Λάρισας, στον οποίο συντάχθηκαν οι λιγότερες πράξεις,

υπάρχει εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο από το 1947 (συγκριτικά με τις άλλες επιλεγμένες πόλεις το νεώτερο χρονικά) το οποίο, επιχειρώντας να ενσωματώσει τα σύγχρονα δεδομένα, προχώρησε σε μεγάλες διαπλατύνσεις και κεντρικών αλλά και συνοικιακών οδών. Οι υποβαλλόμενες αιτήσεις για σύνταξη πράξεων αφορούσαν σε πολύ μεγάλα τμήματα περιφερειακών οδών (διαπλάτυνση Ηρώων Πολυτεχνείου, υπογείωση Φαρσάλων κ.ά.), όπως επίσης και σε ευρείας έκτασης διανοίξεις πλατειών (πλατείες – 2 – Ανθούπολης, πλατεία Αβέρωφ κ.ά.). Οι πράξεις αυτές, ήταν πολύπλοκες, απαιτούσαν χρονοβόρες διαδικασίες (κάποιες από αυτές δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί) και δημιούργησαν πολύ έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.

5.4. Συμπεράσματα

Η έρευνα πεδίου στις επιλεγμένες πόλεις αποδεικνύει τη σταθερή βούληση των δημοτών αλλά και των τεχνοκρατών για δημιουργία περισσότερων ΚΧ. Από τα συγκεντρωμένα στοιχεία στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, προκύπτει σαφώς ότι υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από τους δημότες (οι οποίοι υποβάλλουν τις σχετικές αιτήσεις στις Υπηρεσίες) για τη σύνταξη πράξεων απαλλοτρίωσης, προκειμένου να απελευθερωθούν περισσότεροι ΚΧ. Επίσης, η συνολική διεκπεραίωση του πολεοδομικού αντικειμένου από το προσωπικό που στελεχώνει τις Διευθύνσεις Πολεοδομίας, παρουσιάζει την καταβολή προσπάθειας για την αποπεράτωση των αιτημάτων των δημοτών χωρίς, ωστόσο, να υπάρχει απόλυτη κάλυψη των δημοτικών αιτημάτων από τις παρεχόμενες δημοτικές υπηρεσίες. Από την ολοκλήρωση των διαδικασιών απαλλοτρίωσης, καταδεικνύεται η προβληματική και σίγουρα μη αποδοτική λειτουργία των αρμόδιων υπηρεσιών. Η ανεπάρκεια σε αρμόδιο προσωπικό στις αντίστοιχες Υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη ολοκλήρωση του έργου τους, είναι εν πρώτοις έκδηλη και σίγουρα απαιτείται η συμπλήρωση των ελλείψεων.

Μετά τη σύνταξη της πράξης ακολουθεί η διαδικασία της διάνοιξης του ΚΧ, κατά την οποία παρεμβαίνουν καθοριστικά οι οικονομικές δυνατότητες των αντίστοιχων δήμων οι οποίοι, πολλές φορές, καλούνται να πληρώσουν τις απαραίτητες αποζημιώσεις (και για τις ίδιες υποχρεώσεις, και για λογαριασμό τρίτων υπόχρεων δημοτών και για τα επικείμενα) προκειμένου να εξοφληθούν οι θιγόμενοι ιδιοκτήτες, να απελευθερωθούν οι ρυμοτομούμενες ιδιοκτησίες και να αποδοθούν σε κοινή χρήση. Οι οικονομικές δυνατότητες των Δήμων αποτελούν ένα από τους

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

καθοριστικούς παράγοντες για την εφαρμογή του σχεδιασμού, σε συνδυασμό πάντα και με την βούληση των τοπικών αρχών. Η κοινωνική πίεση επίσης, είναι από τους παράγοντες που διαμορφώνουν την εφαρμοζόμενη πολιτική κατά την υλοποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης.

Η ύπαρξη λιγιστών ΚΧ στις πόλεις αναδεικνύει την μη αποτελεσματική παραγωγή των διαδικασιών απαλλοτρίωσης συνολικά, και ως προς την θεσμική αλλά και την υπηρεσιακή λειτουργία, τα οποία επηρεάζουν την εξέλιξη των πράξεων απαλλοτρίωσης και τα οποία θα ερευνηθούν στο επόμενο κεφάλαιο.

6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΕΡΕΥΝΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ.

6.1. Η πολεοδομική ταυτότητα του Δήμου Λαρισαίων

Η πόλη της Λάρισας κατοικείται από την αρχαιότητα. Υπήρξε η πρωτεύουσα της Πελασγιώτιδας, μιας από τις τέσσερις θεσσαλικές τετραρχίες. Τον 4^ο αιώνα π.Χ. συγκροτήθηκαν οι Θεσσαλικές πόλεις σε ομόσπονδο κράτος πολιτικοοικονομικού χαρακτήρα, το οποίο ονομαζόταν κοινό των Θεσσαλών και είχε έδρα την Λάρισα. Με τις σωστικές ανασκαφικές έρευνες αποκαλύφθηκαν συγκροτήματα πολλών κατοικιών των ελληνιστικών και ρωμαϊκών χρόνων, τα οποία είναι δομημένα με το «ιπποδάμειο» πολεοδομικό σύστημα. Αποτελούν δηλαδή, οικοδομικά τετράγωνα με κατεύθυνση από βορρά προς νότο και παράλληλη διάταξη μεταξύ τους. Τα τετράγωνα χωρίζονται μεταξύ τους με παράλληλους και κάθετους δρόμους (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : <http://www.archaiologia/wp-content/uploads/2011/06/34-8.pdf>).

Η πόλη, από την αρχαιότητα, διαρθρώνονταν γύρω από το λόφο του Φρουρίου και δίπλα στον Πηνειό ποταμό. Το ιπποδάμειο σύστημα των δρόμων της πόλης είχε οργανωθεί γύρω από το κέντρο της σημερινής Κεντρικής πλατείας, όπου τοποθετείται και η αρχαία αγορά.

Στους χάρτες, που ακολουθούν (6.1. και 6.2.), εμφανίζονται τοπογραφικά διαγράμματα της κεντρικής περιοχής της πόλης της Λάρισας, με τη διάταξη των κυριότερων κεντρικών οδών (Κύπρου, Παπαναστασίου, Ανθίμου Γαζή, Παναγούλη), η οποία παραμένει αναλλοίωτη μέχρι και σήμερα.

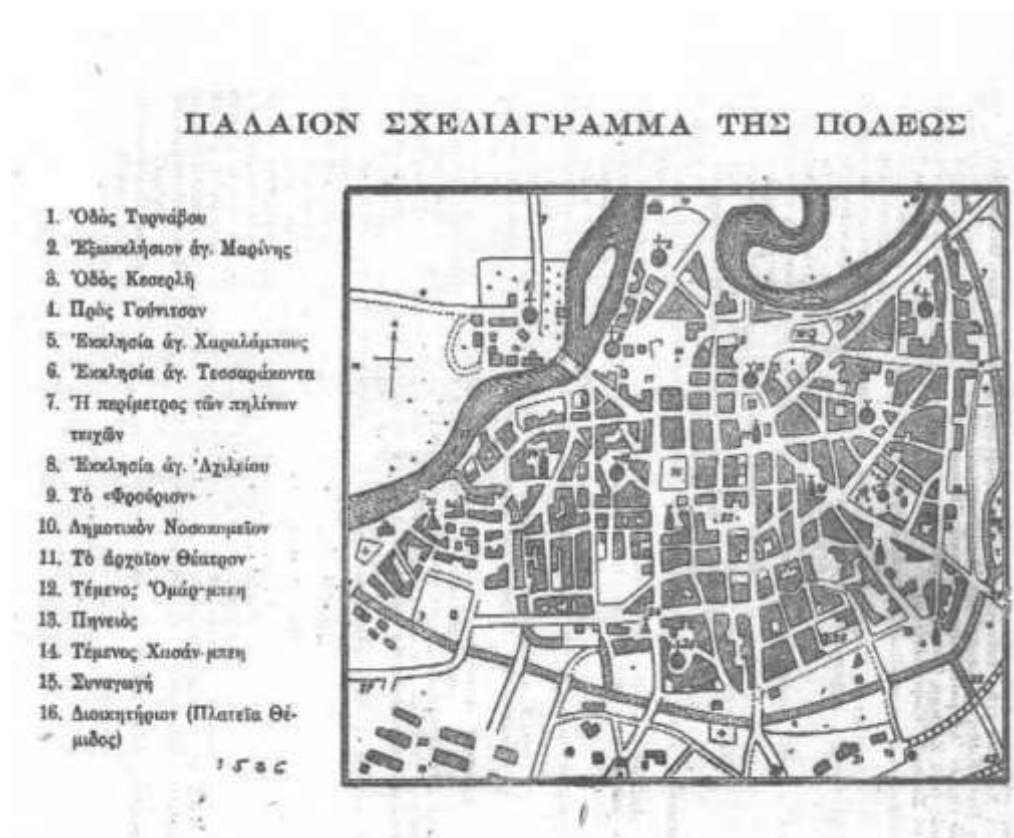
Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαιού μεγέθους.

Χάρτης 6.1. Πιθανή διάταξη των Ο.Τ. και των δρόμων της Λάρισας σύμφωνα με το Ιποδάμειο πολεοδομικό σύστημα.



Πηγή : Αρχείο Δήμου Λαρισαίων.

Χάρτης 6.2. Παλαιό σχεδιάγραμμα της πόλης Λάρισας (1586 μ.Χ.)



Πηγή : Αρχείο Δήμου Λαρισαίων.

Ο Οθωμανικός ιστός, όπως ακριβώς υπήρχε στην πόλη της Λάρισας μετά την προσάρτησή της στο νεοσύστατο Ελληνικό Κράτος το 1881, περιοριζόταν στη περιοχή του σημερινού κέντρου, ανάμεσα στον Πηνειό ποταμό και τα τείχη της πόλης. Τα τείχη εκείνης της εποχής βρίσκονταν στη θέση της σημερινής οδού Ηρώων Πολυτεχνείου. Στις 31 Αυγούστου του 1881 η Λάρισα απελευθερώθηκε από τους Τούρκους. Αυτή την περίοδο, ο πληθυσμός της πόλης είναι 13.169 κάτοικοι και είναι η μεγαλύτερη πόλη της Θεσσαλίας

Το πρώτο σχέδιο πόλης εκπονήθηκε το 1883 και ρύθμιζε την ανάπτυξη μίας Λάρισας των 20.000 κατοίκων που θα αναπτυσσόταν γύρω από το υπάρχον κέντρο της πόλης. Τότε άρχισαν να δημιουργούνται οι υποδομές, οι υπηρεσίες και η αναψυχή, οι οποίες καθιστούσαν τη Λάρισα πόλο έλξης στη Θεσσαλία. Αρχικά, ο πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε μέσα στα όρια του παλιού, οθωμανικού, αστικού ιστού, ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : <http://www.larissa-dimos.gr/new/>).

Μέχρι και το 1887 και λίγο αργότερα ως τις αρχές του 1900, αναπτύχθηκε η αγορά της πόλης σε όλη την περιοχή της σημερινής οδού Βενιζέλου μέχρι και τη γέφυρα. Η περιοχή αυτή μαζί με την Κεντρική πλατεία αποτέλεσε τον πυρήνα του κέντρου της πόλης. Το 1890 η πόλη είχε πληθυσμό 13.610 κατοίκων. Την ίδια εποχή η Αθήνα είχε 107.251 κατοίκους.

Μετά το μακεδονικό αγώνα (1900-1910) και τους απελευθερωτικούς πολέμους του 1912-13 η πόλη άρχισε μία προσπάθεια για την αναγέννηση της. Ο πληθυσμός της είχε αυξηθεί και έφτανε τις 30.000 κατοίκους περίπου, και ήταν η μεγαλύτερη πόλη της Θεσσαλίας. Μετά το 1922 εγκαταστάθηκαν, στη πόλη, πρόσφυγες που επέφεραν σημαντικές ανακατατάξεις στην οικονομία της περιοχής. Στην απογραφή του 1951 το πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας είχε 43.225 κατοίκους ενώ το 1961 ο πληθυσμός είναι 55.858.

Στη δεκαετία του '70 υπήρξε σημαντική αύξηση του πληθυσμού για την πόλη της Λάρισας (72.760 κάτοικοι το 1971) λόγω αστυφιλίας. Η αύξηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης χώρων για κατοικία και παραγωγικές εγκαταστάσεις. Οι άνθρωποι, για να στεγαστούν, άρχισαν να κτίζουν αυθαίρετες κατοικίες, άναρχα δομημένες σε περιοχές που δεν υπήρχαν υποδομές. Σημαντικές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης έγιναν το 1976 και το 1979. Τη δεκαετία του '80 ο πληθυσμός αυξάνεται (102.426 κάτ. το 1981) και οι επεκτάσεις της πόλης

συνεχίζονται. Το 1986 θεσμοθετήθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ενώ το 1988-89 γίνεται νέα επέκταση του σχεδίου πόλης καθώς και αναθεώρηση των παλαιότερων σχεδίων από τις περιοχές επέκτασης του 1976 και 1979. Τη δεκαετία του '90 ο πληθυσμός αυξάνεται και πάλι (114.334 κάτ. το 1991). Έγινε ανάπλαση της περιοχής του φρουρίου μετά την απομάκρυνση της λαχαναγοράς και επέκταση των πεζοδρομήσεων στο κέντρο της πόλης ενώ παράλληλα έγινε αναδιαμόρφωση των τριών πλατειών που βρίσκονται στο κέντρο (Κεντρική, Ταχυδρομείου, Λαού).

Για τον Δήμο Λαρισαίων, η πρώτη έγκριση πολεοδομικού σχεδίου έγινε το 1947 (ΦΕΚ 242 Α/25-10-47) και αφορούσε το κέντρο της πόλης και τις συνοικίες της Φιλιππούπολης και τμήμα των Αμπελοκήπων.

Ακολούθησαν οι εγκρίσεις :

- του 1960 (ΦΕΚ 159 Δ/2-11-60) για τη συνοικία Σουφλάρια,
- του 1961 (ΦΕΚ 75 Δ/8-7-61 και ΦΕΚ 132 Δ/2-11-61) για τις συνοικίες Ηπειρώτικα και Νεάπολη, αντίστοιχα,
- του 1965 (ΦΕΚ 24 Δ/13-2-65) για τμήμα της συνοικίας Νεάπολη,
- του 1968 (ΦΕΚ 34 Δ/24-2-68) για τμήμα της συνοικίας Αμπελοκήπων,
- του 1970 (ΦΕΚ 97 Δ/14-5-70 και ΦΕΚ 222 Δ/6-10-70) για τμήματα των συνοικιών Ηπειρώτικα και Νεάπολης, αντίστοιχα,
- του 1976 (ΦΕΚ 72 Δ/15-3-76) για τις συνοικίες Νέα Σμύρνη, Ιπποκράτης, Παπασταύρου, Νεράϊδας, Λειβαδάκι και ΑΤΑ, και
- του 1979 (ΦΕΚ 121 Δ/26-2-79) για τις συνοικίες Χαραυγή, Ανθούπολη, Πυροβολικά, Αβέρωφ, Άγιος Θωμάς, τμήμα της συνοικίας Λειβαδάκι, Νέα Ηπειρώτικα και Τούμπα.

Το 1974 εκπονήθηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο για την πόλη της Λάρισας, παράλληλα με το οποίο είχαν ανατεθεί και τα ρυμοτομικά σχέδια για περιοχές όπου υπήρχε δόμηση αλλά δεν υπήρχε εγκεκριμένο σχέδιο πόλης. Το Ρυθμιστικό αυτό σχέδιο δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Σήμερα, η εκτός σχεδίου αυθαίρετη δόμηση εμφανίζεται εξαιρετικά περιορισμένη, (προφανώς) λόγω των σημαντικών επεκτάσεων του σχεδίου, που έγιναν το 1976 και το 1979 (με ρυμοτομικά σχέδια τα οποία είχαν καταρτισθεί σύμφωνα με το Ρυθμιστικό σχέδιο του 1974). Αντίθετα, υπάρχουν εκτάσεις μέσα στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης που δεν έχουν ακόμα δομηθεί στο σύνολό τους.

Δυστυχώς, τα ρυμοτομικά σχέδια, που θεσπίστηκαν τότε, έμειναν στην ουσία ανεφάρμοστα για δύο λόγους :

1^ο) ο Δήμος Λάρισας δεν είχε την οικονομική δυνατότητα να εξασφαλίσει τους κοινόχρηστους χώρους που προβλέπονταν σ' αυτά, και

2^ο) τα σχέδια βασίστηκαν σε αεροφωτογραφίες με σημαντικές αποκλίσεις από την υφιστάμενη κατάσταση, και το υπάρχον δίκτυο των οδών βρέθηκε σε πολλαπλές αντιφάσεις με το προτεινόμενο και τελικά εγκεκριμένο, οδικό δίκτυο.

Αυτό είχε σαν συνέπεια την αδυναμία έκδοσης οικοδομικών αδειών και την εμπλοκή των ενδιαφερομένων σε χρονοβόρες διαδικασίες σύνταξης πράξεων, τακτοποίησης οικοπέδων και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων οικοπέδων, σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς του Ν. Δ/τος του 1923, για την εφαρμογή του σχεδίου.

Το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης της Λάρισας αναθεωρήθηκε σε δύο ενότητες :

- με την με αριθμό 1668/28-3-1988 (ΦΕΚ 348 Δ/10-5-88) απόφαση Νομάρχη (Α' αναθεώρηση) και
- την με αριθμό 811/17-2-1989 (ΦΕΚ 183 Δ/30-3-89) απόφαση Νομάρχη (Β' αναθεώρηση).

Το 1980 έγινε αναθεώρηση του Ρυθμιστικού σχεδίου του 1974, ώστε να εναρμονιστεί με τη μελέτη Κέντρα Εντατικής Περιφερειακής Έρευνας «Κ.Ε.Π.Α. Βόλου – Λάρισας». Το 1983, στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ), ανατίθενται δύο μελέτες, με στόχο την τροποποίηση και βελτίωση του παλιού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου), αλλά και την αναθεώρηση των σχεδίων των περιοχών επέκτασης (1976 και 1979) της πόλης (Μελέτη Αναθεώρησης του υφιστάμενου σχεδίου πόλης και επέκτασής του). Σήμερα και οι δύο αυτές μελέτες έχουν ελάχιστη χρησιμότητα καθώς, είτε έχει ξεπεραστεί κατά πολύ ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού (για το Γ.Π.Σ. είναι η πενταετία), είτε δεν ανταποκρίνονταν εξαρχής στις ανάγκες για τις οποίες είχαν εκπονηθεί.

Η μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση της Λάρισας στις δεκαετίες 1961, '71 και '81 οδήγησε σε περαιτέρω επεκτάσεις της πόλης σε περιοχές που κτίστηκαν πολλά αυθαίρετα. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα μέσα της δεκαετίας του '80, το 60 % της κτισμένης επιφάνειας προερχόταν από αυθαίρετη δόμηση που εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης το 1989 (Λάλου, 2010 : 533).

Η πρώτη επέκταση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης Λάρισας έγινε το 1988 (ΦΕΚ 354 Δ/12-5-88) και περιλάμβανε τις συνοικίες ΣΕΚΦΟ, Αβέρωφ, Πυροβολικά, Ηπειρώτικα, Τούμπα, Νεράϊδα και Χαραυγή (Θεσσαλικό). Η δεύτερη επέκταση, για το Δήμο της Λάρισας, έγινε το 1989 (ΦΕΚ 388 Δ/14-6-89) και περιλάμβανε τμήματα των συνοικιών ΣΕΚΦΟ, Λειβαδάκι, Αγ. Θωμάς, Αγ. Γεώργιος, Ηπειρώτικα και Ν. Σμύρνη.

Με την με αριθμό 5625/59708/28-9-2009 (ΦΕΚ 523/9-10-2009) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Θεσσαλίας εγκρίθηκε η αναθεώρηση και επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Λαρισαίων. Στην παραπάνω απόφαση περιλαμβάνονται : το Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης του Δήμου, η οργάνωση των χρήσεων γης και η προστασία του περιβάλλοντος του Δήμου, η Γενική Πολεοδομική Οργάνωση και Ρύθμιση των Οικιστικών Υποδοχέων – Πολεοδομικών Ενοτήτων, το πρόγραμμα Ενεργοποίησης του ΓΠΣ και Γενικές – Μεταβατικές – Καταργούμενες διατάξεις.

Ο Δήμος Λαρισαίων είναι από τους (ελάχιστους) δήμους που διαθέτουν Διεύθυνση Πολεοδομίας από το 1981. Στη Δ/ση Πολεοδομίας ανήκουν τα τμήματα :

- Πολεοδομικού Σχεδιασμού,
- Έκδοσης Οικοδομικών Αδειών & Επικινδύνων Κτισμάτων,
- Αυθαιρέτων και
- το τμήμα Υποστήριξης και Προγραμματισμού.

Το τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού σήμερα ασχολείται, εκτός των άλλων, με τη σύνταξη των πράξεων τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων οικοπέδων και επίσης με την επίβλεψη των πράξεων εφαρμογής. Το τμήμα επανδρώνεται, εκτός από την προϊσταμένη, με έξι (6) διπλωματούχους μηχανικούς, ένα (1) νομικό, δύο (2) τεχνολόγους μηχανικούς και δύο (2) διοικητικούς υπαλλήλους. Όλοι, οι παραπάνω, ασχολούνται με τις διαδικασίες που αφορούν στις πράξεις αναλογισμού (σύνταξη - αποζημιώσεις - διανοίξεις), στις πράξεις εφαρμογής (επίβλεψη μελετών - διαδικασία κύρωσης και μεταγραφής - διαδικασία είσπραξης των εισφορών σε χρήμα) καθώς και στις τροποποιήσεις του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης.

Το σύνολο των κοινόχρηστων χώρων, των χώρων πρασίνου (πάρκα, πλατείες, παιδικές χαρές κ.ά.) και του οδικού δικτύου, που βρίσκονται εντός του εγκεκριμένου

σχεδίου πόλης, είναι περίπου 3.580,50 στρ. (δηλαδή το 27,54 % του «παλαιού» εγκεκριμένου σχεδίου) και κατανέμονται ως εξής:

- Στον **τομέα Α'**. Χαρακτηρίζεται από το κέντρο της πόλης και τις συνοικίες που εφάπτονται σ' αυτό, όπως ένα τμήμα της συνοικίας των Αμπελοκήπων και της Φιλιππούπολης, στις οποίες το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε το 1947. Η έκταση του τομέα είναι 2.150 στρ. Το εμβαδόν των ΚΧ είναι περίπου 527,5 στρ., δηλαδή το 24,53 % της έκτασης του τομέα και το 4,06 % του «παλαιού» εγκεκριμένου σχεδίου (π.ε.σ.). Από αυτά, 10,0 περίπου στρέμματα είναι η κεντρική πλατεία της Λάρισας, δίπλα στο Δικαστικό μέγαρο, 6,5 στρ. είναι η πλατεία Ταχυδρομείου, 3,5 στρ. είναι το πάρκο της Νέας Αγοράς, 35 στρ. είναι το πάρκο του Αγίου Αχιλλείου στην κορυφή της πόλης και 15 στρ. το αρχαίο θέατρο, που εξακολουθεί να βρίσκεται σε διαδικασία ανάδειξης.
- Στον **τομέα Β'**. Τον αποτελούν οι «παλιές» συνοικίες - όπως Αμπελόκηποι και Σουφλάρια - από χρονολογική σειρά έγκρισης του σχεδίου πόλης σ' αυτές, στον οποίο το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε το 1960 και το 1968. Η έκταση του τομέα είναι 1.700 περίπου στρέμματα. Το εμβαδόν των ΚΧ, πρασίνου και οδικού δικτύου είναι 407,6 περίπου στρέμματα, δηλαδή ποσοστό 23,98 % της συνολικής έκτασης του τομέα και το 3,14 % του π.ε.σ.. Σ' αυτά συμπεριλαμβάνονται : 7,5 περίπου στρέμματα της πλατείας και 2,0 στρέμματα της παιδικής χαράς στη συνοικία Αμπελόκηποι, 5,5 περίπου στρέμματα της πλατείας του Αγίου Δημητρίου και 4,0 στρέμματα της πλατείας Σουφλαρίων.
- Στον **τομέα Γ'**. Στον οποίο το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε το 1961, το 1965 και το 1970, δηλαδή τις συνοικίες Αγ. Αντωνίου, Νεάπολη και Ηπειρώτικα, έκτασης 3.700 στρ. περίπου. Περιλαμβάνει τις συνοικίες καθώς απομακρυνόμαστε από το κέντρο της πόλης. Το εμβαδόν των ΚΧ, πρασίνου και οδικού δικτύου είναι 1.078 περίπου στρέμματα, δηλαδή ποσοστό 29,13 % της συνολικής έκτασης του τομέα και το 8,29 % του π.ε.σ. Από αυτά, 19,5 περίπου στρέμματα είναι το πάρκο του Αγίου Αντωνίου δίπλα στο Στρατιωτικό Νοσοκομείο της πόλης, 17,0 στρέμματα είναι του Δημοτικού Γηροκομείου και 17,5 περίπου στρέμματα καταλαμβάνουν οι νησίδες των ποδηλατοδρόμων στην οδό Παπανδρέου στη συνοικία Νεάπολη.
- Στον **τομέα Δ'**. Περιλαμβάνονται οι «νεότερες» συνοικίες, όπου το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε το 1979, όπως τις συνοικίες Χαραυγή, Ανθούπολη,

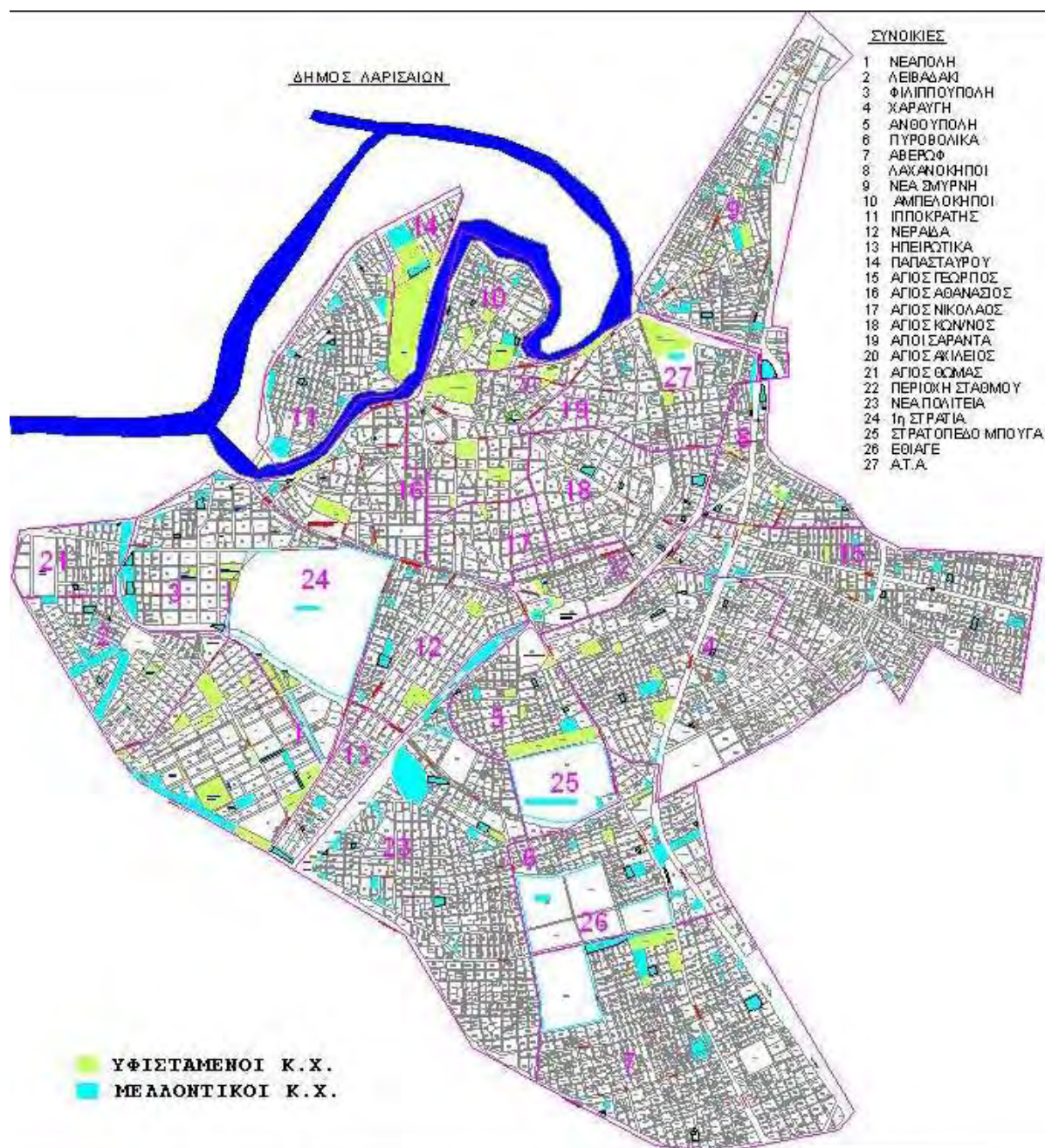
Πυροβολικά, Σιδ. Σταθμός, Τούμπα και Λειβαδάκι, δηλαδή στις συνοικίες που βρίσκονται έξω από το σιδηροδρομικό δίκτυο και την παλαιά εθνική οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, έκτασης 4.500 στρ. περίπου. Το εμβαδόν των ΚΧ, πρασίνου και οδικού δικτύου είναι 1.212 περίπου στρέμματα, δηλαδή ποσοστό 26,93 % της συνολικής έκτασης του τομέα και το 9,32 % του π.ε.σ.. Σ' αυτά βρίσκονται 7,0 περίπου στρέμματα που αποτελούν το πάρκο της οδού Ιάσωνος, 8,0 στρέμματα το πάρκο και η πλατεία στην εκκλησία της Ανάληψης, 6,0 περίπου στρέμματα η κεντρική πλατεία στη συνοικία της Ανθούπολης, 19,0 στρ. το αθλητικό κέντρο στη συνοικία και 17,0 στρ. η περιφερειακή πλατεία της συνοικίας Ανθούπολη.

- Τέλος, στον **τομέα Ε'**. Περιλαμβάνονται οι περιφερειακές συνοικίες, όπου το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε το 1976, δηλαδή οι συνοικίες Ν. Σμύρνη, Ιπποκράτης, Παπασταύρου, Νεράϊδα και Α.Τ.Α., έκτασης 950 στρ. Οι συνοικίες Ιπποκράτη και Παπασταύρου ξεχωρίζουν από την υπόλοιπη πόλη, καθώς έχουν ως φυσικό όριο τον Πηγεϊό ποταμό. Στον τομέα αυτό, το εμβαδόν των ΚΧ, πρασίνου και οδικού δικτύου είναι 355,4 περίπου στρέμματα, δηλαδή ποσοστό 37,41 % της συνολικής έκτασης του τομέα και το 2,73 % του π.ε.σ. Από αυτά, τα 130 στρέμματα αποτελεί το πάρκο του Αλκαζάρ (έτσι εξηγείται και το εντυπωσιακά μεγάλο ποσοστό των ΚΧ) και 2,5 στρέμματα είναι οι νησίδες της οδού Κοζάνης. Το πρόβλημα, στον τομέα αυτό, είναι ότι το πάρκο του Αλκαζάρ είναι (μεν) μια μεγάλη έκταση πρασίνου (αλλά) συγκεντρωμένη σε ένα μόνο σημείο, με αποτέλεσμα οι δύο συνοικίες να αντιμετωπίζουν (ειδικά) προβλήματα ως προς την έλλειψη άλλων διάσπαρτων, κοινόχρηστων χώρων. Επίσης, πρόβλημα υπάρχει και στο ήδη υφιστάμενο οδικό δίκτυο καθώς οι υπάρχοντες οδοί δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τον κυκλοφοριακό φόρτο και δεν προχωρούν νέες διανοίξεις οδών οι οποίες προβλέπονται από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης.

Στον επόμενο χάρτη (6.3.) αποτυπώνεται το σύνολο των υφιστάμενων (μέχρι και το 2009) και των προβλεπόμενων ΚΧ (πλατειών), όπως καθορίζονται από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης για το Δήμο Λαρισαίων.

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Χάρτης 6.3. Υφιστάμενοι και μελλοντικοί ΚΧ στο Δήμο Λαρισαίων.



Πηγή: Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2009, ίδια επεξεργασία.

Στους πίνακες που ακολουθούν εμφανίζονται, συγκεντρωτικά, τα στοιχεία που αναλύονται παραπάνω.

Στον πρώτο πίνακα (6.1.) αναφέρεται η έκταση του κάθε τομέα, το εμβαδόν των ανοιχτών δημόσιων χώρων, των χώρων πρασίνου και του οδικού δικτύου, όπως επίσης και το ποσοστό των χώρων αυτών ανά τομέα.

Πίνακας 6.1. Έκταση τομέων και εμβαδόν ΚΧ, χώρων πρασίνου και οδικού δικτύου στο Δήμο Λαρισαίων

ΤΟΜΕΙΣ	Έκταση (στρ.)	εμβαδόν ΚΧ, χώρ. πρασ. & οδικ. δικτ. (στρ.)	ΚΧ /τομέα (%)
Α'	2.150στρ	527,5στρ	24,53%
Β'	1.700	407,6	23,98
Γ'	3.700	1.078	29,13
Δ'	4.500	1.212	26,93
Ε'	950	355,4	37,41
ΣΥΝΟΛΟ	13.000 στρ.	3.580,50 στρ.	27,54 %

Πηγή : Δ/νση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2009, ίδια επεξεργασία.

Στον επόμενο πίνακα (6.2) εμφανίζεται το ποσοστό των κοινόχρηστων χώρων, στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης.

Πίνακας 6.2. Ποσοστά ΚΧ στο σύνολο του εγκεκρ. σχεδ. πόλης του Δήμου Λαρισαίων

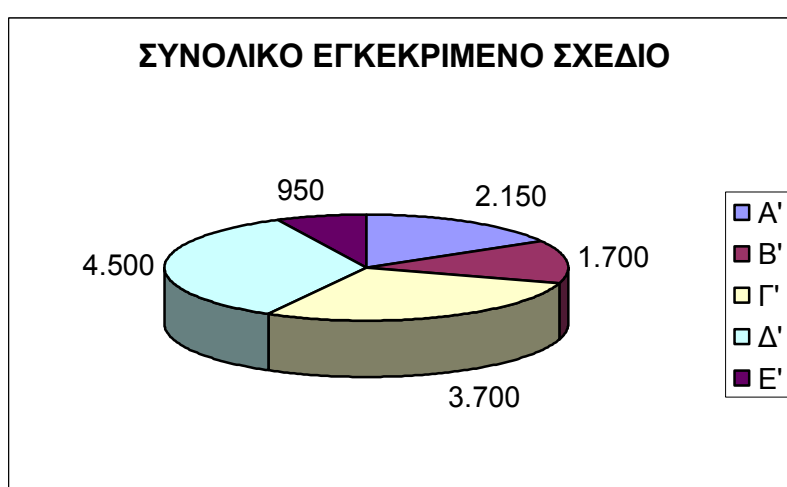
ΤΟΜΕΙΣ	ΚΧ/εγκεκρ. σχεδ.
Α'	4,06 %
Β'	3,14 %
Γ'	8,29 %
Δ'	9,32 %
Ε'	2,73 %

Πηγή : Δ/νση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2009, ίδια επεξεργασία.

Στα δύο γραφήματα που ακολουθούν, εμφανίζεται παραστατικά η εικόνα για το (παλιό) εγκεκριμένο σχέδιο πόλης, όπως είναι χωρισμένο στους πέντε τομείς, καθώς και το σύνολο των ΚΧ ανά τομέα.

Στο πρώτο γράφημα (6.1.) απεικονίζεται το μέγεθος των τομέων στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, με τον τομέα Δ' να είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση από όλους και να ακολουθούν ο Γ', ο Α', ο Β' και ο Ε' που είναι ο μικρότερος σε έκταση.

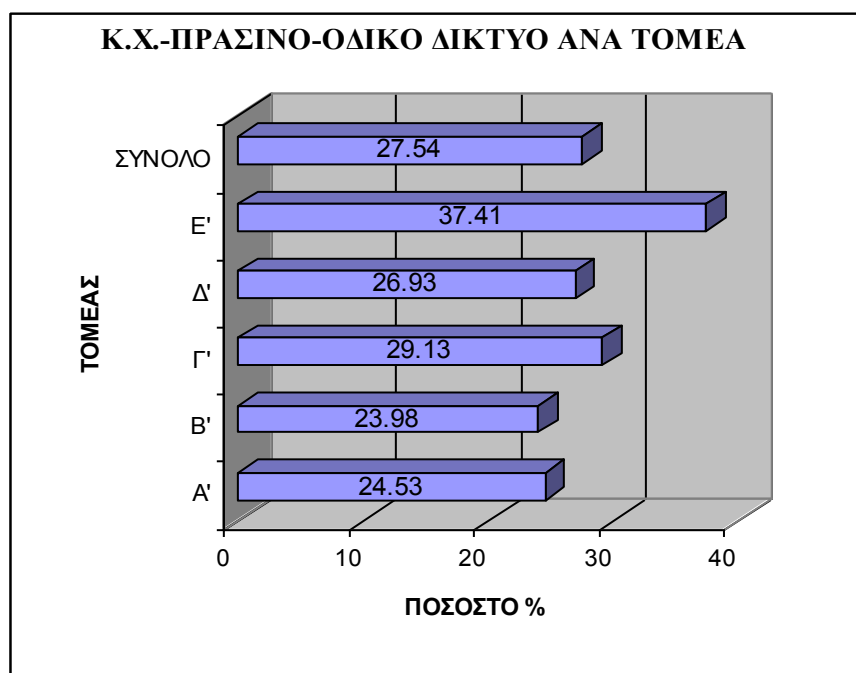
Γράφημα 6.1. Μέγεθος τομέων στο σύνολο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης του Δήμου Λαρισαίων



Πηγή : Δ/νση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2009, ίδια επεξεργασία.

Στο δεύτερο γράφημα (6.2.) απεικονίζεται το σύνολο των ΚΧ ανά τομέα, με τον τομέα Ε' να κατέχει την πλειονότητα των ΚΧ (εξ αιτίας του πάρκου Αλκαζάρ). Ακολουθεί ο Γ', ο Δ', ο Α' και ο Β' με το μικρότερο ποσοστό ΚΧ.

Γράφημα 6.2. Το σύνολο των ΚΧ ανά τομέα για το Δήμο της Λάρισας



Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2009, ίδια επεξεργασία.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθούν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά για το σύνολο των πληροφοριών. Τουλάχιστον, για την πόλη της Λάρισας όπου, αφενός, οι υπάρχουσες πληροφορίες είναι πολλαπλά διασταυρωμένες, αφετέρου, η εικόνα για την πόλη είναι πλήρης και αναλυτική (αφού βασίζεται σε ίδια γνώση).

Η γενική εικόνα, η οποία απεικονίζεται στους πίνακες και τα αντίστοιχα γραφήματα, ίσως να μην είναι απόλυτα ρεαλιστική, καθώς τα νούμερα που αναφέρονται στους τομείς της Λάρισας δεν αποδίδουν τις λεπτομέρειες για την κάθε συνοικία. Υπάρχουν συνοικίες στην πόλη για τις οποίες η «συνολική» εικόνα δεν αντιπροσωπεύει με την επί μέρους κατάσταση. Δηλαδή υπάρχουν γειτονιές (λόγου χάριν το ευρύτερο κέντρο, η περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου, οι Αμπελόκηποι κ.ά.), που δεν έχουν καθόλου ή έχουν ελάχιστες υλοποιημένες πλατείες και βέβαια, το πράσινο που υπάρχει στις περιοχές αυτές είναι σχεδόν μηδαμινό. Οι παραπάνω περιοχές είναι από τις παλαιότερες συνοικίες της πόλης και οι λεπτομέρειες, που συνθέτουν την πραγματική κατάσταση, είναι ότι :

- υπήρχαν υλοποιημένοι πολλοί στενοί δρόμοι (ικανοί να εξυπηρετήσουν τους ανάγκες των παλαιότερων εποχών), οι οποίοι με τις αναθεωρήσεις των εγκεκριμένων σχεδίων δεν διαπλατύνθηκαν αρκετά, λόγω των έντονων κοινωνικών αντιδράσεων

και επιπρόσθετα

- υπήρχε διαμορφωμένο ένα ιδιοκτησιακό καθεστώς με πολλούς ιδιοκτήτες, που ήταν πολύ δύσκολο να συνεννοηθούν μεταξύ τους (καθώς επηρεάζει και το μεσογειακό ταπεραμέντο), και θεωρούσαν οδυνηρό το να δεχτούν την διευθέτηση της οποιασδήποτε πολεοδομικής λύσης. Τα οικοπέδα έχουν υποστεί πολλαπλές κατατμήσεις, μεταφέροντας τα κοινωνικά δεδομένα και τις υπάρχουσες οικογενειακές παραδόσεις (γονικές παροχές, προίκες κ.ά.). Σε αρκετές περιπτώσεις υπήρξαν δικαστικές εκκρεμότητες για την αναγνώριση ιδιοκτητών, που καθυστερούσαν υπερβολικά την δικαστική ολοκλήρωση των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων και την συμπλήρωση των διαδικασιών τροποποίησης του σχεδίου πόλης για πιο αποδοτικές λύσεις.

Ωστόσο, υπάρχουν συνοικίες που ανεβάζουν τον μέσο όρο για το σύνολο της πόλης (η Ανθούπολη, η περιοχή του Αγίου Αντωνίου, η συνοικία Παπασταύρου κλπ). Συνοικίες, στις οποίες η ύπαρξη ενός πάρκου (του Αγίου Αντωνίου, δίπλα στο παλαιό στρατιωτικό νοσοκομείο και του πάρκου του Αλκαζάρ, δίπλα στο παλιό γήπεδο της ΑΕΛ) προσφέρει στην περιοχή μεγαλύτερη άνεση στη κυκλοφορία, ελκυστικότητα ως προς την επισκεψιμότητα και πλεονεκτήματα καθαρότερης ατμόσφαιρας.

Γενικά, στις περιοχές επέκτασης του σχεδίου πόλης της Λάρισας, οι χώροι, που έχουν χαρακτηριστεί από το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ως κοινόχρηστοι χώροι, είναι πάρα πολύ μικροί σε έκταση και διασπαρμένοι στον χώρο, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν να λειτουργήσουν ως «πόλος» συγκέντρωσης των κατοίκων της περιοχής. Αυτό οδηγεί σε αναζήτηση δραστηριοτήτων (κοινωνικών - αναψυχής) σε συγκεκριμένους χώρους εκτός της περιοχής τους (Νεάπολη, Νεράϊδα κ.ά.), με τελική κατάληξη την υπερβολική επιβάρυνση των, ήδη, υπάρχοντων οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων.

Εξαιρέση, στο παραπάνω, αποτελούν η ιδιοκτησία του ΕΘΙΑΓΕ στη συνοικία Πυροβολικά (έκτασης περίπου 387,0 στρ.) και ο χώρος του 303 ΠΕΒ στη Χαραυγή (έκτασης περίπου 85,5 στρ.), οι οποίοι θα μπορούσαν να αποτελέσουν εστίες (σχετικής) αξιοποίησης (π.χ. πάρκο, βοτανικός κήπος κ.λ.π.). Όμως, ενώ κάποιες εκτάσεις από τους χώρους αυτούς είναι χαρακτηρισμένοι από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης ως κοινόχρηστοι δεν υλοποιούνται καθώς, δεν απελευθερώνονται από τα

αρμόδια υπουργεία (Γεωργίας και Εθνικής Άμυνας) και η δυνατότητα αξιοποίησης αυτών των εκτάσεων να τίθεται σε αμφιβολία (τουλάχιστον προς το παρόν).

Αντίστοιχα τα στρατόπεδα (το στρατόπεδο Μπουγά έκτασης περίπου 228,0 στρ., ο χώρος 1^{ης} στρατιάς έκτασης περίπου 600,0 στρ., ο χώρος του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας έκτασης περίπου 98,5 στρ.) αποτελούν ένα ακόμα δυνητικό στοιχείο απόκτησης κοινόχρηστων χώρων (ή και κοινωφελών) μέσα στον αστικό χώρο. Ο Ν. 2745/1999 (ΦΕΚ 224 Α/27-10-99) για την «Σύσταση προσωρινής υπηρεσίας για την αξιοποίηση και μετεγκατάσταση στρατοπέδων», προβλέπει την κατά τουλάχιστον 50 % παραχώρηση των εκτάσεων από τα στρατόπεδα που απελευθερώνονται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Επιπλέον, προβλέπει τον καθορισμό νέων χρήσεων γης και όρων δόμησης, ανεξαρτήτως των ισχυόντων ή προβλεπομένων, δίνοντας την ευκαιρία για δημιουργία νέων χώρων αστικού πρασίνου.

Ακόμη, οι χώροι των μηχανοστασίων και του εμπορευματικού σταθμού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας στην περιοχή Μεζούρλο, οι οποίοι δεν είναι σε χρήση πια, θα ήταν δυνατόν να αποτελέσουν μελλοντικούς κοινόχρηστους χώρους. Αντίστοιχο καθεστώς (μη απελευθέρωσης) ισχύει για τους παραπάνω χώρους και τους φορείς που θα ήταν δυνατόν να συμβάλλουν στην αξιοποίησή τους.

Επίσης, το παλιό νεκροταφείο (το οποίο δεν χρησιμοποιείται πια) θα μπορούσε να αποτελέσει (με την κατάλληλη διαμόρφωση) έναν ακόμα μεγάλο δημόσιο ανοιχτό χώρο με πολλές χρήσεις (αθλητικές, κοινωνικές, πολιτιστικές κ.ά.). Η ανάπλάσή του, όμως, εμποδίζεται από τις ιδιοκτησίες των παλιών οικογενειακών τάφων (που δεν απεμπολούν τα ιδιοκτησιακά τους δικαιώματα). Ένα επιπλέον πρόβλημα, στην αλλαγή χρήσης του παλιού νεκροταφείου καθώς και στην ανάπτυξη ποικίλων άλλων δραστηριοτήτων στον χώρο αυτό, αποτελεί η ύπαρξη του Εβραϊκού νεκροταφείου που συνορεύει με τον προαναφερθέντα χώρο. Από πλευράς της Εβραϊκής κοινότητας υπάρχουν έντονες αντιδράσεις (καθολική αρνητική διάθεση) για την οποιαδήποτε αξιοποίηση του παραπάνω χώρου (Γ. Χατζούλης, 2009 - συνέντευξη).

Η μέση πυκνότητα του Δήμου της Λάρισας είναι περίπου 4,9 κάτοικοι ανά στρέμμα γης. Από τους τέσσερις Ελληνικούς δήμους μεσαίου μεγέθους που εξετάζουμε, αποτελεί την περισσότερο αραιοκατοικημένη πόλη (5,8 κατ./στρ. για το Δήμο Ηρακλείου, 6,0 κατ./στρ. για το Δήμο Πατρέων και 6,8 κατ./στρ. για το Δήμο Βόλου) και σ' αυτό έχουν προφανώς πρωταγωνιστικό ρόλο η γεωπολιτική θέση της

πόλης, οι γεωμορφολογικές συνθήκες της περιοχής (δεν υπάρχουν ανυπέρβλητα εμπόδια για την εξάπλωση των ορίων του δήμου), αλλά και η ύπαρξη "ισχυρών" επαρχιών στο εσωτερικό του νομού (Ελασσόνα, Τύρναβος, Αγιά και Φάρσαλα), οι οποίες με την ανάπτυξή τους κατόρθωσαν να συγκρατήσουν τον τοπικό πληθυσμό και, συνεπώς, να εμποδίσουν την εσωτερική μετανάστευση.

Η Λάρισα, μια σύγχρονη βιώσιμη πόλη, έχει ως κεντρικό της στόχο τη μείωση των δυσμενών επιπτώσεων της λειτουργίας της στο άμεσο φυσικό περιβάλλον και κατ' επέκταση στο οικοσύστημα που την περιβάλλει. Η σχέση περιβάλλοντος και δομημένου αστικού χώρου περιλαμβάνει παραμέτρους, που κρίνονται πια εξαιρετικής σημασίας, και επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την αειφόρο ανάπτυξη. Η βιώσιμη πόλη επιδιώκει πάντα την ιδανική λειτουργία και την τέλεια συνύπαρξη του δομημένου υπόβαθρου, του αδόμητου περιβάλλοντος και του πληθυσμιακού συνόλου της πόλης.

Βέβαια, η βιωσιμότητα της πόλης εξαρτάται και από την πυκνοκατοίκησή της. Η Eurostat, η στατιστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα πλαίσια του προγράμματος Urban Audit για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2004, κατέταξε τις Ευρωπαϊκές πόλεις σύμφωνα με πληθυσμιακά κριτήρια. Από τις πλέον πολυπληθείς πόλεις στην Ευρώπη θεωρούνται το Λονδίνο (1336 κάτοικοι/τετραγωνικό χιλιόμετρο), η Βαρκελώνη (2356 κάτ./τ.χλμ.), η Νάπολη (3990 κάτ./τ.χλμ.), το Μιλάνο (2282 κάτ./τ.χλμ.), το Βουκουρέστι (3233 κάτ./τ.χλμ.), το Άμστερνταμ (1680 κάτ./τ.χλμ.) και η Αθήνα (1054 κάτ./τ.χλμ.) (ηλεκτρονικά διαθέσιμο στη διεύθυνση : http://el.wikipedia.org/wiki/Ευρύτερες_αστικές_περιοχές). Συνεπώς η Λάρισα (με μέση πυκνότητα 4868 κάτ./τ.χλμ.⁴¹), αν και δεν είναι δυνατόν να συγκριθεί πληθυσμιακά με τα παραπάνω αστικά κέντρα, αποτελεί μία πόλη με έντονη αστικοποίηση. Ωστόσο, υπάρχουν αρκετοί αδόμητοι χώροι και πολλαπλές δυνατότητες για αξιοποίηση πολλών περιοχών που δεν έχουν δομηθεί και παρουσιάζουν χαμηλό ποσοστό κατοίκησης. Επίσης, μία πολιτική στην κατεύθυνση αναπλάσεων και αξιοποίησης σε κατάλληλους χώρους (αεροδρόμιο, στρατόπεδα, ΕΘΙΑΓΕ κ.ά.), που παρέμειναν υπό καθεστώς ομηρίας για δεκαετίες και διατηρήθηκαν αδόμητοι, σήμερα, θα μπορούσε να αποτελέσει μια καλή ευκαιρία με το να τους διεκδικήσει ο δήμος και να αποκτήσει η πόλη χρήσιμους χώρους. Στους χώρους, αυτούς, θα μπορούσαν οι δημότες να απολαμβάνουν πολυποίκιλες χρήσεις και βέβαια, να λειτουργήσουν προς όφελος της πόλης, αφού είναι δυνατόν να

⁴¹ στοιχεία από το υποκεφάλαιο 4.2.4 στη σελίδα 133

αυξήσουν την παρεχόμενη ποιότητα ζωής και να δημιουργήσουν μελλοντικές «εστίες» ανάπτυξης, με ταυτόχρονη προώθηση επαγγελματικών ευκαιριών.

Η Λάρισα είναι μια από τις ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, με ιστορικό αστικό πυρήνα που περιβλήθηκε από τις επεκτάσεις του νέου αστικού συγκροτήματος. Η ιδιαιτερότητα, που παρουσιάζει η πόλη της Λάρισας, είναι πως δεν υπάρχει ένα σαφές μέτωπο μεταξύ νεόδμητων και παλαιών περιοχών. Δηλαδή, δεν υπήρξε ένας απ' αρχής προγραμματισμός του σχεδιασμού για την επέκταση της πόλης. Η νέα δόμηση ξεκίνησε ως αναδόμηση του παλιού αστικού ιστού και οι περιοχές έξω από το κέντρο εμφανίστηκαν ως επέκταση/διείσδυση της πόλης στα προάστια. Το φαινόμενο αυτό, που συναντάται στις περισσότερες μικρές και μεσαίες πόλεις της ελληνικής περιφέρειας, δημιούργησε την ανάγκη των εκ των υστέρων επεμβάσεων, με ότι σημαίνει αυτό για τις πολεοδομικές παρεμβάσεις και το απαιτούμενο κοστολόγιο από τις αρμόδιες τοπικές αυτοδιοικήσεις. Σημαίνει δηλαδή, ότι σ' αυτές τις πόλεις δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί "ένας απαρχής" πολεοδομικός σχεδιασμός αλλά (μόνον) επιπρόσθετες πολεοδομικές βελτιώσεις, το κόστος των οποίων τις καθιστά δύσκολα υλοποιήσιμες.

6.2. Απαλλοτρίωση ΚΧ στο Δήμο Λαρισαίων - Οι περιπτώσεις εφαρμογής

Στη συνέχεια εξετάζονται οι περιπτώσεις εφαρμογής για το σύνολο της διαδικασίας απαλλοτρίωσης ΚΧ, κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης, στο Δήμο Λαρισαίων. Τα αναφερόμενα στοιχεία αφορούν σε προσωπικές γνώσεις καθώς και σε πληροφορίες που αντλήθηκαν από τα τμήματα Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Υποστήριξης & Προγραμματισμού, της Διεύθυνσης Πολεοδομίας, του Δήμου Λαρισαίων.

Στο Δήμο Λαρισαίων λοιπόν, σε βάθος χρόνου μιας δεκαπενταετίας περίπου (1997 – 2012), από τις 324 αιτήσεις για σύνταξη πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης ολοκληρώθηκαν 78 φάκελοι (δηλαδή ποσοστό 24,07 %). Από τις 78 ολοκληρωμένες διαδικασίες υλοποιήθηκαν 14 ΚΧ (δηλαδή ποσοστό 17,95 %) και το συνολικό κόστος των αποζημιώσεων για το Δήμο ανήλθε στο ποσό των 1.806.631 ευρώ.

Ο Δήμος της Λαρισαίων ήταν ο μοναδικός δήμος, από τους τέσσερις επιλεγμένους, στον οποίο υπήρχαν αρχειοθετημένα όλα τα τεχνικά στοιχεία στο αρμόδιο τμήμα Υποστήριξης και Προγραμματισμού, της Δ/σης Πολεοδομίας και αντίστοιχα τα οικονομικά στοιχεία στη Δ/ση Οικονομικών. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι, από τα υπόλοιπα μέσα εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, στο

Δήμο Λαρισαίων, δεν έχει καταγραφεί ούτε μία περίπτωση μεταφοράς συντελεστή δόμησης, κοινωνικού συντελεστή, δικαιώματος προτίμησης ή αστικού αναδασμού.

Στη συνέχεια περιγράφεται το σύνολο των καταγραμμένων πράξεων τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων οικοπέδων, σύμφωνα με το Δ/γμα 17-7-1923. Για τις πράξεις αυτές, αναφέρονται περισσότερες και αναλυτικότερες λεπτομέρειες που αφορούν στην κάθε περίπτωση χωριστά και σε όλα τα στάδια της σχετικής διαδικασίας (σύνταξη – κύρωση – υλοποίηση).

- Η, με αριθμό 37/1997, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για την διαπλάτυνση της οδού Σαπφούς, από την οδό Κυψέλης μέχρι την οδό Βόλου, στη συνοικία Σιδηροδρομικός Σταθμός. Στην αρχική χάραξη της ζώνης απαλλοτρίωσης για την οριοθέτηση του σιδηροδρομικού δικτύου του ΟΣΕ (στις αρχές του 1900), δεν είχαν προβλεφθεί παράπλευροι οδοί για την οδική εξυπηρέτηση των συνοικιών της Λάρισας. Τα επόμενα σχέδια πόλης προσπάθησαν να καλύψουν αυτές τις ανάγκες. Η οδός Σαπφούς σχεδιάστηκε προκειμένου να εξυπηρετήσει διασυνοικιακές ανάγκες και επιπλέον για να βοηθήσει αποσυμφορητικά τον εσωτερικό δακτύλιο της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου. Η παραπάνω πράξη συντάχθηκε, για πρώτη φορά το 1980, σε μία πολύ μεγάλη έκταση (συνολικό μήκος οδού περίπου 600 μέτρων) και συμμετείχαν πάρα πολλές ιδιοκτησίες, με αποτέλεσμα να παρουσιαστούν πολλά προβλήματα διαχείρισης. Αρχικά ακυρώθηκε (λόγω οικονομικής αδυναμίας του δήμου) και ανασυντάχτηκε δύο φορές. Τελικά, κυρώθηκε το 2000. Τον ίδιο χρόνο επικυρώθηκε η οριστική τιμή μονάδος από το δικαστήριο για τις αποζημιώσεις. Όμως, η ύπαρξη πάρα πολλών ιδιοκτητών, με εντελώς διαφορετικές απαιτήσεις, οδηγούσε την διαδικασία της αποζημίωσης σε αδιέξοδο. Με τα δεδομένα αυτά, το αρμόδιο τμήμα της διεύθυνσης Πολεοδομίας χειρίστηκε «ιδιαίτερα» την υπόθεση και, με παράκαμψη της τυπικής διαδικασίας, έκανε συμφωνίες με μερικούς από τους ιδιοκτήτες (2 ή 3) πληρώνοντας τις υποχρεώσεις του δήμου (μέσω αποφάσεων του δημοτικού συμβουλίου) στην αντικειμενική αξία (η οποία ήταν κατά πολύ χαμηλότερη από την εμπορική αξία που όρισε το δικαστήριο). Οι ιδιοκτήτες αυτοί, εκμεταλλευόμενοι την δεδομένη κατάσταση, αφού απελευθέρωσαν τα ρυμοτομούμενα τμήματα, προχώρησαν σε ταχύτατη αξιοποίηση των ιδιοκτησιών τους (οικοδόμησαν από μόνοι τους ή με αντιπαροχή). Αυτό δημιούργησε μία δυναμική (ή πίεση), που ώθησε τους υπόλοιπους από τους

ιδιοκτήτες να επισπεύδουν μέσα από συμβιβαστικές λύσεις (με υποτίμηση της αξίας των επικειμένων) την διεκπεραίωση των υποθέσεων. Στους συντελεστές λοιπόν, που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης μπορούν να καταγραφούν : 1) το μεγάλο πλήθος των ιδιοκτητών που συμμετείχαν στην πράξη (ασκούσε τρομερή κοινωνική πίεση, αλλά και δημιουργούσε πάρα πολλά και διαφορετικά προβλήματα) 2) το συνολικό οικονομικό κόστος της αποζημίωσης (εξαιτίας του οποίου η πράξη ακυρώθηκε δύο φορές) 3) η κοινωνική ώθηση (που εντέχνως δημιουργήθηκε) για αξιοποίηση της περιοχής, και τελικά έδρασε και με αποδοχή (συμβιβαστικά) αλλά και σαν απαίτηση των ιδιοκτητών και 4) η παράκαμψη της γραφειοκρατίας, η οποία λειτουργούσε ανασταλτικά για την εξέλιξη της υπόθεσης, τελικά, απελευθέρωσε τη δυναμική στη συγκεκριμένη περιοχή και απέδωσε την απαιτούμενη ενέργεια ανάπτυξης, προς όφελος των παρακείμενων ιδιοκτησιών.

- Η, με αριθμό 22/2000, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων, για τη διάνοιξη της οδού Κ. Κέρκυρα και του ΚΧ 967, στη συνοικία του Αγίου Κωνσταντίνου, στο κέντρο της πόλης. Ένα τμήμα της οδού διανοίχθηκε με παραχώρηση σε κοινή χρήση από τις εκατέρωθεν ιδιοκτησίες, μετά την αξιοποίησή τους με τη μέθοδο της εργολαβίας. Για τη παραπάνω διάνοιξη συντάχθηκαν δύο πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης, η πρώτη το 1969 και η δεύτερη το 1985, αλλά ακυρώθηκαν και οι δύο λόγω παρέλευσης του 18μηνου από τον ορισμό της οριστικής τιμής αποζημίωσης από το Εφετείο και μη πληρωμής των υποχρεώσεων. Ο Δήμος Λάρισας προχώρησε σε επανέγκριση (με δικές του πρωτοβουλίες) της ρυμοτομίας και συνέταξε την με αρ. 22/00 πράξη αναλογισμού αποζημίωσης. Σύμφωνα με το Ν. 2882/2001 (άρθρο 7, παρ. 1), ο δήμος ήταν υποχρεωμένος να δεσμεύσει τα προβλεπόμενα κεφάλαια προς αποζημίωση, στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, τα οποία θα καταβάλλονταν μετά την ολοκλήρωση των νομικών διαδικασιών της πράξης. Ο δρόμος, εν τοις πράγμασι, ήταν διανοιγμένος αφού ο δήμος, εκμεταλλευόμενος την απουσία των ιδιοκτητών, διάνοιξε τον δρόμο, τον ασφαλτόστρωσε, αλλά (με το πρόσχημα του υψηλού κόστους και την ασθενική όγληση των παρόδιων ιδιοκτητών) δεν πλήρωσε τις υποχρεώσεις του. Έτσι, υπήρξε το τελικό αποτέλεσμα (και ταυτόχρονα παράδοξο) να έχει πραγματοποιηθεί η διάνοιξη του δρόμου, με πρωτοβουλία των όμορων ιδιοκτητών, να έχει περάσει το 18μηνο από την απόφαση του καθορισμού της οριστικής τιμής αποζημίωσης και (μετά την άρση της απαλλοτρίωσης) να μην υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο πόλης στο συγκεκριμένο σημείο. Και βέβαια, η καθυστέρηση έγκρισης του ρυμοτομικού σχεδίου και το υπερβολικό οικονομικό κόστος συντελούσαν στη μη υλοποίηση της πράξης, με τελικό αποτέλεσμα τη χρήση του δρόμου και του ΚΧ σαν χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων για την περιοχή. Στους συντελεστές λοιπόν, που επηρέασαν την εξέλιξη της συγκεκριμένης πράξης, μπορούν να καταγραφούν: 1) η σημαντικότητα του έργου για τη συνοικία, 2) η απουσία των όμορων ιδιοκτητών, άρα η ελαχιστοποίηση των αντιδράσεων που θα εμπόδιζαν την εξέλιξη, 3) το υψηλό κόστος της γης και 4) η παράκαμψη της χρονοβόρου γραφειοκρατίας.

- Η, με αριθμό 30/2001, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για τη διάνοιξη της οδού Καλλιθέας από την οδό Φιλίππου μέχρι την οδό Κρανώνος, στη συνοικία του Αγίου Αθανασίου. Η συγκεκριμένη οδός είναι μία από τις παραποτάμιες, που θα εξυπηρετούσε τις έντονες κυκλοφοριακές ανάγκες, όχι μόνο της συνοικίας, αλλά και όλης της περιοχής που βρίσκεται δίπλα στον κεντρικό τομέα της πόλης. Μετά την σύνταξη της προαναφερόμενης πράξης, την κύρωσή της και τον ορισμό της τελικής τιμής αποζημίωσης από το δικαστήριο, έφτασε το χρονικό σημείο κατά το οποίο θα έπρεπε να καταβληθούν οι οφειλόμενες αποζημιώσεις και να απελευθερωθούν τα ρυμοτομούμενα τμήματα των ιδιοκτησιών. Όμως, υπήρχαν ιδιοκτησίες ολικά ρυμοτομούμενες (κτίσματα που κρίθηκαν κατεδαφιστέα) και ιδιοκτήτες που θα έπρεπε να εγκαταλείψουν την κύρια (και μοναδική) κατοικία τους. Οι ιδιοκτήτες αυτοί δημιούργησαν έντονες κοινωνικές αντιδράσεις, που ολοκληρώθηκαν σε ένα κλίμα δυσφορίας και οχύρωσης απέναντι στην υπόλοιπη πόλη. Έτσι, η περίπτωση οδηγήθηκε στη δημιουργία δύο «αντίπαλων στρατοπέδων». Από την μία, η πόλη πίεζε για την υλοποίηση του έργου (διάνοιξη της οδού) και από την άλλη, οι συμμετέχοντες κάτοικοι εμμένοντας στην υφιστάμενη κατάσταση απέρριπταν τη λύση – ρυμοτόμηση, που υποδείκνυε το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης. Οι αρμόδιοι υπάλληλοι του δήμου Λάρισας (που δέχονταν «πυρά» και από τις δύο πλευρές), προσπαθούσαν, διερευνώντας τη διαδικασία, να εξασφαλίσουν μία κοινά αποδεκτή λύση. Επιπλέον, ένα τμήμα της οδού είχε στην πράξη διανοιχθεί από τις ρυμοτομούμενες ιδιοκτησίες. Για την ολοκλήρωση των διαδικασιών όμως, έπρεπε να υπογραφούν από τους ιδιοκτήτες τα συμβόλαια παραχώρησης σε κοινή χρήση και κατόπιν να εισπραχθούν τα χρήματα της αποζημίωσης. Σε εκείνο το σημείο προέκυπταν προβλήματα τα οποία δεν είχαν προβλεφτεί εξ αρχής. Συγκεκριμένα, απεβίωσε μία από τις ιδιοκτήτριες και υπήρξε εμπλοκή του θέματος με την αποδοχή κληρονομιάς. Ένας από τους κληρονόμους δεν μπορούσε να αποκτήσει φορολογική ενημερότητα (εξ αιτίας χρεών από επαγγελματικές δεσμεύσεις) και δεν είχε την δυνατότητα να υπογράψει συμβόλαιο με τον Δήμο. Συνεπώς, οι συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης είναι: 1) η σημαντικότητα του έργου (με την ολοκλήρωση του οποίου θα απελευθερώνονταν ο κυκλοφοριακός φόρτος της περιοχής), 2) η έντονη κοινωνική αντίδραση των ιδιοκτητών που συμμετείχαν

στην πράξη (οι οποίοι δεν αποδέχονταν την λύση που υποδείκνυε το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης), 3) τα ιδιαίτερα νομικά – κληρονομικά – προβλήματα και 4) τα απρόβλεπτα διαδικαστικά προβλήματα (που προέρχονταν από τη μη εξασφάλιση φορολογικής ενημερότητας προκειμένου να καταβληθούν οι δημοτικές αποζημιώσεις).

- Η, με αριθμό 34/2001, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων, που αφορούσε την διαπλάτυνση της οδού Εχεκρατίδας, στην συνοικία Νεράιδα. Το παλαιό ΓΠΣ του Δήμου Λαρισαίων (ΦΕΚ 1042Δ/31-10-86), προέβλεπε την υπογείωση του σιδηροδρομικού δικτύου καθ' όλο το μήκος τους που διέτρεχε την αστική περιοχή. Όμως, καταρχήν λόγω του υπερβολικά μεγάλου κόστους κατασκευής του έργου, αλλά και λόγω τεχνικών προβλημάτων (σε μερικά σημεία ο υδροφόρος ορίζοντας βρίσκεται πολύ ψηλά, σχεδόν απαγορευτικά για εκσκαφές μεγάλων τεχνικών έργων), σαν λύση προκρίθηκε η συγκεκριμένη υπογείωση της οδού Εχεκρατίδας. Το έργο ενδιέφερε εξίσου και το Δήμο Λαρισαίων αλλά και τον ΟΣΕ. Με την σύνταξη της πράξης εμφανίσθηκαν πολλά προβλήματα, τα οποία ξεκίνησαν από την εντελώς αρνητική διάθεση των παρόδιων ιδιοκτητών να συνεργασθούν (που αντιδρούσαν έντονα στην κατασκευή του έργου και προκαλούσαν πολλαπλές καθυστερήσεις), και συνεχίσθηκαν με την εμφάνιση σημαντικών λαθών στην κτηματογραφική αποτύπωση (μεγάλα και ανεξήγητα λάθη στα εμβαδά και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των οικοπέδων). Παρόλα αυτά, η διαδικασία συνεχίσθηκε, η πράξη συντάχθηκε και αφού κυρώθηκε από τον Νομόρχη έφθασε στο δικαστήριο το οποίο (βασισόμενο σε καταθέσεις μαρτύρων) εξέδωσε αποφάσεις εντελώς διαφορετικές από αυτές της πράξης. Η εν λόγω κρίση χαρακτηρίσθηκε από μία «σκανδαλώδη εύννοια» υπέρ των ιδιοκτητών. Αναγνωρίσθηκαν αποζημιώσεις, ως αποτέλεσμα της απαξίωσης (λόγω του έργου) των ιδιοκτησιών, εντελώς πλασματικές. Για την ΔΕΗ, λόγω χάριν, ιδιοκτήτρια μιας έκτασης περίπου 5,0 στρεμμάτων που ρυμοτομείται από την διαπλάτυνση, κατά ένα πολύ μικρό τμήμα (περίπου 140,0 τ.μ.) στο πίσω μέρος της ιδιοκτησίας της, αναγνωρίσθηκε προσαύξηση κατά 70 % της αποζημίωσης (στο σύνολο του εμβαδού), λόγω απαξίωσης της ιδιοκτησίας (ενώ είναι δημόσια επιχείρηση και όχι ιδιωτική, και θα έπρεπε να συμβάλλει με την στάση της στην υλοποίηση σημαντικών έργων για την πόλη). Η ΔΕΗ διεκδικούσε τις αποζημιώσεις και, βέβαια, τορπίλιζε τον προϋπολογισμό του έργου. Επίσης, υπήρχαν ιδιοκτήτες (συγκεκριμένα 3) οι οποίοι διεκδικούσαν δικαστικά την αναγνώριση της ιδιοκτησίας τους. Σαν αποτέλεσμα, ενώ το έργο υλοποιήθηκε (μιας και υπήρχαν πάρα πολλές και έντονες πολιτικές πιέσεις για την ολοκλήρωση και την προβολή του), η πράξη παρέμενε με αρκετές εκκρεμότητες (με προβλήματα στην αναγνώριση των

δικαιούχων) και πιθανόν να χρειαστεί ανασύνταξη. Ως συντελεστές λοιπόν, που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης καταγράφονται : 1) ο τεχνικός παράγοντας, με τη λανθασμένη κτηματογραφική αποτύπωση κατά την σύνταξη της πράξης, 2) οι έντονες αντιδράσεις των ιδιοκτητών (που όχι μόνον δεν συνεργάστηκαν αλλά έθεταν διαρκώς προβλήματα κωλυσιεργίας), 3) η κακοδιοίκηση των εμπλεκομένων φορέων. Αναλυτικότερα, η ολιγορία των νομικών υπηρεσιών του δήμου και του ΟΣΕ (που δεν διόρθωσαν εμπρόθεσμα τις όποιες αδυναμίες της πράξης), 4) νομικά προβλήματα (κακοδιοίκησης) που εκδηλώθηκαν με τη προχειρότητα στο σκεπτικό της δικαστικής απόφασης και ως προς την διαδικασία αλλά και ως προς το αποτέλεσμα της χρηματικής αποζημίωσης (που δημιουργούσε και δικαστικό δεδομένο) και τέλος, 5) ο προϋπολογισμός των αποζημιώσεων της μελέτης, ο οποίος είχε κατά πολύ ξεπερασθεί από τα αρχικά δεδομένα, με αποτέλεσμα να έπρεπε να αναζητηθούν νέα χρηματικά κονδύλια για την αποπεράτωση της πράξης.

- Η, με αριθμό 30/2002, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για τη διάνοιξη του ΚΧ 257 Δ, στις οδούς Αλιάκμονος και Ερμιόνης, στη συνοικία Τούμπα. Ο συγκεκριμένος ΚΧ βρίσκεται στο κέντρο της συνοικίας και συγκέντρωνε το ενδιαφέρον της πλειονότητας των κατοίκων για τη διάνοιξη. Μετά από έντονες πιέσεις, ο Δήμος ήρθε σε συμφωνία και προχώρησε σε ανταλλαγές παραχωρώντας δημοτικά οικοπέδα σαν αποζημίωση προς τους ιδιοκτήτες των ρυμοτομούμενων οικοπέδων, παρακάμπτοντας την προβλεπόμενη διαδικασία (πριν από τη σύνταξη της σχετικής πράξης). Οι οποίοι ιδιοκτήτες, με συμβόλαια τα οποία δεν έγιναν γνωστά από την αρχή, κατείχαν επίσης και όμορες ιδιοκτησίες συνεπώς, ήταν ταυτόχρονα και υπόχρεοι αποζημίωσης. Οι ανταλλαγές όμως με τα δημοτικά ακίνητα, έγιναν στο σύνολο των εκτάσεων των ρυμοτομούμενων οικοπέδων χωρίς να αφαιρεθούν οι αυτοαποζημιώσεις που προβλέπονταν από το νόμο. Στην συγκεκριμένη περίπτωση υπήρξαν έντονες φήμες για ισχυρές φιλικές και κομματικές διασυνδέσεις της δημοτικής ηγεσίας και μερίδας των ιδιοκτητών. Και βέβαια, η διάνοιξη του ΚΧ συντελέστηκε και υλοποιήθηκε στην πράξη αλλά όταν έφτασε η ώρα να συνταχθεί η πράξη αναλογισμού αποζημίωσης από την Υπηρεσία (θεωρητικά), αυτό δεν κατέσται δυνατόν, λόγω μη προσκόμισης των απαιτούμενων στοιχείων και ουσιαστικής αδυναμίας της Υπηρεσίας να ανταποκριθεί στο πρόβλημα της συμπλήρωσης του σχετικού φακέλου (αποτύπωση, κτηματογράφηση, συμπλήρωση πίνακα ιδιοκτητών). Οι συντελεστές λοιπόν, που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης είναι : 1) η κακοδιοίκηση-ανικανότητα από την πλευρά της διοίκησης, καθώς η Υπηρεσία δεν κατόρθωσε να ολοκληρώσει τη σχετική διαδικασία και 2) η ύποπτη συμπεριφορά της ηγεσίας (η οποία, από φημολογία, αγγίζει το πεδίο της διαφθοράς), που προχώρησε στη συναίνεση για την συντέλεση του έργου, παρακάμπτοντας τις νόμιμες διαδικασίες. Βέβαια, εκ του τελικού αποτελέσματος, έμειναν εκτεθειμένοι και η Υπηρεσία αλλά και η δημοτική ηγεσία μετά την απρόβλεπτη εξέλιξη των πραγμάτων.

- Η, με αριθμό 38/2002, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για τη διάνοιξη της οδού Ηλείου, από την οδό Υψηλάντου μέχρι την οδό Ναυαρίνου, στη συνοικία Αγίου Κωνσταντίνου. Η οδός Ηλείου είναι μία από τις κεντρικές οδούς, η οποία χωρίζει την πόλη σε Βόρειο και Νότιο τμήμα. Προβλέπεται από το πρώτο σχέδιο της πόλης του 1947, και προϋπήρχε ακόμα και στο ρυμοτομικό σχέδιο του 1883. Η πράξη 38/02, κυρώθηκε με την 8731/30-1-2004 απόφαση Νομάρχη Λάρισας και για τη συγκεκριμένη πράξη εκδόθηκε η με αριθμό 29/2007 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Λάρισας, για τον καθορισμό προσωρινής τιμής μονάδας. Ακολούθως, υπήρξε απόφαση Εφετείου για οριστική τιμή αποζημίωσης (για όσους από τους ιδιοκτήτες προσέφυγαν με ενστάσεις). Η περιοχή βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης και το ενδιαφέρον για αξιοποίηση (ανοικοδόμηση) ήταν έντονο. Οι ιδιοκτήτες επίσπευσαν με δικές τους ενέργειες τη διαδικασία της απαλλοτρίωσης, αφού οι εργολάβοι πλήρωσαν τις υποχρεώσεις τους και εξόφλησαν συντάσσοντας ιδιωτικά συμφωνητικά, ώστε να είναι όλοι κατοχυρωμένοι. Ακόμα και ο Δήμος Λαρισαίων κατέθεσε τις υποχρεώσεις του (από επικείμενα κτίσματα καταβάλλοντας το ποσό των 237.500 ευρώ) στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Προηγούμενα υπήρξαν τέσσερις (4) προσπάθειες για τη σύνταξη της πράξης και τη διάνοιξη της οδού, αλλά αποτύγχαναν λόγω υψηλής τιμής της γης (επειδή το σημείο είναι πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης). Από το 2007 είναι πληρωμένες όλες οι υποχρεώσεις αλλά η οδός διανοίχθηκε πλήρως (παρέμεινε τελευταίο ένα ισόγειο κτίσμα) στα μέσα του 2009. Στην προκειμένη περίπτωση υπήρξε, εμφανέστατα, αναποφασιστικότητα και έντονη αναβλητικότητα από την πλευρά της διοίκησης, καθώς και έλλειψη ικανότητας να προγραμματίσει και να ολοκληρώσει ένα τόσο σημαντικό έργο για την πόλη. Οι συντελεστές λοιπόν, που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης είναι : 1) η κακοδιοίκηση από την πλευρά της πολιτικής ηγεσίας, όπου εξαιτίας της διοικητικής ολιγωρίας εξαντλήθηκε κάθε χρονικό περιθώριο και επίσης, 2) η υψηλή τιμή της γης που εκτίναξε σε απαγορευτικά επίπεδα το κόστος των απαλλοτριώσεων.

- Η, με αριθμό 2/2003, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για τη διάνομιση τμήματος της πλατείας Κουλουρίου. Σε απόσταση 5 χιλιομέτρων από την πόλη της Λάρισας, υπάρχει ο οικισμός του Κουλουρίου (κάτω των 2000 κατοίκων) που κατοικείται από αγροτοκτηνοτροφικές οικογένειες και ανήκει διοικητικά στο Δήμο Λαρισαίων. Στον οικισμό υπάρχει διανομή από το 1927 που ορίζει (“δίκην σχεδίου”) τους οικοδομήσιμους, τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Η διαδικασία ξεκίνησε (μετά από έντονες πιέσεις των κατοίκων του οικισμού) με αίτηση από την Πολεοδομική Υπηρεσία προς το Δημοτικό Συμβούλιο, προκειμένου να χαρακτηριστεί επιπλέον χώρος (από αυτόν που όριζε η αρχική διανομή) ως πλατεία. Κατόπιν, έπρεπε να εγκριθεί από το Συμβούλιο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΣΧΟΠ) και να δημοσιευθεί στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) και στη συνέχεια κηρύχθηκε η απαλλοτρίωση. Στη συνέχεια συντάχθηκε η πράξη 2/03, κυρώθηκε με την με αριθμό 6806/2003 απόφαση Νομάρχη και με την με αριθμό 521/2006 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Λάρισας καθορίστηκε προσωρινή τιμή αποζημίωσης. Με την 392/2007 απόφαση, το Δημοτικό Συμβούλιο Λάρισας αποφάσισε να καταστεί επισπεύδων για τις υποχρεώσεις του και έναντι τρίτων. Στην προκειμένη περίπτωση, υπήρξαν πολλά νομικά προβλήματα που απαιτούσαν χρονοβόρες διαδικασίες (ποσοστά συμμετοχής στις ιδιοκτησίες, κληρονομικά, κ.ά.). Ωστόσο, ο Δήμος Λαρισαίων κατέθεσε στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (ΤΠΔ) όλες τις υποχρεώσεις του, τις οποίες καθόρισε το Πρωτοδικείο, αλλά η υλοποίηση της πλατείας δεν συντελέστηκε ακόμα στο σύνολό της καθώς υπήρξε εκκρεμότητα στις διαδικασίες αναγνώρισης των τελικών δικαιούχων. Στους συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη της διαδικασίας, μπορούν να καταχωρηθούν : 1) τα ιδιαίτερα ιδιοκτησιακά προβλήματα (κληρονομικά κ.ά.) και 2) η έντονη κοινωνική πίεση για συντέλεση της πράξης (καθώς η πλατεία είναι μοναδική για τον οικισμό).

- Η, με αριθμό 16/2004, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για την διαπλάτυνση της οδού Παλαιολόγου, από την οδό Μαραθώνος μέχρι την οδό Ξανθίππης, στη συνοικία Σιδηροδρομικού Σταθμού. Η οδός Παλαιολόγου είναι παράπλευρος των σιδηροδρομικών γραμμών και προβλέπεται από το σχέδιο του 1947. Είχε μερικώς διαπλατυνθεί, με την πάροδο των χρόνων, και παρουσίαζε την εξής ιδιομορφία : ένα τμήμα της οδού εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης με τις διαδικασίες του Ν. 1337/83 (επέκταση του σχεδίου πόλης), ενώ το υπόλοιπο ήταν εγκεκριμένο με το παλιό σχέδιο από το 1947. Επειδή για το τμήμα της επέκτασης του σχεδίου πόλης δεν είχε εκδοθεί η απόφαση κύρωσης, ο Δήμος Λαρισαίων ανέλαβε τις υποχρεώσεις έναντι τρίτων (αφού δεν υπήρχαν ιδιοκτήτες). Την επίσηυση της διαδικασίας ανέλαβε ένας ιδιώτης εργολάβος, ο οποίος ενδιαφέρονταν για την ανέγερση πολυώροφης οικοδομής, μετά από την συνένωση μικρών ιδιοκτησιών (μεταξύ των οποίων και του Δήμου Λαρισαίων). Με το δεδομένο αυτό, συντάχθηκε η σχετική πράξη, κυρώθηκε από τον Νομάρχη, εκδόθηκε η τιμή μονάδος από το Μονομελές Πρωτοδικείο, και ο Δήμος συμμετείχε στην εργολαβία σαν ένας απλός ιδιοκτήτης αφού έλαβε ποσοστό στην ιδιοκτησία και στέγασε, σε τμήμα του νεοαναγειρόμενου κτιρίου, την έδρα του συνοικιακού συμβουλίου και του χώρου του ΚΑΠΗ. Ωστόσο, παρέμεινε σε εκκρεμότητα μόνο η διάνοιξη μιας από τις συμμετέχουσες ιδιοκτησίες. Στους συντελεστές λοιπόν, που επηρέασαν την εξέλιξη της διαδικασίας καταχωρούνται : 1) η έντονη κοινωνική πίεση και 2) η ιδιαιτερότητα, κατά την οποία ο Δήμος Λαρισαίων παρακάμπτοντας την ισχύουσα γραφειοκρατία συμμετείχε σαν ένας απλός ιδιοκτήτης και λειτούργησε με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

- Η, με αριθμό 28/2004, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων οικοπέδων, για τη διάνοιξη της οδού Σεϊζάνη από την οδό 40 Μαρτύρων μέχρι την οδό Γ. Σεφέρη, στη συνοικία Τεσσαράκοντα Μαρτύρων. Η συγκεκριμένη οδός εξασφάλιζε την επικοινωνία μεταξύ δύο παράλληλων συνοικιακών δρόμων, αποκαθιστώντας την ομαλή ροή της κυκλοφορίας για τη συνοικία αλλά δεν αποτελούσε δρόμο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για την πόλη. Η οδός προβλέπεται από το σχέδιο πόλης του 1947. Για τη διάνοιξη είχαν επίσης συνταχθεί και οι πράξεις 14/1966 και 01/1990. Ο δρόμος διανοίχτηκε με την πρώτη πράξη κατά το ήμισυ. Υπήρχαν πολλά επικείμενα (κτίσματα, περιφράξεις κ.ά.) με πολύ μεγάλη αντικειμενική αξία, καθώς είναι σε κεντρικό σημείο της πόλης, συνεπώς το κόστος αποζημίωσης ήταν μεγάλο. Τελικά, με την πάροδο του χρόνου, απέμεινε μία μόνο ρυμοτομούμενη ιδιοκτησία, η οποία ανήκε σε μία ιδιοκτήτρια οικονομικά αδύναμη. Ο Δήμος Λάρισας προχώρησε τη διαδικασία για την αποζημίωση των υποχρεώσεων του απέναντι στην προαναφερόμενη ιδιοκτήτρια (με τιμές αντικειμενικού προσδιορισμού), για λόγους κοινωνικής ευθιξίας. Με τον τρόπο αυτό η απαλλοτρίωση, τουλάχιστον από πλευράς υποχρεώσεων του Δήμου, ολοκληρώθηκε και απέμεινε να πληρωθούν οι υποχρεώσεις των υπολοίπων ιδιοκτητών, οι οποίοι διατηρούσαν πολλές αντιρρήσεις και εξ αιτίας του υψηλού κόστους, αλλά και επειδή δεν αναγνώριζαν την (αξιακή) ωφέλεια που αποκόμιζαν οι βαρυνόμενες ιδιοκτησίες τους. Και στην παραπάνω περίπτωση υπήρξε το παράδοξο να έχει πραγματοποιηθεί η διάνοιξη της οδού, χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της πράξης (εκκρεμούσε ο ορισμός τιμής μονάδος από το Πρωτοδικείο). Οι συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης είναι : 1) η παράκαμψη της γραφειοκρατίας, με τον Δήμο να επιδεικνύει κοινωνική ευαισθησία σε ιδιοκτήτες που έχουν ανάγκη τη στήριξη και 2) οικονομικοί, με τους παρόδιους υπόχρεους ιδιοκτήτες να αντιδρούν για το υψηλό κόστος των αποζημιώσεων που επωμίζονται οι ίδιοι από τις διανοίξεις των οδών ενώ, από τη χρήση των συνοικιακών οδών, όπως και όλων των πλατειών, επωφελείται το σύνολο των κατοίκων της πόλης.

- Η, με αριθμό 20/2005, πράξη η οποία και αποτελεί την ολοκλήρωση του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης. Είναι η διάνοιξη της οδού Καλοδίκη Σπύρου από την οδό Κοζάνης, στην οδό Πάρνηθος και μέχρι την Β΄ γέφυρα του Πηνειού ποταμού, στη συνοικία Αμπελόκηποι. Το συγκεκριμένο έργο ενδιέφερε (πολύ) και τον Δήμο Λάρισας, καθώς θα συντελούσε στην κυκλοφοριακή αποφόρτιση της πόλης αλλά, και την Περιφέρεια Θεσσαλίας αφού η οδός που θα απελευθερώνονταν θα συνδέονταν με την Β΄ γέφυρα του Πηνειού. Η κατασκευή έχει ήδη ολοκληρωθεί και αποτελεί έργο «βιτρίνα» για την πόλη. Επίσης, η Περιφέρεια Θεσσαλίας που είχε εντάξει την απαλλοτρίωση στο Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Γ΄ ΚΠΣ), το οποίο ολοκληρώθηκε στις 31/12/2008, είχε ξεκινήσει τις διαδικασίες και, βέβαια, πίεζε για την υλοποίηση του έργου, αφού τα χρονικά περιθώρια είχαν ελαττωθεί. Η κτηματογραφική αποτύπωση ανατέθηκε σε μελετητικό γραφείο των Αθηνών, το οποίο συνέταξε τον κτηματολογικό πίνακα με πολλές ελλείψεις και λάθη. Η προαναφερόμενη οδός Καλοδίκη Σπ., περιλάμβανε ένα τμήμα εντός σχεδίου, στα όρια της συνοικίας των Αμπελοκήπων, και ένα άλλο τμήμα που περιείχε ιδιοκτησίες εκτός σχεδίου στα όρια με την πλημμυρική ζώνη (του Πηνειού ποταμού). Από το μελετητικό γραφείο δεν έγινε η προβλεπόμενη, από τον νόμο, υπόδειξη των ορίων, για το εκτός σχεδίου τμήμα της οδού, γιατί (λανθασμένα) θεωρήθηκε ότι ανήκε στην πλημμυρική ζώνη και οι ιδιοκτησίες καταγράφηκαν με «άγνωστο ιδιοκτήτη». Οι οποίοι όμως, έγιναν γνωστοί και παρουσιάστηκαν στο δικαστήριο (στα τέλη του 2006) για τον καθορισμό της τιμής μονάδος. Το δικαστήριο ακύρωσε τους κτηματολογικούς πίνακες που αφορούσαν το εκτός σχεδίου τμήμα της πράξης, αλλά προχώρησε (αφού υπήρχαν υψηλές πολιτικές πιέσεις για την ολοκλήρωση του έργου) στον καθορισμό της τιμής μονάδος για το εντός σχεδίου τμήμα της πράξης. Οι, εν λόγω, πίνακες ανασυντάχτηκαν και το αρμόδιο δικαστήριο όρισε τις νέες τιμές μονάδος. Όμως, οι τιμές που ορίστηκαν από το (νέο) δικαστήριο ήταν πολύ διαφορετικές για τις ιδιοκτησίες του εντός από αυτές του εκτός σχεδίου τμήματος (εντός σχεδίου : 650 ευρώ/μ², εκτός σχεδίου : 150 ευρώ/ μ²), έστω και εάν βρίσκονταν σε διπλανές θέσεις. Οι πολύ μεγάλες διαφορές, στις τιμές μονάδος για τις ιδιοκτησίες, ώθησαν τους ιδιοκτήτες σε έντονες διαμαρτυρίες και πολλές

ενστάσεις. Τελικά, η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2008 και το συνολικό κόστος των απαλλοτριώσεων έφτασε στα 1,9 εκατ. ευρώ, ενώ ο αρχικός προϋπολογισμός του ήταν κατά πολύ χαμηλότερος. Συνεπώς, στους συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη της συγκεκριμένης πράξης, μπορούν να καταγραφούν : 1) η σημαντικότητα του έργου (καθώς θα αποφόρτιζε την κυκλοφοριακή συμφόρηση της πόλης), 2) τα ιδιαίτερα τεχνικά – ιδιοκτησιακά προβλήματα καθώς, στη περιοχή μελέτης συνυπήρχαν ένα τμήμα εντός σχεδίου πόλης και ένα εκτός σχεδίου που περιλάμβανε την πλημυρική ζώνη, στην οποία δεν έγινε ποτέ εγγραφή δικαιούχων, 3) η λανθασμένη μελέτη (απαιτήθηκε η ανασύνταξη των κτηματολογικών πινάκων, με κατασπατάληση του χρονικού ορίου ολοκλήρωσης της πράξης), 4) νομικά προβλήματα καθώς, από τα δικαστήρια ορίστηκαν τιμές μονάδος πολύ διαφορετικές από τις τιμές προεκτίμησης (με άμεση συνέπεια το ξεπέραςμα κατά πολύ του αρχικού προϋπολογισμού) και τέλος, 5) οι χρονικές πιέσεις από την Περιφέρεια Θεσσαλίας καθώς, το Γ΄ ΚΠΣ ολοκληρώθηκε στο τέλος του χρόνου (2008) και δεν θα υπήρχε επιπλέον περιθώριο για την χρηματική κάλυψη των απαλλοτριώσεων.

- Η, με αριθμό 26/2005, πράξη που αποτελεί διάνοιξη τμήματος του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης, από τη Β' γέφυρα Πηνειού μέχρι την οδό Μανουσάκη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση υπήρξε χρονική επιβράδυνση εξαιτίας της εμπλοκής αρμοδιοτήτων των υπεύθυνων φορέων. Ο δακτύλιος αποτελεί τμήμα του β' εθνικού οδικού δικτύου, αλλά ταυτόχρονα χρησιμοποιείται και ως αστική οδός. Συνεπώς, η παραπάνω πράξη αφορούσε σε απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών εκτός σχεδίου πόλης (στην παραπήγειο ζώνη), ταυτόχρονα με ρυμοτομία που άπτονταν του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης. Οι αρμόδιοι φορείς, που ήταν άμεσα ενδιαφερόμενοι για την υπόθεση, ήταν ο Δήμος Λάρισας και το Δημόσιο και οι εμπλεκόμενες αρμοδιότητες αφορούσαν σε διοικητικά και οικονομικά θέματα. Ο Δήμος Λάρισας συνέταξε και ολοκλήρωσε την πράξη, καθώς είχε ίδιο συμφέρον για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος στην πόλη, και έθεσε ως υπόχρεο αποζημιώσεων το Δημόσιο (ΥΠΕΧΩΔΕ), μετά από προφορική συνεννόηση με τον Περιφερειάρχη και συμφωνία ως προς το εθνικό συμφέρον του έργου. Με τη διεξαγωγή των αυτοδιοικητικών εκλογών, το Νοέμβριο του 2010, το πολιτικό σκηνικό άλλαξε και ο συγκεκριμένος Περιφερειάρχης αντικαταστάθηκε. Με την αλλαγή στη διοίκηση της Περιφέρειας, ήλθε στην επιφάνεια το πρόβλημα της ασυμφωνίας για τον φορέα της αποζημίωσης. Έτσι, την ημέρα που το Πρωτοδικείο θα καθόριζε την τιμή μονάδος για τις αποζημιώσεις, το Δημόσιο έθεσε θέμα «μη νόμιμης κλήτευσης ως διάδικος» στην υπόθεση. Ως εκ τούτου, η δίκη αναβλήθηκε. Έτσι, η πράξη απαλλοτρίωσης είναι συνταγμένη αλλά εκκρεμεί το δικαστικό σκέλος καθορισμού της τιμής αποζημίωσης. Οι συντελεστές που επηρέασαν (αρνητικά) την εξέλιξη της συγκεκριμένης πράξης είναι : 1) η κακοδιοίκηση που εμφανίσθηκε μετά την εμπλοκή των διοικητικών αρμοδιοτήτων των σχετικών φορέων.

- Η, με αριθμό 24/2006, πράξη αναλογισμού αποζημίωσης για τη διαπλάτυνση της οδού Μανωλάκη και Κενταύρων, μεταξύ των ΟΤ 866 Β και 865, στη συνοικία Άγιος Αχιλλεύς, στο κέντρο της πόλης. Η πράξη είχε ακυρωθεί παλαιότερα λόγω ιδιοκτησιακών προβλημάτων, που επηρέαζαν το τεχνικό μέρος της. Έτσι, η πράξη συντάχθηκε εκ νέου και αφορούσε ένα τμήμα παλαιάς οδού (που εμφανίζεται στο σχέδιο του 1883, το οποίο εκπονήθηκε – μετά την απελευθέρωση της Λάρισας το 1881 – από Τούρκο γεωμέτρη), η οποία βρίσκονταν ανάμεσα σε ιδιοκτησίες που προέρχονταν από «ανταλλάξιμα» δηλαδή από οικοπέδα που ανταλλάχθηκαν κατά την αποχώρηση του Τούρκικου πληθυσμού με άλλα που βρίσκονταν στην Τουρκία και κατείχε ο Ελληνικός πληθυσμός. Όλα αυτά υπήρχαν καταχωρημένα σε αρχεία και βρίσκονταν στην Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου. Το τμήμα αυτό διεκδικείτο από όμορες ιδιοκτησίες χωρίς βέβαια τους απαραίτητους τίτλους ιδιοκτησίας (ως καταπατημένο). Η συγκεκριμένη πράξη προσκύρωνε ένα τμήμα, στην κάθε ιδιοκτησία αντίστοιχα, αφού το αναγνώριζε ως ιδιοκτησία του Δημοσίου. Κατά την διάρκεια της διαδικασίας, και πριν την ολοκλήρωσή της, ένας από τους ιδιοκτήτες απεβίωσε και άφησε πολλούς κληρονόμους οι οποίοι όμως, έκριναν ασύμφορη την αποδοχή της κληρονομιάς και την εγκατέλειψαν. Ως εκ τούτου η ιδιοκτησία επανήλθε στη δικαιοδοσία του Δημοσίου ως «σχολάζουσα κληρονομιά». Παρά τις δυσκολίες της συγκεκριμένης περίπτωσης, η πράξη θα πρέπει να ολοκληρωθεί σύντομα καθώς, υπάρχει χρονικός περιορισμός με την «δικλείδα» του 18 μηνου από τον ορισμό της τιμής μονάδος που εκδικάστηκε από το Πρωτοδικείο. Στους συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη της πράξης μπορούν να καταχωρηθούν : 1) οι τεχνικές δυσκολίες κατά την σύνταξη (η έλλειψη ιδιοκτησιακών στοιχείων λόγω μη ύπαρξης ολοκληρωμένου Εθνικού Κτηματολογίου) και 2) οι απρόβλεπτες νομικές ιδιαιτερότητες, σχετικά με την αποδοχή ή μη της κληρονομιάς, που συντελούν στην χρονική καθυστέρηση αλλά και στην οικονομική επιβάρυνση.

- Η, με αριθμό 04/2007, πράξη διάνοιξης ΚΧ 399Δ, παιδικής χαράς και πεζόδρομων, μεταξύ των οδών Σταυροπούλου και Σ. Βέμπο, στη συνοικία Νεραΐδα. Η πράξη συντάχθηκε από την Υπηρεσία με επισπεύδοντα το Δήμο Λάρισας, και μετά από τον συμψηφισμό των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων, υπολογίσθηκε η αποζημιωτέα έκταση στα 817,57 μ². Από το αρμόδιο Πρωτοδικείο ορίσθηκε το σύνολο της αποζημίωσης στα 370.000 ευρώ. Τα χρήματα αυτά ανέλαβε να τα πληρώσει ο Δήμος με δάνειο που θα εξασφάλιζε από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Η ρυμοτομούμενη ιδιοκτησία ανήκε (εξ ημισείας) σε δύο μεγαλοϊδιοκτήτες. Ο ένας εξ αυτών (που αντιμετώπιζε έντονα οικονομικά προβλήματα) δέχθηκε την απαλλοτρίωση, ενώ ο δεύτερος δεν την αποδέχτηκε, και με ενέργειές του πέτυχε την άρση της απαλλοτρίωσης στο αρμόδιο δικαστήριο, αφού είχε ήδη ξεπεραστεί το 18μηνο από τον ορισμό της τιμής μονάδος. Το Δημοτικό Συμβούλιο, με απόφασή του, επανεπέβαλε τη ρυμοτομία και συνέχισε τη διαδικασία ολοκλήρωσης της πράξης. Ο δεύτερος ιδιοκτήτης (που δεν συμφωνούσε) κατέφυγε στο δικαστήριο κατά του Δήμου για την επανεπιβολή της ρυμοτομίας. Το αρμόδιο δικαστήριο (Πρωτοδικείο) παρέπεμψε το θέμα στο ΣτΕ. Οι παρόδοιοι ιδιοκτήτες, που ήταν και υπόχρεοι αποζημίωσης, πίεζαν για την διάνοιξη του ΚΧ. Η Δημοτική Αρχή δεν το θεωρούσε έργο προτεραιότητας για την πόλη αλλά δεσμεύτηκε (κατά την ομολογία των ιδιοκτητών) για την ολοκλήρωση του έργου. Επειδή, όμως, το δάνειο για την εξασφάλιση των αποζημιώσεων καθυστερούσε, η πράξη δεν ολοκληρώθηκε και οι ιδιοκτήτες στο σύνολό τους αντιδρούσαν. Μάλιστα, οι υπόχρεοι ιδιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι υπήρξε υπόσχεση της δημοτικής αρχής για εξόφληση όλων των οφειλόμενων αποζημιώσεων, χωρίς την επιβάρυνση των υπόχρεων, με αντάλλαγμα την υποστήριξη της δημοτικής παράταξης στην επερχόμενη εκλογική αναμέτρηση. Οι συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη του έργου είναι : 1) η διαφθορά (φημολογείται πολιτική διαπλοκή ανάμεσα στην δημοτική αρχή και στους υπόχρεους ιδιοκτήτες) και 2) η νομική-δικαστική εμπλοκή, αφού το Πρωτοδικείο ζητά έγκριση της απόφασης παραπέμποντας το θέμα στο ΣτΕ.

- Η, με αριθμό 13/2007, πράξη προσκύρωσης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων ιδιοκτησιών για την διάνοιξη του ΚΧ 475 Β και την διαπλάτυνση τμημάτων των οδών Οθρυος και Υψηλάντου μεταξύ των ΟΤ 475 Β, ΚΧ 475 Β, ΟΤ 475 και ΟΤ 476, στη συνοικία Σιδηροδρομικού Σταθμού. Στο συγκεκριμένο σημείο (στη συμβολή των οδών Υψηλάντου, Ηρώων Πολυτεχνείου και Οθρυος), υπήρχε ιδιοκτησία παλαιού Λαρισαίου μεγαλοϊδιοκτήτη, η οποία μεταβιβάστηκε με προσύμφωνο σε κάποια συγγενή (θετή κόρη). Ο μετέπειτα κληρονόμος της αναφερόμενης συγγενούς, δικηγόρος στο επάγγελμα, ήρθε σε συνεννόηση με την Δημοτική Αρχή και κατοχύρωσε, μέσω απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου, τα χρήματα της αποζημίωσης για τμήμα ιδιοκτησίας περίπου 160 τ.μ., τα οποία και εισέπραξε αφού πλήρωσε τον αναλογούντα φόρο. Από την πράξη που συντάχθηκε αργότερα, καταμετρήθηκε για αποζημίωση με υπόχρεο τον Δήμο Λάρισας πολύ λιγότερη έκταση (περίπου 65 τ.μ.) καθώς, για την υπόλοιπη έκταση υπόχρεοι ήταν οι όμοροι ιδιοκτήτες και, ένα τμήμα, ως αυτοαποζημίωση. Ως εκ τούτου ο Δήμος ζητά την επιστροφή των υπολοίπων χρημάτων ως «αχρεωστήτως καταβληθέντα». Όμως, ο ιδιοκτήτης δυσκολεύεται να επιστρέψει τα χρήματα, καθώς ήδη έχει πληρώσει τον φόρο που του αναλογούσε και, επίσης, με τα νέα δεδομένα θα πρέπει να διεκδικήσει την αποζημίωση που υπολείπεται από πολλούς (περίπου 30) όμορους ιδιοκτήτες, οι οποίοι προέκυψαν ως υπόχρεοι μετά από την αγορά διαμερισμάτων πολυκατοικιών μέσα από τη διαδικασία της αντιπαροχής. Οι παραπάνω υπόχρεοι ιδιοκτήτες αντιδρούν στην καταβολή των αποζημιώσεων και πιέζουν για την ανάληψη του συνόλου των υποχρεώσεων από τον Δήμο. Μετά τα παραπάνω η διαδικασία κατέληξε σε εμπλοκή και το Εφετείο, στο οποίο κατέφυγε ο Δήμος Λάρισας, αναμένεται να ξεκαθαρίσει την υπόθεση. Οι συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη του έργου είναι : 1) η κακοδιοίκηση. Προέκυψε μετά την παρέμβαση της Δημοτικής Αρχής για ταχύτερη διεκπεραίωση της υπόθεσης, αλλά εξελίχθηκε σε εμπλοκή και 2) η κοινωνική αντίδραση των όμορων ιδιοκτητών που αρνούνται να αναλάβουν τις υποχρεώσεις τους.

- Η, με αριθμό 6/2012, πράξη προσκύρωσης και αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομουμένων ιδιοκτησιών για τη διάνοιξη και διαπλάτυνση τμημάτων των οδών Σ. Καράγιωργα και Έβρου μεταξύ των ΟΤ 1137, 1138 Γ και του ορίου του σχεδίου πόλης, στη συνοικία Νέα Σμύρνη. Η αναφερόμενη οδός (Σ. Καράγιωργα) αποτελεί τμήμα του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης και οδηγεί στην έξοδο για την παλαιά Εθνική οδό προς Θεσσαλονίκη. Το έργο είχε ενταχθεί στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013 και η υλοποίηση εκτελούνταν από την Περιφέρεια Θεσσαλίας, ενώ για τις απαλλοτριώσεις υπόχρεος είχε ορισθεί ο Δήμος Λάρισας. Η πράξη συντάχθηκε και κυρώθηκε σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Αφορά 3 μεγαλοϊδιοκτησίες και 4 μικροϊδιοκτησίες. Η επιτροπή εκτίμησης της αξίας απαλλοτριωμένων ακινήτων, που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 του Ν. 2882/2001, και αποτελείται από τον προϊστάμενο της Κτηματικής Υπηρεσίας νομού Λάρισας, έναν υπάλληλο Δ.Ο.Υ. και έναν εμπειρογνώμονα που ορίζεται με πράξη του Μονομελούς Πρωτοδικείου, όρισε ως τιμή προεκτίμησης : 28,60 ευρώ/τ.μ. για τα ακίνητα που έχουν πρόσωπο στην παλιά Εθνική οδό και 2,50 ευρώ/τ.μ. για τα ακίνητα που δεν έχουν πρόσωπο στην π.Ε.ο. Το Πρωτοδικείο που ακολούθησε, όρισε ως αξία γης για τις αποζημιώσεις : 290,0 και 260,0 ευρώ/τ.μ. αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, υπήρξε έντονη εναντίωση από την πλευρά του Δήμου Λαρισαίων, ο οποίος ως υπόχρεος για τις αποζημιώσεις αντιδρά στην υπερβολική (κατά την εκτίμησή του) τιμή γης. Επίσης, υπήρξε αντίδραση ενός μικροϊδιοκτήτη ο οποίος, στο τεχνικό μέρος της πράξης, ενώ είναι κάτοχος οικοπέδου με απομένουσα έκταση 110,0 τ.μ. καλείται να προσκυρώσει αναγκαστικά 223,0 τ.μ. καθώς, η ισχύουσα αρτιότητα στην περιοχή (400 τ.μ.) τον υποχρεώνει στην παραπάνω προσκύρωση. Ο συγκεκριμένος ιδιοκτήτης αντιδρά και επικαλείται οικονομική αδυναμία. Επίσης, το σύνολο των ιδιοκτητών που λαμβάνουν μέρος στην πράξη θέτουν θέμα αμφισβήτησης για το κριτήριο της ωφέλειας (που πλέον και με αποφάσεις του Ευρωκοινοβουλίου θεωρείται «μαχητό» ως τεκμήριο). Για τους παραπάνω λόγους η διαδικασία εκκρεμεί και την λύση καλείται να βρει το Εφετείο. Οι συντελεστές που επηρέασαν την εξέλιξη του έργου είναι : 1) οι αντιδράσεις των ιδιοκτητών για την τακτοποίηση των οικοπέδων και 2) οικονομικοί, με τους παρόδιους υπόχρεους ιδιοκτήτες (και τον Δήμο) να αντιδρούν για το υψηλό κόστος των αποζημιώσεων που επωμίζονται. (Γ. Χατζούλης, 2013 - συνέντευξη).

6.3. Συνολική εκτίμηση της διαδικασίας απαλλοτρίωσης ΚΧ - Οι απόψεις των άμεσα εμπλεκομένων

Προκειμένου να αποτυπωθούν οι εκτιμήσεις των πολιτών του Δήμου, για τις παραπάνω πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης, ετοιμάστηκε ένα σύντομο ερωτηματολόγιο, που απευθύνθηκε στους κατοίκους της κάθε συνοικίας αντίστοιχα. Τα ερωτηματολόγια, σαράντα (40) συνολικά, συμπληρώθηκαν τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο του 2010, με προσωπικές (αλλά ανώνυμες) συνεντεύξεις των κατοίκων των συνοικιών (κατά μέσο όρο 3 ερωτηματολόγια ανά συνοικία), και αφορούσαν στην κάθε πράξη αναλογισμού αποζημίωσης που αναφέρεται στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Οι ερωτήσεις που απευθύνονταν στους δημότες αφορούσαν στην κάθε πράξη αναλογισμού αποζημίωσης που συντάχθηκε στη συνοικία τους. Στόχευαν στη συγκέντρωση των απόψεων των δημοτών για : τη σύνταξη της πράξης (εάν καθυστέρησε η διαδικασία και πόσο), για την οικονομική αποζημίωση (εάν θα μπορούσε να επιβαρυνθεί, περισσότερο, το κάθε νοικοκυριό), για τις μεταβολές που επήλθαν μετά την ολοκλήρωση της πράξης στις εμπορικές χρήσεις, στις αξίες της γης και στα κοινωνικά χαρακτηριστικά της κάθε γειτονιάς, όπως επίσης τη γνώμη τους για τα διαδικαστικά και τεχνικά προβλήματα που εμφανίστηκαν.

Η κατανομή του δείγματος ήταν (όσο το δυνατόν) τυχαία ως προς το φύλλο, την ηλικία και το επάγγελμα των ερωτηθέντων. Στη συνέχεια ακολούθησε μία ενδεικτική καταγραφή των θετικών και αρνητικών σχολίων στις απαντήσεις των κατοίκων, όπως επίσης και μια κριτική για το σύνολο της κάθε πράξης (σύνταξη – υλοποίηση – ολοκλήρωση). Συνολικά, μπορεί να αποδοθεί σαν θετική η εκτίμηση των κατοίκων για την κάθε πράξη που υλοποιήθηκε, και για την συνοικία αλλά και για την πόλη γενικά. Εκτός βέβαια από ελάχιστες (έως μεμονωμένες) ενστάσεις.

Σε μία συγκεκριμένη περίπτωση, για την πράξη 34/2001, που αφορούσε στην διαπλάτυνση της οδού Εχεκρατίδας, οι αντιδράσεις είχαν στόχο την τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης και την αλλαγή του σχεδιασμού προς την κατεύθυνση εφαρμογής τοπικής λύσης. Δηλαδή, έγινε μία τροποποίηση του ΓΠΣ η οποία απομάκρυνε τη λύση της πλήρους υπογείωσης των γραμμών του ΟΣΕ και ενέκρινε την υπογείωση (κάτω από το σιδηροδρομικό δίκτυο) της οδού Εχεκρατίδας. Η λύση αυτή ακολούθηθηκε προκειμένου να ξεπεραστεί το αρχικό (υπερβολικό) κόστος υλοποίησης της μελέτης. Ωστόσο, σύμφωνα με τους κατοίκους που αντιδρούσαν, την παραπάνω λύση επιβάρυναν πολλά τεχνικά αλλά και έντονα κοινωνικά προβλήματα.

Έγινε λόγος για κατασκευαστικές αστοχίες (αντίθετες ροπές κατεύθυνσης σε τμήματα του οδοστρώματος της υπόγειας διάβασης) που ήταν επικίνδυνες για την πρόκληση ατυχήματος. Επίσης, αναφέρονταν προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού των (απομακρυσμένων) συνοικιών εξ αιτίας της κατασκευής υπόγειας διάβασης για τους πολίτες, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα τον διαχωρισμό των συνοικιών της πόλης σε ένθεν κακείθεν των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ. Επίσης, υπήρξαν αναφορές για προβλήματα επικινδυνότητας κατά την διέλευση της υπόγειας διάβασης τις βραδινές ώρες, εξαιτίας ανάπτυξης κοινωνικά εξαθλιωμένων στοιχείων με παραβατικές συμπεριφορές.

Ένα επιπλέον πρόβλημα, που επισημαίνονταν συνεχώς, είναι ότι δεν είχαν ολοκληρωθεί οι υλοποιήσεις των πράξεων που συντάχθηκαν, εξαιτίας του μεγάλου οικονομικού κόστους. Έτσι, σε περιπτώσεις διανοίξεων πλατειών και πεζοδρόμων υπήρξε σημαντική καθυστέρηση όπως και στη κατασκευή των πεζοδρόμων. Επίσης, υπήρξε αξιόλογη αργοπορία και στην υλοποίηση της εσωτερικής διαμόρφωσης των πλατειών. Στη περίπτωση αυτή, οι περίοικοι χρησιμοποιούσαν προσωρινά τους διανοιγμένους ΚΧ ως απέραντους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων (πράξη 22/2000). Ταυτόχρονα, η δημοτική αρχή προσπαθούσε να εξασφαλίσει τα απαραίτητα χρήματα για την υλοποίηση των κατασκευών είτε από τα ίδια χρηματικά αποθέματα, είτε από επιδοτούμενες χρηματοδοτήσεις έργων, είτε από δάνεια.

Η πλειονότητα των κατοίκων δεν θα συμφωνούσε στη μεγαλύτερη οικονομική επιβάρυνση από πλευρά τους, προκειμένου να βοηθήσουν στο συνολικό κόστος της απαλλοτρίωσης, καθώς θεωρούσαν ότι ήδη έχουν καταβάλλει πολλά. Αυτό βέβαια, έρχεται σε αντιπαράθεση με τα ευρήματα της έρευνας στις επιλεγμένες ελληνικές πόλεις, που πραγματοποιήθηκε τους μήνες Δεκέμβριο του 2006 και Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2007 σχετικά με τους ΚΧ, όπου οι δημότες δήλωναν πρόθυμοι να συνεισφέρουν οικονομικά επιπρόσθετα προκειμένου να υλοποιηθούν νέοι ΚΧ. Η δημοσιονομική κρίση που έπληξε πρόσφατα τη χώρα μας είχε σαν αποτέλεσμα τη ριζική διαφοροποίηση των οικονομικών δεδομένων για τα ελληνικά νοικοκυριά συνεπώς, και την αλλαγή στην αντιμετώπιση πολλών οικονομικών ζητημάτων. Επιπλέον, σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί η συχνά καταγραφείσα τάση των νεοελλήνων οι οποίοι απαντούν διαφορετικά (με έντονη κοινωνική ευαισθησία ή έστω αδιάφορα) όταν το συγκεκριμένο ζήτημα δεν τους θίγει προσωπικά, ενώ έχουν ισχυρές αντιρρήσεις/αντιθέσεις όταν θα επηρεάζεται η περιουσία τους. Είναι το φαινόμενο Nimby's, σύμφωνα με το οποίο οι αντιδράσεις γεννώνται εξαιτίας του

φόβου από τις μεταβολές που μπορεί να επιφέρει η οποιαδήποτε αλλαγή (περιγράφεται στο υποκεφάλαιο 1.5., σελίδα 38).

Επίσης, ο θόρυβος που προέκυπτε από την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στους διανοιγμένους ΚΧ δεν θεωρήθηκε ενοχλητικός, και οι τιμές των ακινήτων αυξήθηκαν ελάχιστα. Επιπλέον, από τις αλλαγές στη χρήση γης δεν παρατηρήθηκε αύξηση της εμπορικότητας στις συνοικίες καθώς, δεν υπήρξε ανάγκη για τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο επίπεδο της γειτονιάς.

Το σύνολο των ερωτηθέντων κατοίκων συμφωνούσε ότι υπήρχε τεράστια καθυστέρηση, στην εξέλιξη των διαδικασιών για τη σύνταξη όλων των πράξεων, και έκριναν απαραίτητη τη χρονική συντόμευση της διαδικασίας. Συνυπεύθυνες για την καθυστέρηση θεωρήθηκαν, και η αρμόδια υπηρεσία του Δήμου όσον αφορά στη σύνταξη της κάθε πράξης αντίστοιχα, όπως επίσης και η ύπαρξη πολύπλοκης νομοθεσίας.

Η θέση των πράξεων στον συγκεκριμένο χώρο της πόλης φαίνεται να κατείχε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των διαδικασιών. Όσο πιο κεντρική ήταν η περιοχή, στην οποία συντάσσονταν η κάθε πράξη, τόσο πιο έντονο γενικά, ήταν το ενδιαφέρον για την ολοκλήρωση της διαδικασίας. Αναλογικά, για τις πράξεις που αφορούσαν σε διαπλατύνσεις ή διανοίξεις ΚΧ σε πιο απομακρυσμένες από το κέντρο περιοχές, και το ενδιαφέρον, άρα και οι πιέσεις, μειώνονταν. Επίσης, σε κάποιες συνοικίες οικοδομήθηκαν πολυτελείς κατοικίες με πολύ εμφανίσιμους αύλειους χώρους, από ιδιοκτήτες με (μάλλον) υψηλά εισοδήματα. Και στη περίπτωση αυτή, προφανώς επειδή υπήρξαν έντονες πιέσεις από ανθρώπους με ισχυρές κοινωνικές αλλά και πολιτικές διασυνδέσεις, το ενδιαφέρον της δημοτικής αρχής γίνονταν ακόμα μεγαλύτερο για την ολοκλήρωση των πράξεων. Μετά το πέρας των εργασιών, συνήθως ακολουθούσε η επίσημη παρουσίαση της κατασκευής του ΚΧ στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, με ανάλογη προβολή (γενικότερα) της δημοτικής αρχής.

Εξίσου σημαντικό παράγοντα για την εξέλιξη των διαδικασιών, αποτελούσε και η χρονολογική ένταξη της συγκεκριμένης συνοικίας στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης. Υπήρχαν συνοικίες (συνήθως κοντά στο κέντρο της πόλης) στις οποίες το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε το 1947 και το 1960. Στις γειτονιές αυτές υπήρχαν πολλές μικρές, σε μέγεθος, ιδιοκτησίες και πολύ λίγοι υλοποιημένοι ΚΧ. Η εξυπηρέτηση των ιδιοκτησιών αυτών γίνονταν (μέχρι και πρόσφατα), από στενά δρομάκια τα οποία δεν ήταν εγκεκριμένα από το ισχύον σχέδιο πόλης. Με την έναρξη των διαδικασιών, για τη σύνταξη της πράξης για διαπλάτυνση ή διάνοιξη ΚΧ στην περιοχή αυτή,

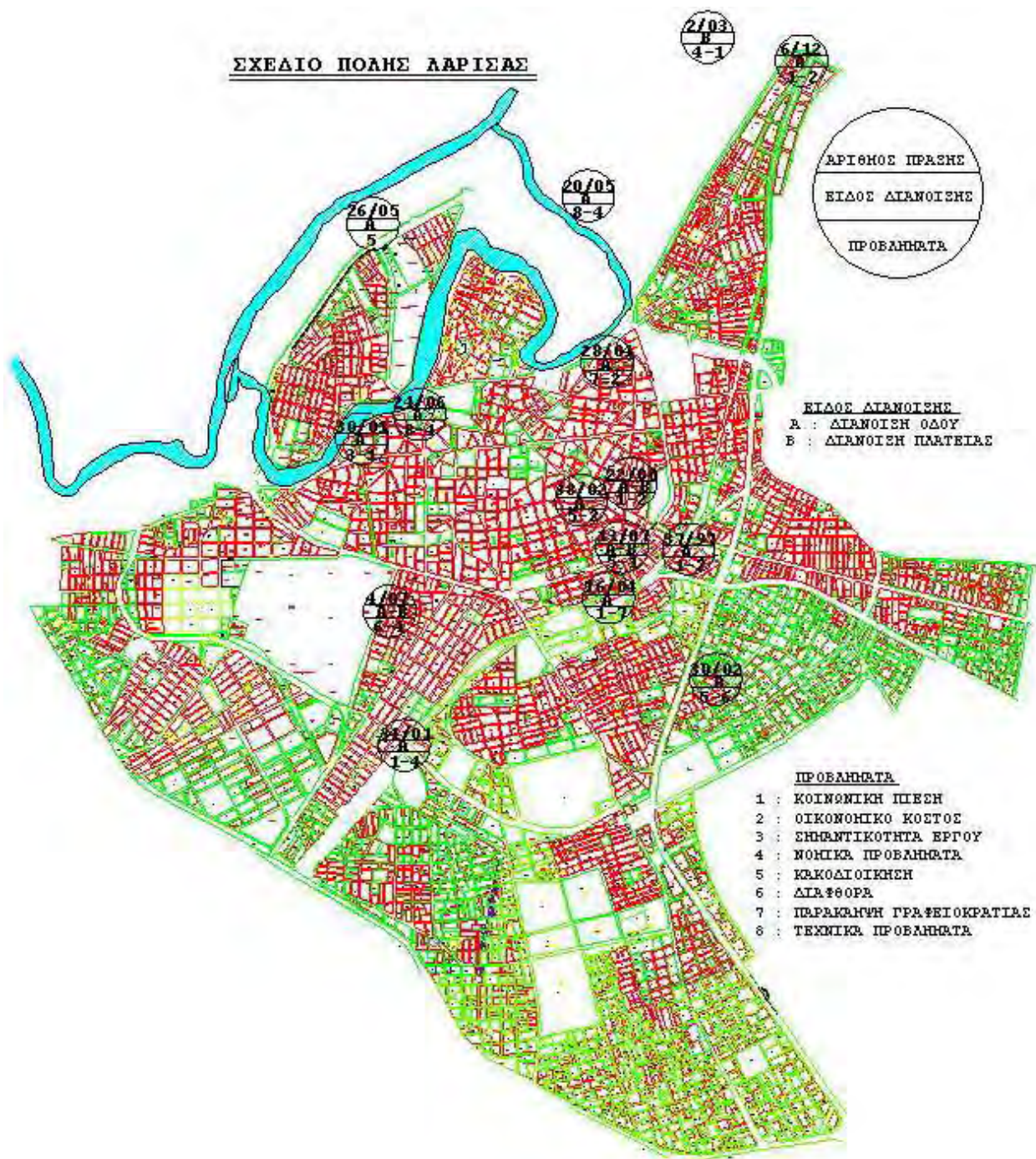
προέκυπταν προβλήματα τακτοποίησης των ιδιοκτησιών και, σε αρκετές περιπτώσεις, τα προαναφερόμενα προβλήματα καθιστούσαν αδύνατη τη σύνταξη των πράξεων, καθώς ανέκυπταν είτε νομικά, είτε ιδιοκτησιακά (ανυπέρβλητα) ζητήματα. Ως συνέπεια, ο μεγάλος όγκος οχημάτων ταυτόχρονα με τη μερική διαπλάτυνση μεγάλων οδικών αξόνων σε κεντρικά σημεία της πόλης, δημιούργησε μία ιδιαίτερα δυσχερή κυκλοφοριακή κατάσταση. Εξαιτίας της μη ύπαρξης ενός σταθερού και επαρκούς πλάτους, οι δρόμοι αυτοί δεν μπορούν να ανταποκριθούν επιτυχώς στο έργο τους, δηλαδή την απορρόφηση του κυκλοφοριακού φόρτου.

Οι πληροφορίες που αναφέρονται στον επόμενο χάρτη (6.4.) αφορούν στο σύνολο των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης (που αποτελούν τις περιπτώσεις εφαρμογής) χωρικά κατανεμημένες, στο είδος της διάνοιξης (δρόμου ή πλατείας), καθώς και στα σημαντικότερα προβλήματα που επηρέασαν την εξέλιξη της κάθε διαδικασίας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η πλειονότητα των πράξεων που συντάχθηκαν αφορούν στο κεντρικό τμήμα της πόλης. Στις περιοχές αυτές, (προφανώς) το ενδιαφέρον των ιδιοκτητών για αξιοποίηση των οικοπέδων ήταν εντονότερο καθώς, η αξία της γης ήταν αναλογικά πολύ μεγαλύτερη. Επίσης, υπήρχε σημαντικότερη ζήτηση από την πλευρά των επενδυτών καθώς οι ευκαιρίες για ίδρυση ή επέκταση επιχειρήσεων ακολουθούν πιστά τον κεντρικό εμπορικό πυρήνα. Εξαιρέση αποτελούν οι πράξεις (2 απαλλοτριώσεις) για τη διάνοιξη των δύο περιφερειακών δακτυλίων που οδηγούν από την ανατολική και δυτική πλευρά της πόλης στην έξοδο για την πόλη της Κοζάνης. Επιπροσθέτως, το σχέδιο πόλης στο κεντρικό πυρήνα εγκρίθηκε από το 1947 με άμεση επίπτωση να έχει ήδη συντελεσθεί το μεγαλύτερο τμήμα από την υλοποίηση του σχεδίου. Επιπλέον, θα πρέπει να επισημανθεί πως οι περισσότερες πράξεις απαλλοτρίωσης αφορούν σε διαπλάτυνσεις και διανοίξεις οδών και μόνον ελάχιστες σε διανοίξεις πλατειών. Η εξήγησή του άπτεται οικονομικών υποχρεώσεων καθώς, το συνολικό κόστος των αποζημιώσεων (και για τους όμορους ιδιοκτήτες και για το Δήμο) στην περίπτωση των οδών είναι κατά πολύ μικρότερο από το αντίστοιχο για τις πλατείες.

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

Χάρτης 6.4. Χωρική κατανομή των πράξ. αναλ. αποζ./είδος διάνοιξης/προβλήματα



Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

6.4. Προβλήματα που επηρέασαν τη διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ

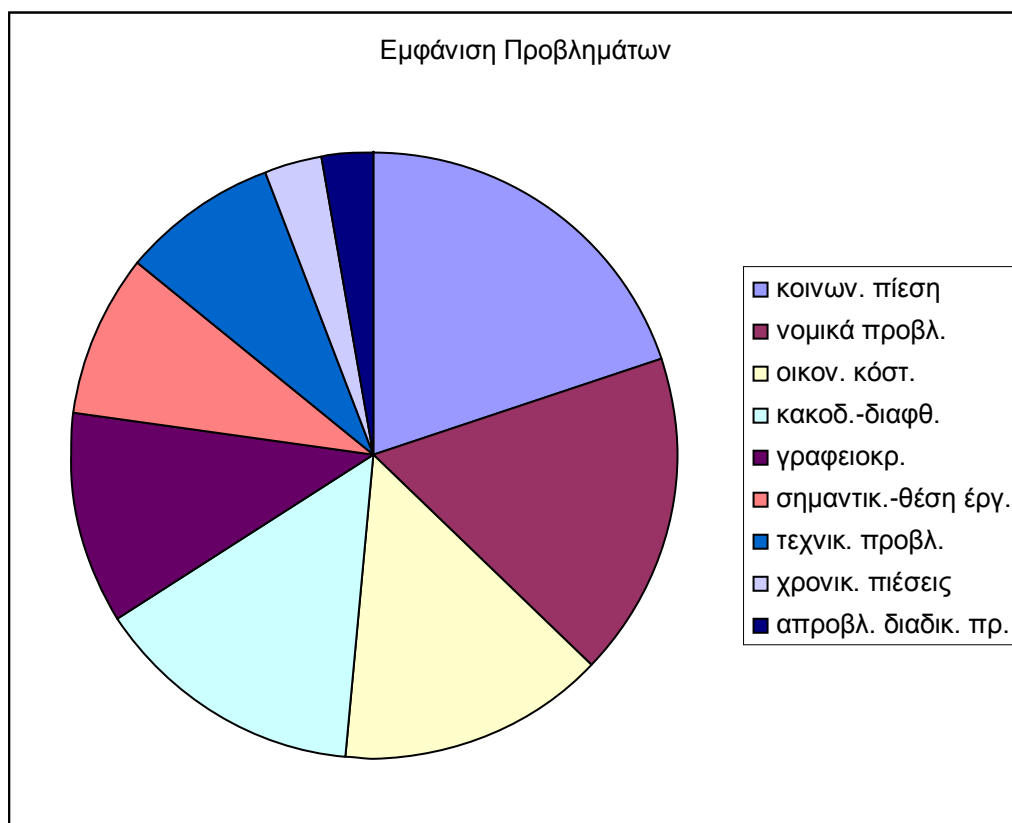
Σε προηγούμενο υποκεφάλαιο (6.2.) υπάρχουν καταγραμμένες οι περιπτώσεις εφαρμογής των πράξεων απαλλοτρίωσης για το Δήμο Λαρισαίων. Στον πίνακα που ακολουθεί (6.3.) εμφανίζονται τα προβλήματα που επηρεάζουν τις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ με τη συχνότητα εμφάνισης και το ποσοστό επί τοις εκατό, όπως αυτό προέκυψε μετά την ανάλυση στο προαναφερόμενο υποκεφάλαιο. Η ίδια παραστατική απεικόνιση αποδίδεται με το ακόλουθο γράφημα (6.3.).

Πίνακας 6.3. Συχνότητα εμφάνισης προβλημάτων στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ για το Δήμο Λαρισαίων

Κοινωνική πίεση	8/39	20,51%
Κακοδιοίκηση - διαφθορά	7/39	17,95%
Νομικά προβλήματα	6/39	15,38%
Οικονομικό κόστος	6/39	15,38%
Παράκαμψη γραφειοκρατίας	4/39	10,26%
Σημαντικότητα-θέση έργου	3/39	7,70%
Τεχνικά προβλήματα	3/39	7,70%
Χρονικές πιέσεις	1/39	2,56%
Απρόβλεπτα διαδικαστικά προβλήματα	1/39	2,56%
Σύνολο	39/39	100,00%

Πηγή : διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 6.3. Εμφάνιση προβλημάτων στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ για το Δήμο Λαρισαίων



Πηγή : διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

Από την επεξεργασία των ευρημάτων στη διαδικασία απαλλοτρίωσης προκύπτει ότι :

από τα προαναφερόμενα προβλήματα, τα οποία είχαν ενεργή συμμετοχή στην εξέλιξη των διαδικασιών για την ολοκλήρωση των πράξεων, η κοινωνική πίεση εμφανίζεται να έχει τη μεγαλύτερη συχνότητα αλλά και τη σημαντικότερη συμβολή. Μέσα από την (θετική) κοινωνική πίεση εκδηλώνεται η έντονη επιθυμία προκειμένου να υλοποιηθεί η διάνοιξη ενός κοινόχρηστου χώρου. Κάποιες φορές όμως, η κοινωνική πίεση έχει την αντίθεση (αρνητική) κατεύθυνση δηλαδή, ενάντια στην υλοποίηση του έργου, καθώς έρχονται σε αντιπαράθεση με τα ιδιοκτησιακά συμφέροντα των πολιτών (φαινόμενο NIMBY's). Με τον τρόπο αυτό μία μελέτη μπορεί να παραμένει για πολύ μεγάλο διάστημα ανενεργή ή και να καταργηθεί. Επιπλέον, η κοινωνική πίεση συνεπιδρά και σε άλλους παράγοντες, μεγεθύνοντας (ή οξύνοντας) τη διάσταση του προβλήματος.

Η κακοδιοίκηση – διαφθορά είναι από τα επίσης σημαντικά προβλήματα που επηρεάζουν την εξέλιξη των διαδικασιών. Η κακοδιοίκηση αφορά στη μη σωστή λειτουργία των δημοσίων (ή αυτοδιοικητικών) υπηρεσιών και, συνήθως, στην εμπλοκή πολλών συναρμόδιων φορέων, εξ αιτίας των οποίων η ολοκλήρωση των έργων καθίσταται εξαιρετικά δυσχερής. Η διαφθορά είναι μία απρόβλεπτη κατάσταση, κινούμενη από ίδια συμφέροντα των αρμόδιων αρχών, εξαιτίας της οποίας μπορεί να πιεσθεί η υπόθεση είτε προς τη μία κατεύθυνση (ταχύτερη διεκπεραίωση) είτε προς την άλλη (αναβολή).

Ακολουθούν το οικονομικό κόστος και τα νομικά προβλήματα. Το οικονομικό κόστος είναι δυνατόν να αφορά, είτε στη δαπάνη για τη σύνταξη της σχετικής μελέτης, είτε στις αποζημιώσεις των ιδιοκτησιών οι οποίες βέβαια εξαρτώνται από την υψηλή τιμή της αστικής γης. Σε κάθε περίπτωση πάντως, αφορά στη χρηματοδότηση των οργανισμών (ΟΤΑ) που είναι υπεύθυνοι για τις αστικές απαλλοτριώσεις.

Τα νομικά είναι τα προβλήματα με τη μεγαλύτερη, στη συνέχεια, συχνότητα εμφάνισης και, όπως είναι γνωστό, απαιτούν πολύχρονες και πολυέξοδες προσπάθειες επίλυσης. Όμως, είναι από τα προβλήματα που είναι αναμενόμενα και λόγω των εκκρεμοτήτων στα ιδιοκτησιακά και λόγω της βραδύτητας στη συνολική νομική διαδικασία. Ως εκ τούτου, είναι απολύτως σίγουρο ότι θα κοστίσουν χρονικά στην εξέλιξη της διαδικασίας απαλλοτρίωσης.

Η παράκαμψη της γραφειοκρατίας επεμβαίνει (θετικά) στην πράξη απαλλοτρίωσης και συντελεί στην μείωση του χρόνου ολοκλήρωσης της διαδικασίας.

Η σημαντικότητα του έργου, που εξαρτάται και από την χωροθέτηση, και τα τεχνικά προβλήματα κατέχουν την επόμενη θέση στη σχετική λίστα εμφάνισης των παραγόντων, που επηρεάζουν την εξέλιξη των διαδικασιών. Από το πόσο σημαντική είναι η υλοποίηση ενός έργου, εξαρτάται και η πίεση που δέχονται οι αρμόδιες υπηρεσίες για την αποπεράτωση και την απόδοση για χρήση στο κοινό. Επίσης, τα τεχνικά προβλήματα, που είναι δυνατόν να εμφανιστούν στη μελέτη, μπορεί να καθυστερήσουν σημαντικά στην αποπεράτωση του έργου.

Τέλος, από τα προβλήματα που δεν έχουν μεγάλη συχνότητα εμφάνισης είναι και οι πιέσεις (λόγω χρονικών ορίων) για την αποπεράτωση του έργου, συνήθως λόγω χρηματοδότησης από (Ευρωπαϊκά ή άλλα) οικονομικά προγράμματα και,

επίσης, τα απρόβλεπτα διαδικαστικά προβλήματα⁴² που και αυτά συντελούν στη καθυστέρηση ολοκλήρωσης των διαδικασιών.

Από το σύνολο των εννέα προαναφερόμενων προβλημάτων, κάποια εξ αυτών ασκούν θετική ώθηση ενώ κάποια άλλα αρνητική. Υπάρχουν και κάποια (η κοινωνική πίεση και η διαφθορά) τα οποία δρουν ανεξέλεγκτα και άλλοτε ωθούν για την γρήγορη διεκπεραίωση και άλλοτε δρουν επιβραδυντικά ή και ακυρωτικά στις σχετικές διαδικασίες. Όλα αυτά απεικονίζονται στον πίνακα (6.4.) που ακολουθεί.

Πίνακας 6.4. Παρέμβαση των προβλημάτων στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ.

ΘΕΤΙΚΑ	ΑΡΝΗΤΙΚΑ
Κοινωνική πίεση	Κοινωνική πίεση
Παράκαμψη γραφειοκρατίας	Νομικά προβλήματα
Σημαντικότητα-θέση έργου	Οικονομικό κόστος
Διαφθορά	Κακοδιοίκηση-διαφθορά
Χρηματοδοτήσεις - Ευρωπαϊκά προγράμματα	Τεχνικά προβλήματα
	Απρόβλεπτα διαδικαστικά προβλήματα

Πηγή : διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

6.5. Συμπεράσματα

Μετά την ολοκλήρωση της συλλογής των στοιχείων από τις αρμόδιες Υπηρεσίες των επιλεγμένων ελληνικών πόλεων, από την έρευνα πεδίου στις επιλεγμένες πόλεις, από τις περιπτώσεις εφαρμογής του Δήμου Λαρισαίων και από την έρευνα στους δημότες των συνοικιών όπου συντάχθηκαν οι συγκεκριμένες πράξεις απαλλοτρίωσης, προκύπτει ότι, υπήρχαν συγκεκριμένα προβλήματα (κοινωνικά, νομικά, οικονομικά και διοικητικά), που αναφέρθηκαν και αναλύθηκαν ανά περίπτωση, τα οποία συμμετείχαν στις πράξεις απαλλοτρίωσης και επηρέαζαν με τη δράση τους (θετικά ή και αρνητικά) στην εξέλιξη των διαδικασιών. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί, από την ανάλυση των ερευνών πεδίου, θα προσδιορισθούν και θα μελετηθούν οι παράγοντες που επηρεάζουν τις διαδικασίες των πράξεων απαλλοτρίωσης ΚΧ.

⁴² Εξασφάλιση φορολογικής ενημερότητας για την καταβολή των αποζημιώσεων, μεταβίβαση διαθήκης σε νόμιμους δικαιούχους κ.ά.

7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΕΔΙΟΥ

7.1. Τα αποτελέσματα της έρευνας για τους ΚΧ

Επαναλαμβάνοντας κάποια επιγραμματικά συμπεράσματα, σχετικά με τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου, μετά την ανάλυση της έρευνας που διενεργήθηκε στις επιλεγμένες πόλεις, επικεντρώνουμε ότι :

- οι πολίτες δεν είναι ικανοποιημένοι από τις συνθήκες ζωής στη πόλη τους ωστόσο, δεν θα άλλαζαν, εύκολα, το τόπο διαμονής
- δεν εκτιμούν τους υπάρχοντες ΚΧ στις πόλεις τους
- ζητούν να αυξηθούν οι ΚΧ και σε πλήθος αλλά και σε μέγεθος
- είναι σύμφωνοι με την παραχώρηση χρήσης τμημάτων των ΚΧ, με σκοπό την αποκόμιση οικονομικού οφέλους, και
- είναι διατεθειμένοι να συνεισφέρουν κάποιο (μικρό) ποσό για την απαλλοτρίωση, προκειμένου να αυξηθούν οι ΚΧ και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής τους.

Επίσης, οι τεχνοκράτες που δραστηριοποιούνται στις πόλεις θεωρούν (σε σχέση με τα νομοθετικά εργαλεία εξασφάλισης ΚΧ) :

- πιο δίκαιη διαδικασία την εισφορά σε γη και
- πιο εύκολα εφαρμόσιμη (επίσης) την εισφορά σε γη

ωστόσο, σε σχέση με τις διαδικασίες εξασφάλισης ΚΧ, ζητούν :

- να συντομεύσει ο χρόνος ολοκλήρωσης των διαδικασιών
- να απλοποιηθούν οι διαδικασίες εξασφάλισης των ΚΧ, και
- να ελαχιστοποιηθεί η επιβάρυνση του κόστους των απαλλοτριώσεων

καθώς :

- κρίνουν ελάχιστους τους υπάρχοντες ΚΧ
- εκτιμούν (περιβαλλοντικά και επαγγελματικά) την ύπαρξη των υλοποιημένων ΚΧ και
- θεωρούν απαραίτητη τη δημιουργία νέων ΚΧ.

Αποτελεί λοιπόν, συνολική απαίτηση των κατοίκων των πόλεων η δημιουργία νέων ΚΧ. Όμως, από την ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία οι διαδικασίες εξασφάλισης ΚΧ περιορίζονται στην απαλλοτρίωση καθώς, η μεταφορά συντελεστή δόμησης έχει παραμείνει για χρόνια ανενεργή, λόγω προβλημάτων αντισυνταγματικότητας από το ΣτΕ (απόφαση Ολομέλειας του ΣτΕ 2367/2007). Για

τη διαδικασία της μεταφοράς συντελεστή δόμησης εκφράστηκαν, από τεχνοκράτες των επιλεγμένων πόλεων, αμφιβολίες για την δικαιοσύνη ως προς την κατανομή βαρών στους υπόχρεους, και αναγνωρίστηκε ως δύσκολα εφαρμόσιμη. Επιπλέον, η εφαρμογή της εισφοράς σε γη περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις επέκτασης των σχεδίων πόλης. Συνεπώς, η απαλλοτρίωση αναγνωρίζεται ως η μοναδική εν ενεργεία διαδικασία εξασφάλισης ΚΧ στην ελληνική οικιστική πολιτική, χωρίς να αμφισβητούνται τα πολλά προβλήματα που αφορούν στην εν λόγω διαδικασία.

7.2. Οικονομικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των απαλλοτριώσεων

Από το σύνολο των 6.500 στρ. της επέκτασης του σχεδίου πόλης της Λάρισας, το 17 % περίπου αποτελούν οι κοινόχρηστοι χώροι (οδοί, πάρκα, πλατείες κá.). Όμως, λόγω της μη ολοκλήρωσης του συνόλου των πράξεων εφαρμογής, αλλά και εξαιτίας της σχετικά περιορισμένης δόμησης, οι ΚΧ που έχουν υλοποιηθεί είναι ελάχιστοι (καθώς επρόκειτο για «παρθένες» περιοχές) και αφορούν (κυρίως) σε διανοίξεις οδών.

Τα στοιχεία που αφορούν στους κοινόχρηστους και στους χώρους πρασίνου, από τις τελευταίες επεκτάσεις του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, είναι θεωρητικά και μετρημένα μόνο από τα σχέδια, καθώς η κύρωση των πράξεων εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης καθυστέρησε για χρόνια και υπήρξαν πολλές ακυρώσεις και ανασυντάξεις εξαιτίας της ύπαρξης πάρα πολλών προβλημάτων στους τίτλους των ακινήτων και, κατ' επέκταση, στην απόδοση των ιδιοκτησιών.

Για τους παραπάνω λόγους τα τμήματα του οδικού δικτύου που κατασκευάστηκαν, δείχνουν εντελώς αποσπασματικά και τόσο αποκομμένα, καθώς τον χειμώνα «βουλιάζουν» στις λάσπες και το καλοκαίρι «πνίγονται» από τις σκόνες των χωματόδρομων. Υπάρχουν, λοιπόν, 348 στρ. ΚΧ (πλατειών) και 1.505 στρ. οδικού δικτύου που θα προκύψουν μετά την (τελική και ολοκληρωμένη) υλοποίηση των πράξεων εφαρμογής. Για τη περίπτωση των πράξεων εφαρμογής, εκτός των άλλων, υπάρχει και ένα ακόμη πρόβλημα. Οι κοινόχρηστοι χώροι υλοποιούνται - κατασκευάζονται (σύμφωνα με το άρθρο 9 του Ν. 1337/83 και το άρθρο 21 του Ν. 2508/97) με τα κονδύλια που συγκεντρώνονται από τις εισφορές σε χρήμα. Τα χρήματα αυτά συγκεντρώνονται από τις οικονομικές υπηρεσίες των δήμων σε δόσεις (ως επί το πλείστον) εξαμηνιαίες, και θεωρείται ο μοναδικός τρόπος για να συγκεντρώσει ο κάθε Δήμος τα απαραίτητα χρήματα (εκτός της δικής του συνεισφοράς) προκειμένου να κατασκευάσει τα έργα υποδομής. Οι δε δημότες

υποχρεώνονται στη καταβολή των δόσεων, μόνον όταν θελήσουν να εκδώσουν οικοδομική άδεια στο οικοπέδό τους, καθώς η σχετική νομοθεσία δεν επιτρέπει την έκδοση της οικοδομικής άδειας, εφόσον υπάρχουν οφειλές από εισφορά σε χρήμα. Συνεπώς, είναι δεδομένο ότι το χρονικό διάστημα, που θα χρειαστεί για την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης των χρημάτων αυτών, άρα και για την υλοποίηση των έργων υποδομής, θα είναι (σίγουρα) μεγάλο.

Στο πίνακα που ακολουθεί (7.1.), εμφανίζονται τα χρηματικά ποσά που έχουν εισπραχθεί από την οικονομική υπηρεσία του Δήμου Λαρισαίων, ως εισφορά σε χρήμα και μετατροπή εισφοράς από γη σε χρήμα (Ν. 1337/1983), για το χρονικό διάστημα από το έτος 2005 μέχρι και το τέλος του 2012. Η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του δήμου εγκατέστησε και λειτουργεί πρόγραμμα μηχανοργάνωσης των οικονομικών δεδομένων από το 2004. Για το λόγο αυτό τα διαθέσιμα στοιχεία ξεκινούν από το επόμενο έτος.

Πίνακας 7.1. Εισπραχθείσες εισφορές (Ν. 1337/83) ανά έτος στο Δήμο Λαρισαίων

2005	584.249,94
2006	2.045.141,46
2007	1.994.756,79
2008	1.517.334,63
2009	1.118.192,19
2010	739.177,70
2011	630.564,37
2012	493.815,30

Πηγή : Δ/νση Οικονομικών Υπηρεσιών του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

Για χρονική περίοδο οκτώ ετών και για έκταση 6.500 στρ. από τον δήμο εισπράχθηκαν (συνολικά) 9.123.232,38 ευρώ. Στην είσπραξη των εσόδων παρατηρείται μία πτωτική πορεία από το έτος 2006 μέχρι και σήμερα. Η είσπραξη των εσόδων προβλέπεται, από τους αρμόδιους οικονομικούς παράγοντες, αρκετά ζοφερή για το μέλλον. Και αυτό, προφανώς, έχει σχέση με τα δημοσιονομικά δεδομένα της χώρας και ειδικότερα με την δεινή οικονομική κατάσταση των πολιτών. Αντίστοιχη όμως, θα πρέπει να θεωρείται και η πορεία υλοποίησης των ΚΧ για τις περιοχές επέκτασης του σχεδίου πόλης, καθώς οι εισφορές που αναφέρονται παραπάνω, αποτελούν μία από τις σημαντικές πηγές εσόδων για τον κάθε ΟΤΑ.

Τα χρήματα που περιγράφονται στον παραπάνω πίνακα εισπράττονται από τους ΟΤΑ για την «εκτέλεση βασικών κοινόχρηστων πολεοδομικών έργων», όπως περιγράφεται στο Ν. 1337/83, άρθρο 9, παρ. 3. Επίσης, χρηματοδοτήσεις για διαμόρφωση ΚΧ προκύπτουν από προγράμματα όπως : ΕΣΠΑ, ΣΑΤΑ, ΘΗΣΕΑΣ κ.ά. Ωστόσο, ανήκει στη διακριτική ευχέρεια της κάθε δημοτικής αρχής η διάθεση των χρημάτων αυτών για την κατασκευή των οδών και των πλατειών στις περιοχές επέκτασης (που καλύπτει ο Ν. 1337/83) ή σε οποιαδήποτε άλλη συνουκία.

Στον επόμενο πίνακα (7.2.) εμφανίζονται ο αριθμός των υλοποιημένων ΚΧ ανά τομέα, καθώς και η έκτασή τους (σε στρέμματα), τους οποίους κατασκεύασε η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Λαρισαίων, την δωδεκαετία 2000–2012.

Πίνακας 7.2. Υλοποιημένοι ΚΧ και εμβαδόν, ανά τομέα, για το Δήμο Λαρισαίων

Τομείς	αριθμός ΚΧ	έκταση ΚΧ (στρ.)
Α'	9	100,1
Β'	2	3,5
Γ'	9	99,6
Δ'	6	42,3
Ε'	3	46,3
σύνολο	29	291,8 στρ.

Πηγή : Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών του δήμου Λάρισας, 2013, ίδια επεξεργασία.

Οι τιμές αντικειμενικού προσδιορισμού (κατά μέσο όρο) των τομέων της πόλης αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί (7.3.). Υπολογίστηκε ένας μέσος όρος των τιμών για τις περιοχές που περιλαμβάνονται στον κάθε τομέα και αποτελεί μία ενδεικτική τιμή της αξίας γης για τον κάθε τομέα.

Πίνακας 7.3. Τιμές αντικειμενικού προσδιορισμού ανά τομέα για το Δήμο Λαρισαίων

Τομείς	Αντικειμ. αξίες
Α'	1150 ευρώ/τ.μ.
Β'	350 ευρώ/τ.μ.
Γ'	450 ευρώ/τ.μ.
Δ'	300 ευρώ/τ.μ.
Ε'	350 ευρώ/τ.μ.

Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

Όσον αφορά στο σχολιασμό των παραπάνω πινάκων είναι δυνατόν να επισημανθούν τα παρακάτω :

η τιμή γης, για τον τομέα Α', είναι υπερδιπλάσια από τους υπόλοιπους τομείς. Στον τομέα αυτό περιλαμβάνονται οι κεντρικές συνοικίες της πόλης, οι σημαντικότερες δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και το κέντρο των εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Επίσης, ο συντελεστής δόμησης για τις περιοχές αυτές είναι από τους υψηλότερους στην πόλη (2,9 και 2,4).

Ακολουθεί η τιμή στον τομέα Γ', στον οποίο ανήκουν περιοχές που εφάπτονται του κέντρου. Στις συνοικίες αυτές το σχέδιο πόλης εγκρίθηκε αμέσως μετά τον κεντρικό τομέα και ο συντελεστής δόμησης, για τις περιοχές αυτές, είναι αρκετά υψηλός (1,8 και 1,4).

Στη συνέχεια κατατάσσονται οι τιμές στους τομείς Β' και Ε' και τελευταία ακολουθεί η τιμή στον τομέα Δ' που περιλαμβάνει περιοχές που εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης σχετικά «πρόσφατα», είναι απομακρυσμένες από το κέντρο της πόλης και ο συντελεστής δόμησης είναι σχετικά μικρός (1,4 και 1,2).

Οι χρήσεις γης, που καθορίζονται από το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Λαρισαίων, είναι :

- για τον τομέα Α' : Κ1 και Κ2 πολεοδομικά κέντρα και Α Γενική Κατοικία
- ενώ για τους τομείς Β', Γ', Δ' και Ε' : Κ2 και Κ3 πολεοδομικά κέντρα και Αμιγής Κατοικία.

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας επιτρέπεται (ως επί το πλείστον) η δόμηση κατοικίας και εμπορικών καταστημάτων για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων. Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπεται η δόμηση κατοικίας και εμπορικών καταστημάτων (εκτός υπεραγορών και πολυκαταστημάτων). Στις περιοχές πολεοδομικών κέντρων (Κ1, Κ2 και Κ3) επιτρέπεται η δόμηση κατοικίας, ξενοδοχείων, εμπορικών καταστημάτων και γραφείων διοίκησης.

Οι τιμές αντικειμενικού προσδιορισμού, όπως αναφέρονται στον παραπάνω πίνακα, οδηγούν σε ενδεικτικά συμπεράσματα σχετικά με την οποιαδήποτε αγοραπωλησία γης (ή απαλλοτρίωση γης). Όσο υψηλότερη είναι η αξία γης τόσο (αντικειμενικά) πιο δύσκολη γίνεται η απαλλοτρίωση των ρυμοτομούμενων

οικοπέδων, άρα τόσο πιο δύσκολη γίνεται η υλοποίηση των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης για τους ΚΧ.

Από την άλλη όμως, υπάρχει το διαβαθμισμένο ενδιαφέρον των πολιτών (δημοτών και επενδυτών-επιχειρηματιών) και της δημοτικής αρχής για κατασκευή έργων στον κάθε τομέα, και αυτό αντανακλάται, ως ένα βαθμό, στα ενδεικτικά αποτελέσματα του πίνακα 7.2.

Ο τομέας Α' συγκεντρώνει το σύνολο του εμπορικού και επιχειρηματικού ενδιαφέροντος. Είναι το κύριο σημείο ανάδειξης της πόλης, και για το λόγο αυτό κατέχει την πλειονότητα στις κατασκευές των έργων (και ως προς τον αριθμό αλλά και ως προς την έκταση των έργων). Ο τομέας Γ' ακολουθεί με την κατασκευή πολλών (σε αριθμό) έργων που καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση. Οι παραπάνω τομείς αποτελούν το «ευρύτερο» κέντρο, με συνοικίες οι οποίες έχουν δομηθεί από παλιά, στους οποίους και ο «ενισχυμένος» συντελεστής δόμησης και οι χρήσεις γης προσελκύουν το αυξημένο επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Στους τομείς Δ', Ε' και Β', περιλαμβάνονται σχετικά νέες συνοικίες, οι οποίες όμως, εμπεριέχουν αρκετά μεγάλο ενδιαφέρον από την πλευρά των δημοτών για την κατασκευή (πολυτελών) κατοικιών, συνεπώς με έντονη κοινωνική πίεση. Οι (σχετικά) χαμηλές τιμές γης επιτρέπουν την ολοκλήρωση πολλών απαλλοτριώσεων και συνεπώς, την κατασκευή των έργων.

Συμπερασματικά, οι κεντρικές περιοχές της πόλης συγκεντρώνουν το μέγιστο ενδιαφέρον της δημοτικής αρχής για την υλοποίηση των ΚΧ, καθώς αποτελούν την αντιπροσωπευτική εικόνα της πόλης και προσφέρουν ευκαιρίες για την προβολή των πεπραγμένων. Επίσης, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών (χρήσεις γης, συντελεστής δόμησης, υποδομές) έχουν αντίκτυπο στις δυνατότητες αξιοποίησης και, με το «bonus» της οικονομικής εκμετάλλευσης «ωθούν» εντονότερα (και βέβαια πιο αποτελεσματικά) τη διεκπεραίωση περισσότερων έργων. Οι προσιτές τιμές γης (άρα το χαμηλότερο κόστος των απαλλοτριώσεων) είναι από τους παράγοντες εκείνους που επεμβαίνουν σημαντικά στην ολοκλήρωση των διαδικασιών και στην υλοποίηση των αστικών υποδομών.

7.3. Προσδιορισμός και επεξεργασία των παραγόντων που επηρεάζουν τη διαδικασία απαλλοτρίωσης ΚΧ

Με τα συγκεκριμένα στοιχεία, που συγκεντρώθηκαν από την Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, επιχειρείται μία αποκρυπτογράφηση της σχετικά πολύπλοκης και χρονοβόρας διαδικασίας απαλλοτρίωσης ΚΧ, κατά την

εφαρμογή του σχεδίου πόλης, προκειμένου να αξιοποιηθούν τα συμπεράσματα. Τα προβλήματα, τα οποία έχουν επηρεάσει την εξέλιξη των διαδικασιών, και προκύπτουν από υλοποιημένα παραδείγματα, όπως έχουν περιγραφεί στο υποκεφάλαιο 6.4 (σελ. 212), μπορούν να ταξινομηθούν στις παρακάτω κατηγορίες παραγόντων. Οι κατηγορίες αυτές προέκυψαν από την ένταξη των προβλημάτων σε ένα ευρύτερο ταξινομημένο σύνολο με κάποια κοινά γνωρίσματα, και μέσα από έναν συνδυασμό που περιλαμβάνει τους γενικούς παράγοντες που αναφέρθηκε ότι επηρεάζουν την αξία της αστικής γης (υποκεφάλαιο 2.4.), την έρευνα πεδίου, και την προσωπική αίσθηση εκτιμώντας χαρακτηριστικά με έντονα ή λιγότερο δυναμικά διακριτικά στοιχεία. Παράλληλα, καταβάλλεται και μία προσπάθεια διεξοδικής ανάλυσης για τους αναφερόμενους παράγοντες.

1) *κοινωνικοί παράγοντες*. Στη περίπτωση της επέκτασης του σχεδίου πόλης, υπάρχει απαίτηση από την πλευρά των πολιτών για την σύνταξη των πράξεων εφαρμογής. Υπάρχουν έντονες κοινωνικές πιέσεις προκειμένου να ολοκληρωθούν οι πράξεις εφαρμογής και να κατασκευασθούν τα έργα υποδομής καθώς, η ανοικοδόμηση της περιοχής έχει προχωρήσει σταδιακά και έχει εξαπλωθεί σε όλο το τμήμα επέκτασης του σχεδίου πόλης. Επίσης, είναι γνωστό ότι χωρίς την ολοκλήρωση των πράξεων εφαρμογής δεν είναι δυνατόν να εκδοθούν οικοδομικές άδειες. Αντίστοιχα, στην περίπτωση των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης (δηλαδή στο παλαιό σχέδιο πόλης), αφενός υπάρχουν ιδιοκτήτες που αντιδρούν στις διανοίξεις και διαπλατύνσεις των οδών, όταν πρόκειται να θιγούν ίδια ιδιοκτησιακά συμφέροντα (φαινόμενο *Nimbys*) και αφετέρου, υπάρχουν ομάδες πολιτών οι οποίοι αντιδρούν στην μη σύνταξη των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης, καθώς δεν διανοίγονται δρόμοι και πλατείες συνεπώς, δεν απολαμβάνουν τους κοινόχρηστους χώρους που προβλέπονται από το σχέδιο πόλης.

Οι ασκούμενες κοινωνικές πιέσεις, αλλά και οι ατομικές επεμβάσεις, πολλές φορές με σημειακές παρεμβάσεις τροποποιούν τις στοιχειώδεις κατευθύνσεις του σχεδιασμού και αλλοιώνουν τον αρχικό προγραμματισμό για την εφαρμογή των σχεδίων πόλεως. Η κοινωνική αυτή δράση, θα ήταν επιτρεπτή εάν είχε εξαντληθεί στα όρια του αρχικού ελέγχου των μελετών των σχεδίων πόλης. Όλοι οι νόμοι έδιναν πάντα το δικαίωμα στους δημότες να ελέγχουν τα σχέδια, να υποβάλλουν ενστάσεις και, εάν δικαιώνονταν, να μεταβάλλουν το σχεδιασμό στα αρχικά προβλεπόμενα στάδια. Οι εκπρόθεσμες ευκαιριακές τροποποιήσεις του σχεδιασμού, έχουν ως

αποτέλεσμα την παραμόρφωση των σχεδίων και την καταστρατήγηση των αρχικών προσδοκιών.

Η πολιτεία, όπως έχει αναφερθεί και προηγούμενα (υποκ. 1.5., σελ. 36), χρησιμοποιούσε τον σχεδιασμό για να αντιμετωπίσει (εκ των υστέρων) προβλήματα που προέκυπταν στις πόλεις (κυρίως λόγω αυθαίρετης δόμησης) και όχι για να προγραμματίσει την ανάπτυξη των πόλεων. Για το λόγο αυτό η σχέση μεταξύ αυτής και των κατοίκων μετατράπηκε σε σχέση άμυνας προς την εξουσία, και το μοναδικό μέσο πίεσης και αντίδρασης των πολιτών υπήρξε η ένσταση και η προσπάθεια ακύρωσης όταν θίγεται το ατομικό συμφέρον.

Όσον αφορά το Νομοθετικό Διάταγμα της 17-7-1923, σύμφωνα με το οποίο συντάσσονται οι πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης για τις διανοίξεις των ΚΧ, όταν πρωτοεφαρμόστηκε, αποτέλεσε μια «επαναστατική» νομοθεσία. Σύμφωνα με το ΙΤΑ, (2006 : 7), «το ν.δ/γμα αυτό αποτέλεσε την πρώτη ενιαία και ολοκληρωμένη νομοθεσία για το σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων. Σηματοδότησε μάλιστα την πρώτη προσπάθεια του νεότερου Ελληνικού Κράτους για τον προγραμματισμό και τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης, τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών και τη διαχείριση της υπεραξίας των ακινήτων που δημιουργείται από την ένταξή τους στο σχέδιο⁴³». Επιπλέον, «το περιεχόμενο του διατάγματος αυτού, απηχούσε τις ριζοσπαστικές για την εποχή τους αναζητήσεις των δημιουργών του, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι προσπάθειες του Ελληνικού Κράτους να ασκήσει κοινωνική πολιτική μέσα από τις διαδικασίες σχεδιασμού για τις πόλεις και να ανανεώσει το οικιστικό απόθεμα» (Γιαννακούρου, 1999: 459). Με τον τρόπο αυτό υπήρχε αποτελεσματική εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου. Επίσης, σαν τεχνική διαδικασία γίνονταν εύκολα αποδεκτή από τους θιγόμενους ιδιοκτήτες, καθώς οι παρόδιοι ιδιοκτήτες, επωφελούμενοι από την υπεραξία των οικοπέδων τους (που προέκυπτε μετά τις διανοίξεις των ΚΧ), κατέβαλαν το κόστος των αποζημιώσεων.

Πλέον, τα δεδομένα έχουν διαφοροποιηθεί καθώς, οι τιμές γης είναι υψηλές και το κόστος των απαλλοτριώσεων φτάνει σε δυσθεώρητα ύψη για να αντιμετωπισθεί μόνο από τους παρόδιους ιδιοκτήτες, οι οποίοι εξάλλου δεν είναι οι μοναδικοί που επωφελούνται από τις διανοίξεις πλατειών και δρόμων. Με την κοινή λογική, το κοινωνικό όφελος της χρήσης των ΚΧ διαχέεται σε όλους τους πολίτες, όχι όμως και το βάρος των αποζημιώσεων. Ίσως, η αναζήτηση θεσμοθετημένης

⁴³ Ιδίως μέσω του θεσμού της αυτοαποζημίωσης.

λύσης προς την κατεύθυνση αυτή θα μπορούσε να αποδώσει την αιτούμενη δικαιοσύνη στο προκείμενο πρόβλημα.

2) *νομικοί παράγοντες*, με σειρά προβλημάτων που δημιουργήθηκαν από την ύπαρξη πάρα πολλών προσυμφώνων, τα οποία δεν είχαν γίνει κύριοι τίτλοι ιδιοκτησίας, μετεγγραμμένοι στο οικείο Υποθηκοφυλακείο, και δημιουργούσαν δυσκολίες στη σύνταξη των πράξεων εφαρμογής. Το πρόβλημα ξεπεράστηκε με την έκδοση αναγνωριστικών αγωγών χρησικτησίας από τα τοπικά δικαστήρια. Για την ολοκλήρωση των απαραίτητων δικαστικών διαδικασιών όμως, ο απαιτούμενος χρόνος είναι πολύ μεγάλος. Στην περίπτωση των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης, έχουν παρατηρηθεί προβλήματα ανυπαρξίας τίτλων ιδιοκτησίας και άλλες νομικές ιδιαιτερότητες. Για παράδειγμα τα "ανταλλάξιμα", δηλαδή ιδιοκτησίες που ανταλλάχθηκαν κατά την αποχώρηση του Τούρκικου πληθυσμού με άλλες που βρίσκονταν στην Τουρκία και κατείχε ο Ελληνικός πληθυσμός, ή τα "προσφυγικά", δηλαδή ιδιοκτησίες που παραχωρήθηκαν από την Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων⁴⁴ σε πρόσφυγες για αγροτική αποκατάσταση. Στην προκειμένη περίπτωση έπρεπε τα παραχωρητήρια αυτά να αναγνωρισθούν σαν τίτλοι ιδιοκτησίας. Και σε αυτή την περίπτωση, η λύση δόθηκε μετά από παρέμβαση των αρμόδιων δικαστηρίων, κατά τη διαδικασία αναγνώρισης των δικαιούχων.

Η ύπαρξη πολυπληθών τίτλων ιδιοκτησίας όπως, κύρια συμβόλαια, προσύμφωνα, χρυσόβουλα, αναγνωριστικές αγωγές, χρησικτησίες κ.ά., αποτελούν πεδίο καθημερινής διαμάχης μεταξύ των ιδιοκτητών, αλλά και του δημοσίου, για επίλυση ιδιοκτησιακών διαφορών, που μπορεί να ξεκινούν και από προηγούμενους αιώνες. Για την προστασία των δικαιωμάτων των ιδιοκτητών καθώς και την διασφάλιση των ακινήτων, είναι αναγκαίο να υπάρξει συνολική θεσμική ρύθμιση, η οποία θα διευθετεί το χρόνιο πρόβλημα στις υπάρχουσες δικαιοπραξίες και θα ομαλοποιεί γενικότερα το σύνολο των κτηματικών συναλλαγών.

Το πρόβλημα πληθωρισμού σχετικών διατάξεων που υπάρχει στην πολεοδομική νομοθεσία, συντηρεί την υφιστάμενη σύγχυση και αγγίζει τα όρια της ασάφειας. Είναι γνωστό ότι για κάθε νόμο που ψηφίζεται από τη Βουλή εγκρίνεται και ένα πλήθος σχετικών διευκρινιστικών εγκυκλίων για να εξασφαλισθεί η εφαρμογή του. Οι εγκύκλιοι αυτοί, που εκδίδονται για την αντιμετώπιση των

⁴⁴ Οργανισμός με νομική υπόσταση και διεθνή εποπτεία που ανέλαβε με τη βοήθεια του κράτους το έργο της στέγασης και της παραγωγικής απασχόλησης των προσφύγων. Ιδρύθηκε βάσει του πρωτοκόλλου της Γενεύης της 29-9-1923 με έδρα την Αθήνα (ΦΕΚ 289/13-10-23).

προβλημάτων που τυχόν προκύπτουν, μερικές φορές είναι πιθανόν να έχουν αναιρετικό χαρακτήρα είτε μεταξύ τους είτε με τον ίδιο το νόμο⁴⁵. Και για το λόγο αυτό, αλλά, και εξαιτίας φαινομένων επιπλοκών που συναντώνται στη διοικητική διάρθρωση⁴⁶, η δημόσια διοίκηση δεν λειτουργεί σωστά.

Ένα, επίσης, αδύνατο σημείο, στη διαδικασία ολοκλήρωσης της συντέλεσης απαλλοτρίωσης, αποτελεί η δικαστική διαδικασία εξεύρεσης των υπόχρεων αποζημίωσης. Ξεκινάει από την αναζήτηση των πραγματικών ιδιοκτητών, σε σχέση με τους φερόμενους, που αναφέρονται στην πράξη, και ακολουθεί τα επόμενα βήματα :

- α) αναζήτηση στο Υποθηκοφυλακείο των τίτλων από μεταπωλήσεις, κληρονομίες κλπ.
- β) εκδίκαση των δικαστικών αγωγών αναγνώρισης δικαιούχων και
- γ) σύνταξη των βεβαιωτικών καταλόγων, οι οποίοι εγκρίνονται από το Δημοτικό Συμβούλιο, για να είναι απαιτητά τα χρήματα.

Το σύνολο της προαναφερόμενης διαδικασίας αποτελεί μία χρονοβόρο, δυσκίνητη και (πλέον) μη αποδοτική ενέργεια. Η έρευνα για την επιτάχυνση της δικαστικής διαδικασίας θα μπορούσε να αποδώσει στην εξασφάλιση μιας πιο σύντομης και λειτουργικής πράξης απαλλοτρίωσης.

3) *οικονομικοί παράγοντες*, με προβλήματα, τα οποία έχουν διττή φύση. Πρώτον, το ξεπέρασμα του αρχικού οικονομικού προϋπολογισμού (αλλά και του χρονικού προγραμματισμού) για την σύνταξη των μελετών, αφού υπήρξαν αλλεπάλληλες ακυρώσεις και ανασυντάξεις των πράξεων. Δεύτερον, τη δυσκολία της αρμόδιας δημοτικής αρχής να συγκεντρώσει τα χρήματα (από τις εισφορές σε χρήμα, που πληρώνονται από τους ιδιοκτήτες σε εξαμηνιαίες δόσεις) και να κατασκευάσει τα έργα υποδομής. Επίσης, το κόστος των αποζημιώσεων (οικοπέδων και επικειμένων) από την πλευρά του δήμου για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης, είναι υπερβολικά μεγάλο καθώς, οι τιμές γης είναι αρκετά υψηλές, άρα οι οικονομικές υποχρεώσεις τεράστιες.

Με τις σημερινές δύσκολες δημοσιονομικές συγκυρίες, τα οικονομικά εξακολουθούν να αποτελούν από τις σημαντικότερες δυνάμεις που δίνουν ώθηση στους ΟΤΑ προκειμένου να σχεδιάζουν, να προγραμματίζουν και να κατασκευάζουν

⁴⁵ Εγκύκλιος 1/28-1-2010 και εγκύκλιος 3/12-3-2010 του Υπουργείου Π.Ε.Κ.Α., για την εφαρμογή των διατάξεων των παρ. 2 και 3 του από 24/4-3/5.1985 Π.Δ/τος (ΦΕΚ 181Δ)

⁴⁶ Επικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών και αρμόδιων Υπουργείων

τα απαραίτητα έργα υποδομής, τα οποία στοχεύουν και στην εξασφάλιση της ποιότητας ζωής. Δεν είναι αμελητέο ότι, η απουσία της οικονομικής ευρωστίας καθιστά τους ΟΤΑ ανενεργούς στη διαμόρφωση των συνθηκών ανάπτυξης. Στους πίνακες 4.5. και 4.6. του υποκεφαλαίου 4.3 (σελίδες 142 και 143), καταγράφεται η πληροφορία σχετικά με την κρατική επιχορήγηση των επιλεγμένων δήμων τα τελευταία χρόνια. Βέβαια, όπως έχει αναφερθεί και προηγούμενα, η νέα νομοθεσία (δηλαδή ο Ν. 1337/83 και ο Ν. 2508/97) διευκολύνει το έργο της αποζημίωσης για τους ΟΤΑ, με τη δυνατότητα παροχής γης σε όλους (ως επί το πλείστον) τους ιδιοκτήτες των ρυμοτομούμενων οικοπέδων. Όμως, το πρόβλημα καταβολής αποζημιώσεων για τα ρυμοτομούμενα επικείμενα παραμένει ως υποχρέωση για όλες τις δημοτικές αρχές.

Επιπλέον, σημαντικό οικονομικό βάρος αποτελούν τα έξοδα που συνοδεύουν την υπογραφή των σχετικών συμβολαίων μεταβίβασης της κυριότητας, για τα ρυμοτομούμενα τμήματα των ιδιοκτησιών. Τα έξοδα αυτά περιλαμβάνουν τις αμοιβές των δικηγόρων, των συμβολαιογράφων, καθώς και τα έξοδα μεταγραφής στο αρμόδιο Υποθηκοφυλακείο. Και βέβαια, όσες πιο πολλές μεταβιβάσεις υπάρχουν τόσο αυξάνουν τα έξοδα, τα οποία δεν είναι δυνατόν να υπολογισθούν εκ των προτέρων. Και στη περίπτωση αυτή, ίσως θα έπρεπε να αναζητηθεί μια νομική διευθέτηση του θέματος ώστε να καταστήσει ελαφρύτερο το βάρος για το δημόσιο αλλά και τους εμπλεκόμενους ιδιοκτήτες από όλα αυτά τα έξοδα.

4) *κακοδιοίκηση – διαφθορά*. Για το θέμα της αναφερόμενης κακοδιοίκησης – διαφθοράς της διοίκησης πρέπει να αναφερθεί ότι, παρά τις υπόνοιες ή τις ανώνυμες απόψεις ή τις ομολογούμενες φημολογίες των πολιτών, δεν υπήρξε ποτέ γραπτή αναφορά που να καταγγέλλει (είτε επώνυμα είτε ανώνυμα) συγκεκριμένη περίπτωση. Και για αυτό δεν υπήρξε ποτέ επέμβαση από αρμόδιο φορέα (Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης ή οποιαδήποτε εισαγγελική αρχή) για τον έλεγχο και την εξακρίβωση των συνθηκών τέλεσης οιασδήποτε δημόσιας παρατυπίας.

Κατ' αρχήν, το θέμα των αρμοδιοτήτων ενός κρατικού φορέα ή οργανισμού είναι τόσο πολύ δυσδιάκριτο όσο και δυσεπίλυτο καθώς, με τον όρο αρμοδιότητα, χαρακτηρίζεται ο καταμερισμός δραστηριοτήτων σε κάποιο σύστημα τάξης όπου στην ουσία σημαίνει καταλληλότητα για συγκεκριμένη δράση. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη διεθνή αλλά και την υφιστάμενη ελληνική νομοθεσία, χαρακτηρίζεται η νόμιμη εξουσία, ή η ικανότητα που παρέχεται σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή δημόσια Αρχή, προκειμένου να επιληφθεί κάποιου ζητήματος. Στην Ελλάδα υπάρχει, γενικά, μία

ασάφεια ως προς τις αρμοδιότητες του κάθε κρατικού φορέα (Δήμος, Περιφέρεια, Υπουργείο) και συχνά αποκαλύπτεται και επικάλυψη στα όρια των αρμοδιοτήτων. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί μία σύγχυση, που πολλές φορές φτάνει στα όρια της δυσλειτουργίας.

Το γεγονός της μη επαρκούς γνώσης, από πλευράς των πολιτών, σχετικά με την εξέλιξη των διαδικασιών των απαλλοτριώσεων, είναι δυνατόν να αποτελεί αντικείμενο εκμετάλλευσης από την όποια δημοτική αρχή θα ήθελε να κινεί τις παραπάνω διαδικασίες για ίδιο (πολιτικό) όφελος. Υπάρχουν, δηλαδή, δημοτικές ηγεσίες που μπορεί να επωφελούνται από την «ασαφέστατη» θεσμική πολιτική που κυριαρχεί στο πεδίο των απαλλοτριώσεων, και να δίνουν προτεραιότητες όπου τα «ίδια οφέλη» το επιβάλλουν, παραβλέποντας έτσι τις πραγματικές ανάγκες των συνοικιών, των οποίων οι πολίτες δεν έχουν πρόσβαση στην αρχή λήψης των αποφάσεων.

Ο έλεγχος της οποιασδήποτε διοικητικής δράσης ασκείται (θεσμοθετημένα) μέσω του, κατά περίπτωση, προβλεπόμενου ιεραρχικού ελέγχου από τα αρμόδια σώματα και υπηρεσίες επιθεώρησης και ελέγχου (Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, Σώμα Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων, Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος κ.ά.). Τα παραπάνω ελεγκτικά όργανα μπορούν να επέμβουν μετά από συγκεκριμένες αναφορές πολιτών αλλά και απλή δημοσιοποίηση περιπτώσεων διαφθοράς.

Ωστόσο, στην ετήσια έκθεση για το 2011 του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, οι πολεοδομίες, οι εφορίες και τα ασφαλιστικά ταμεία κατέχουν τα σκήπτρα της διαφθοράς στην Ελλάδα. Μεταξύ των 1403 υποθέσεων που εξετάστηκαν από το Γενικό Επιθεωρητή, για το 2011 όπως και τα προηγούμενα χρόνια, η οικονομική διαχείριση αποτέλεσε το βασικό περιεχόμενο των περισσοτέρων (44 %). Ακολουθούν οι υποθέσεις που αφορούν πολεοδομικά θέματα (9 %) και περιβαλλοντικά (3,5 %). Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τις περιπτώσεις εφαρμογής, περιλαμβάνουν και αναφορές παραβιάσεων των ηθικών και νομικών κανόνων από πλευράς της δημοτικής ηγεσίας. Υπήρξαν πληροφορίες για ύποπτες συναλλαγές πολιτών και δημοτικής αρχής. Καταγγέλθηκαν περιπτώσεις άνομων και αθέμιτων δοσοληψιών, μεταξύ μεμονωμένων πολιτών και μέρους της δημοτικής ηγεσίας, με σκοπό την επίτευξη ιδιοτελών σκοπών. Βέβαια, τα υπάρχοντα στοιχεία των περιπτώσεων εφαρμογής στηρίζονται μόνο σε προφορικές πληροφορίες, χωρίς να μπορούν να επιβεβαιωθούν με τη βαρύτητα των αποδείξεων. Συνεπώς,

έχοντας πλήρη επίγνωση ότι το ζήτημα της διαφθοράς είναι ιδιαίτερα λεπτό και ευαίσθητο, υπήρξε προσπάθεια ώστε όλα τα γραφόμενα να χαρακτηρίζονται από μια αντικειμενική ισορροπία καθώς, κρίνονται ιδιαίτερος σημαντικά.

Και στην έκθεση πεπραγμένων 2010 του Σώματος Επιθεωρητών-Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, εντοπίστηκαν σοβαρά προβλήματα κακοδιοίκησης, αναποτελεσματικότητας και παραβίασης της αρχής της νομιμότητας σε μεγάλους δημόσιους φορείς. Στις περιπτώσεις που ολοκληρώθηκαν το 2010 διατυπώθηκαν συνολικά 633 προτάσεις. Το μεγαλύτερο ποσοστό προτάσεων αφορά στις διαδικασίες που εφαρμόζονται για την παροχή υπηρεσιών (35,86 %) δεδομένου ότι οι διαπιστωθείσες δυσλειτουργίες και κακοδιοίκηση παράγονται κυρίως από διαδικασίες παρωχημένες, πολύπλοκες, αδιαφανείς με επιπτώσεις στη νομιμότητα λειτουργίας των υπηρεσιών, συνηγορούντος συχνά ενός θεσμικού πλαισίου ανεπίκαιρου ή/και πολύπλοκου. Το αμέσως μεγαλύτερο ποσοστό προτάσεων αφορά στη νομιμότητα δράσης των υπηρεσιών (29,70 %). Είναι δε χαρακτηριστικό ότι το περίπου 60 % των προτάσεων που αφορούν στην αποκατάσταση της νομιμότητας αναφέρεται σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Από τις περιπτώσεις εφαρμογής ξεχωρίζουν γεγονότα αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων σχετικών υπηρεσιών, κατά τις οποίες η σύγχυση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την εμπλοκή και την αναποτελεσματικότητα. Περιστατικά κατά τα οποία υπήρξε, αρχικά, προφορική και μόνο συνεννόηση μεταξύ αρμόδιων ηγετικών παραγόντων, για τη διευθέτηση υπηρεσιακών θεμάτων αλλά, κατά την πορεία διεκπεραίωσης της υπόθεσης αναδείχθηκαν ζητήματα περίπλοκα (λ.χ. κυριότητας ακινήτων του δημοσίου), τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της εξέλιξης. Φαινόμενα κακοδιοίκησης συχνά απαντώνται και στη δικαστική διεκπεραίωση των υποθέσεων, με άμεσο αποτέλεσμα την επιβάρυνση σε χρόνο και χρήμα για τους εμπλεκόμενους.

5) *χωρικοί παράγοντες*. Η θέση των πράξεων, στο χώρο της πόλης, είναι ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την εξέλιξη των διαδικασιών. Καταρχήν, στις συνοικίες όπου η έγκριση του σχεδίου έγινε σχετικά πρόσφατα (τη δεκαετία του '80 και αργότερα), η κατάσταση εξελίχθηκε πολύ πιο «ομαλά». Τα ακίνητα στις γειτονιές αυτές «άργησαν» να περάσουν από τους μεγαλοϊδιοκτήτες, μέσω της κατάτμησης και πώλησης των οικοπέδων, στους τελικούς αγοραστές. Στα τοπογραφικά διαγράμματα που συνόδευαν τα συμβόλαια αγοραπωλησίας οικοπέδων, απαιτούνταν η εφαρμογή της οικοδομικής γραμμής με στοιχεία που παρείχε το αρμόδιο πολεοδομικό γραφείο. Έτσι, τα περισσότερα από τα οικόπεδα είναι άρτια και οικοδομήσιμα, εφαρμοσμένα

πάνω στα εγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα και, ως επί το πλείστον, οι ιδιοκτήτες κατέχουν τα ακίνητα, με τίτλους ιδιοκτησίας μετεγγραμμένους στο Υποθηκοφυλακείο. Στη περίπτωση αυτή, οι πράξεις που θα χρειαστεί να συνταχθούν είναι ελάχιστες και, σχετικά, εύκολα εφαρμόσιμες.

Για την υλοποίηση των πράξεων οι οποίες αφορούν σε διαπλατύνσεις οδών ή διανοίξεις πλατειών και βρίσκονται σε κεντρικούς τομείς της πόλης, το ενδιαφέρον της τοπικής ηγεσίας είναι εντονότερο, αφού έτσι μπορεί να προβληθεί επίσημα (στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης) το παραγόμενο έργο της.

Επίσης, για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης, που αφορούν σε σημαντικούς περιφερειακούς δακτυλίους για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας στην πόλη, υπάρχει ενδιαφέρον (άρα και πίεση) για τη σύνταξή τους και από τις υπηρεσίες του κράτους (ΥΠΕΚΑ, Περιφέρεια). Στην περίπτωση των πράξεων εφαρμογής, υπήρχαν περιοχές, στις οποίες τα έργα υποδομής αλλά και τα μέσα μαζικής μεταφοράς ήταν περισσότερο ανεπτυγμένα από άλλες. Στις συνοικίες αυτές, το αγοραστικό ενδιαφέρον υπήρξε εντονότερο και η οικοδόμηση πολύ πιο γρήγορη. Συνεπώς, οι πιέσεις για την ολοκλήρωση των διαδικασιών ήταν πιο μαζικές και συνακόλουθα πιο ισχυρές. Η θέση της παρέμβασης, στο συνολικό χώρο της πόλης, κατέχει σημαντικό ρόλο στις πολυποίκιλες συνθήκες διαμόρφωσης των αστικών εξελίξεων. Όπως έχει αναφερθεί και προηγούμενα, η γη αποτελεί μη αναπαραγωγίμο προϊόν συνεπώς, η θέση της γης σε συνδυασμό με τη προσφορά και τη ζήτηση είναι δυνατόν να διαμορφώσουν συνθήκες εξέλιξης σημαντικότητας (ίσως και μοναδικότητας) για συγκεκριμένο τμήμα γης καθώς, επηρεάζουν αποφασιστικά τη πορεία και την εξέλιξη μιας ολόκληρης αστικής περιοχής. Αρκεί αυτό να προκύπτει μέσα από τεχνικά και καθαρά επιστημονικά κριτήρια.

6) *τεχνικοί παράγοντες*, με προβλήματα που προέκυπταν στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Κατά τη σύνταξη των πράξεων εφαρμογής υπήρξαν περιοχές που δεν είχε γίνει γνωστή η μεγάλη κατάτμηση των οικοπέδων και, στο τέλος, δεν ήταν δυνατόν να υπολογισθούν οι εισφορές και επιπλέον, να αποδοθεί ο πολύ μεγάλος αριθμός ιδιοκτησιών που προέκυπταν. Προκειμένου να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες κρίθηκε αναγκαίο, τοπικά, να τροποποιηθεί (με έκδοση Προεδρικού Διατάγματος) η αρτιότητα των οικοπέδων (από τα 400 μ² που προέβλεπε η μελέτη, στα 150 μ²) για να ξεπεραστούν οι παραπάνω δυσκολίες (και αντίστοιχα, η κοινωνική πίεση). Επίσης, κατά τη σύνταξη του Γ' κεφαλαίου των πράξεων εφαρμογής, ο μελετητής έπρεπε να αποδώσει τα «ισάξια» οικοπεδικά τμήματα στους δικαιούχους ιδιοκτήτες της

πολεοδομικής ενότητας. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, επαφίεται στην κρίση του μελετητή η σωστή και δίκαιη απόδοση των οικοπέδων, η οποία όμως μπορεί να καταλήγει σε αυθαιρεσίες. Βέβαια, σε αυτή την περίπτωση, η νομοθεσία προβλέπει προσφυγή στα δικαστήρια αλλά, τόσο η χρονική όσο και η οικονομική επιβάρυνση, αποθαρρύνει τους επίδοξους διεκδικητές του δικαίου. Η ύπαρξη δικλίδων ασφαλείας, από τον ίδιο νόμο, θα ήταν δυνατόν να κατοχυρώνει την αποτροπή τέτοιου είδους αυθαιρεσιών.

Στην περίπτωση των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης έχουν παρατηρηθεί προβλήματα σχετικά με την εξακρίβωση των ορίων στην αποτύπωση ιδιοκτησιών (των ιδιωτών και του δημοσίου), όπως, επίσης, και με τα παραποτάμια όρια, τα όρια των χανδάκων και άλλα σχετικά. Οι αμφισβητήσεις των ορίων των ιδιοκτησιών επιλύονται αποκλειστικά από τα αρμόδια δικαστήρια. Επειδή ακριβώς υπάρχει έλλειψη επίσημης καταγραφής, δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθούν τα όρια της δημόσιας από την ιδιωτική ακίνητη περιουσία και αυτός γίνεται συχνά λόγος ακύρωσης μιας πράξης απαλλοτρίωσης για την εφαρμογή του σχεδίου πόλης. Το παραπάνω αποτελεί, επιπλέον, λόγο διευκόλυνσης της ασύδοτης δράσης των καταπατητών της δημόσιας ή δημοτικής περιουσίας, με γνωστά τα επακόλουθά της. Η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου εθνικού κτηματολογίου θα μπορούσε να παράσχει ένα σύνολο από ασφαλείς και έγκυρες πληροφορίες για κάθε ιδιοκτησία με ξεκάθαρα και αδιαμφισβήτητα αποτελέσματα.

Επιπλέον, κατά τη σύνταξη των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης ο υπολογισμός των υποχρεώσεων, που αναλογούν στους υπόχρεους ιδιοκτήτες και στο δήμο, είναι δυνατόν να γίνει με τρόπο λιγότερο ή περισσότερο επιβαρυντικό, ανάλογα με την κρίση του μηχανικού, που θα συντάξει τη πράξη. Βεβαία, η συνήθης πρακτική (όχι όμως μοναδική) είναι αυτή που θα επιβαρύνει περισσότερο τις υποχρεώσεις του δήμου και λιγότερο των υπολοίπων ιδιοκτητών. Με τον τρόπο αυτό η πράξη θα τύχει της υποβολής λιγότερων ενστάσεων (και μικρότερης αντίδρασης) από μεριάς των ιδιοκτητών. Επίσης, η παραπάνω πρακτική παρεμβαίνει σημαντικά στη συντόμευση του χρονικού παράγοντα και στην επίτευξη ολοκλήρωσης της διάνοιξης ενός ΚΧ. Η ύπαρξη και λειτουργία ασφαλιστικών δικλίδων από τη νομοθεσία κρίνεται απαραίτητη καθώς, με τον τρόπο αυτό θα εκμηδενίζονταν η πιθανότητα αυθαιρεσιών σε βάρος, είτε των ΟΤΑ, είτε των ιδιωτών.

Στην περίπτωση απαλλοτριώσεων, μετά από επανυποβολή ρυμοτομικού σχεδίου, οι καθυστερήσεις επιτείνονται και από τις διαδικασίες τροποποιήσεων του

εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου που, σε ορισμένες περιπτώσεις, αποδεικνύονται ιδιαίτερα μακροχρόνιες. Επίσης, σημαντικά προβλήματα παρατηρούνται και αφορούν στην ελλιπή πληροφόρηση των θιγομένων ιδιοκτητών και στην ανεπαρκή και μη χρηστική κωδικοποίηση των ισχυουσών ρυθμίσεων, με αποτέλεσμα την (πολύ συχνά) λανθασμένη καθοδήγηση των πολιτών αλλά και την αδυναμία οργάνωσης των εμπλεκόμενων υπηρεσιών.

Οι πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης (Ν. Δ/γμα 1923) και οι πράξεις εφαρμογής (Ν. 1337/83 και Ν. 2508/97) αποτελούν τα μοναδικά νομικά εργαλεία τα οποία χρησιμοποιούνται στο Δήμο Λαρισαίων προκειμένου να εξασφαλισθούν οι ΚΧ που προβλέπονται από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης.

Στον επόμενο πίνακα (7.4.) συνοψίζονται οι ειδικότεροι παράγοντες, καθώς και ο τρόπος, που παρεμβαίνουν στην εξέλιξη των πράξεων απαλλοτρίωσης για το Δήμο Λαρισαίων.

Πίνακας 7.4. Παράγοντες και τρόπος επίδρασης στις πράξεις απαλλοτρίωσης για το Δήμο Λαρισαίων

Νομικοί	τίτλοι ιδιοκτησίας, νομικές – δικαστικές δυσλειτουργίες
Τεχνικοί	ιδιοκτησιακό καθεστώς (βάσεις δεδομένων – κτηματολόγιο)
Οικονομικοί	αξία γης – οικονομική αδυναμία ΟΤΑ
Κοινωνικοί	αντιδράσεις για σύνταξη – πιέσεις για την μη ολοκλήρωση
Χωρικοί	προβολή έργου – έργα υποδομής - οικοδόμηση
Κακοδιοίκηση - διαφθορά	αρμοδιότητες διοίκησης – έλεγχος διοικητικής δράσης

Πηγή : Δ/ση Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων, 2012, ίδια επεξεργασία.

Τα προβλήματα στη διαδικασία απαλλοτρίωσης είναι πρωτίστως προβλήματα εφαρμογής κατάλληλης πολιτικής, και η διέξοδος αφορά στην άμεση και ισότιμη συμμετοχή όλων των πολιτών στη λήψη των σχετικών αποφάσεων καθώς, και στον αποκλεισμό αδιαφανών και δυσνόητων σημείων στο σύνολο των διαδικασιών.

7.4. Συμπεράσματα

Όπως συνάγεται από τα προηγούμενα υποκεφάλαια, η διαδικασία της απαλλοτρίωσης των ΚΧ στη χώρα μας αποτελεί μία από τις, σε μεγάλο βαθμό, πολύπλοκες και χρονοβόρες μεθοδευμένες σειρές διοικητικών ενεργειών. Η ανάλυση της έρευνας καταδεικνύει την ύπαρξη μιας προβληματικής κατάστασης στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης ΚΧ. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες με κοινωνικά, οικονομικά, πολιτικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, οι οποίοι επιδρούν ποικιλοτρόπως και επηρεάζουν την ολοκλήρωση των διαδικασιών απαλλοτρίωσης.

Η προσπάθεια για την αποσαφήνιση των εμπλοκών και την υπερπήδηση των εμποδίων, που δυσκολεύουν στην εξέλιξη των διαδικασιών, είναι σίγουρο ότι θα αποτελέσει θετικό βήμα προκειμένου ο κρατικός μηχανισμός να αποδίδει καλύτερα εξοικονομώντας χρόνο, χρήμα και απασχολούμενο προσωπικό και ταυτόχρονα, οι πολίτες να εξυπηρετούνται ταχύτερα και αποτελεσματικότερα από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Η διατήρηση του σημερινού νομοθετικού υπερπληθωρισμού στο δίκαιο της απαλλοτρίωσης (με τους ισχύοντες νόμους, αποφάσεις και εγκυκλίους να συντηρούν το καθεστώς της ασάφειας), αποδεικνύει την προχειρότητα της νομοθετικής παραγωγής και ενισχύει την εικόνα ενός Κράτους που βρίσκεται, μονίμως, σε σχέση αντιπαλότητας με τους πολίτες του, οι οποίοι στερούνται της ιδιοκτησίας τους χωρίς υπαιτιότητα και χωρίς επαρκή μέσα προστασίας των δικαιωμάτων τους.

Η θεσμοθέτηση ενός ισχυρού νομοθετικού πλαισίου, αδύναμου να ρυθμίζει ενιαία σε εθνικό επίπεδο την πολιτική γης, είναι από τις βασικές πολιτικές αιτίες που καθορίζουν και τη διαδικασία τέλεσης της απαλλοτρίωσης. Η αντιμετώπισή του υπήρξε ανέκαθεν πληθωρική αλλά και αποσπασματική καθώς η ιδιαιτερότητα της κάθε περίπτωσης αποτελεί πάγιο χαρακτηριστικό στοιχείο. Η νομοθετική υπερπαραγωγή ασφαλώς και οφείλονταν, εν μέρει, στις πολλαπλές ανάγκες επίλυσης έντονων κοινωνικών προβλημάτων⁴⁷ που έπρεπε να αντιμετωπίσει η χώρα στον αιώνα που πέρασε. Κατόπιν, η είσοδος της χώρας στην Ευρωπαϊκή κοινότητα δημιούργησε την ανάγκη για εναρμόνιση του Ελληνικού με το Ευρωπαϊκό δίκαιο. Η διαδικαστική, περαιτέρω, αντιμετώπισή της διαμόρφωσε μία (συχνά) αντιφατική νομολογία, η οποία τελευταία προσπαθεί να ενσωματώσει και κάποιες παραδοχές του

⁴⁷ Μικρασιατική καταστροφή, πόλεμος 1940 - 41, δημιουργία αστικών κέντρων, προσανατολισμός της χώρας στις Ευρωπαϊκές προοπτικές

Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Χαρακτηριστικό της γνώρισμα (αλλά και φυσικό επακόλουθο) αποτελεί η συχνή μεταβλητότητα μετά από παρεμβολές του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ), όπως επίσης και μετά την προσφυγή των εναγομένων στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Ένα επιπλέον βασικό διοικητικό-οργανωτικό πρόβλημα που αναδεικνύεται, είναι η απουσία ενός ολοκληρωμένου χρονικού και οικονομικού προγραμματισμού για την υλοποίηση των σχεδίων πόλεων και την ολοκλήρωση των πράξεων εφαρμογής ή την ολοκλήρωση των πράξεων προσκυρώσεως, αναλογισμού και τακτοποιήσεως ακινήτων, αντίστοιχα. Το πρόβλημα επιτείνεται και από την μη επαρκή στελέχωση με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό και την ελλειμματική χρηματοδότηση των ΟΤΑ, τόσο για την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών όσο και την υλοποίησή τους, με τελικό αποτέλεσμα την προβληματική παροχή των υπηρεσιών οι οποίες παραμένουν λειτουργικά εξαρτημένες από εξωθεσμικές παρεμβάσεις.

Η εφαρμογή μιας ενεργούς, δραστήριας και καινοτόμου πολιτικής γης, που θα ξεπερνά τα λάθη και τις παραλείψεις του παρελθόντος και θα είναι ικανή να οραματισθεί και να πραγματοποιήσει τις πόλεις του μέλλοντος, καθίσταται απολύτως αναγκαία. Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια προσέγγισης σε χρήσιμα συμπεράσματα μέσα από παρατηρήσεις για την εφαρμογή του σχεδιασμού.

8^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1. Γενικές παρατηρήσεις

Όπως επισημαίνεται από το ΙΤΑ (2006 : 9), «η εσωστρέφεια, η έλλειψη διορατικότητας και ρεαλισμού, καθώς και η αδυναμία παρακολούθησης, αξιολόγησης και αναθεώρησης στόχων και μέσων, αναδεικνύονται σε βασικές αδυναμίες της πολεοδομικής νομοθεσίας και ευθύνονται, σε μεγάλο βαθμό, για την έλλειψη αποτελεσματικότητας ή την μη εφαρμογή πολλών επιμέρους ρυθμίσεων. Έτσι, ενώ σε νομικό επίπεδο, μετά την ΕΠΑ του 1983, φαίνεται να ολοκληρώνεται ένα συμπαγές, αυστηρό, ιεραρχικό και δεσμευτικό πλαίσιο σχεδιασμού, στην πράξη το πλαίσιο αυτό χαρακτηρίζεται από αδυναμία εφαρμογής και διάχυτη αναποτελεσματικότητα. Δεν είναι μάλιστα τυχαίο ότι η αδυναμία των υφιστάμενων πολεοδομικών θεσμών να προσαρμοσθούν στις τρέχουσες ανάγκες και δεδομένα, οδηγεί συχνά σε ακαμψία εφαρμογής και κατ' επέκταση σε αναίρεση ή ακύρωση του σχεδιασμού από την κοινωνική πραγματικότητα». Παρατηρείται λοιπόν το φαινόμενο, η ολοκληρωτική εξάρτηση του σχεδιασμού από τους δημοσιονομικούς μηχανισμούς του κράτους, να προκαλεί αναντιστοιχία μεταξύ στόχων και διαθέσιμων μέσων, και ανακολουθία μεταξύ θεσμοθέτησης και εφικτής εφαρμογής (υλοποίησης).

Άλλωστε, όπως αναφέρεται από το Γετίμη (2000: 99-100), «από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα έως σήμερα, η πολεοδομική νομοθεσία στην Ελλάδα χρησιμοποιήθηκε πολύ περισσότερο για την ικανοποίηση των ισχυρών συμφερόντων της μικροϊδιοκτησίας στη γη, και επίσης ως μέσο εξασφάλισης πολιτικής συναίνεσης και εκλογικών σκοπιμοτήτων και ωφελειών, από ότι ως εργαλείο προγραμματισμού». Και αυτό διότι ο σχεδιασμός γενικότερα, προέκυπτε συνήθως εκ των υστέρων σε περιοχές όπου ήδη είχαν διαμορφωθεί συμφέροντα για την αξιοποίηση της ατομικής ιδιοκτησίας. Είτε σε περιοχές επέκτασης σχεδίου πόλης, είτε σε οριοθετήσεις οικισμών κ.ο.κ. Με τον τρόπο αυτό ο σχεδιασμός δεσμεύονταν από την υφιστάμενη κατάσταση και προσαρμόζονταν στη δομή των ιδιοκτησιακών συμφερόντων, περιοριζόμενος σε διορθωτικές δευτερεύουσες ρυθμίσεις. Μετά από αυτά, βασικό διακριτικό του σχεδιασμού παρέμεινε η αποσπασματικότητα και η μη ένταξή του σε ευρύτερα πλαίσια αξιοποίησης και αναπτυξιακούς στόχους.

Για την αναποτελεσματικότητα και εν γένει την παθογένεια που χαρακτηρίζει το πεδίο εφαρμογής των σχεδίων πόλης, συνυπεύθυνες είναι τόσο η κεντρική όσο και

η τοπική διοίκηση καθώς, στη προσπάθειά τους να επιλύσουν προβλήματα που αφορούν τις πόλεις και τους δημότες, δειλιάζουν μπροστά στο ενδεχόμενο πολιτικό κόστος και υπεκφεύγουν τις τολμηρές πολιτικές που εμπεριέχουν προοπτική.

Μέσα από τα φαινόμενα αυτά προβάλλεται ευρύτερα η εικόνα ενός πολεοδομικού σχεδιασμού που όχι μόνον αδυνατεί να συγχρονίσει τη στόχευσή του και να ταυτισθεί με τις ανάγκες των σύγχρονων ελληνικών πόλεων αλλά, επιπλέον, απορυθμίζεται σιωπηρά και απαξιώνεται συνεχώς από τη γενικευμένη αδυναμία εφαρμογής του.

Η αναζήτηση λύσεων για τον απεγκλωβισμό από τα σημερινά αδιέξοδα, θα πρέπει επιτέλους να κινηθεί σε ρεαλιστικά και εφικτά πλαίσια. Οι λύσεις όμως δεν θα είναι αποτελεσματικές αν δεν ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα κρίσιμα ζητήματα :

- η ευελιξία του σχεδιασμού, τόσο ως προς τις διαδικασίες αναθεώρησης όσο -και κυρίως- ως προς το περιεχόμενο, δηλαδή η δυνατότητα ανταπόκρισης και προσαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων στις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες και δεδομένα χωρίς την ανάγκη προσφυγής στις παραδοσιακές και δοκιμασμένες πρακτικές ή σε ειδικές ρυθμίσεις.
- Ο κατάλληλος, σύμφωνα με τα παραπάνω, περιορισμός της πληθώρας των επιπέδων σχεδιασμού, η ισορροπημένη και σαφής αποτύπωση της δεσμευτικότητας του κάθε επιπέδου, η απλοποίηση του περιεχομένου μελετών και διαδικασιών καθώς και η τεχνική τους στήριξη με τα κατάλληλα υπόβαθρα και στοιχεία.
- Η κατάλληλη κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ κράτους -κεντρικού και αποκεντρωμένου- και τοπικής αυτοδιοίκησης βάσει των αρχών της επικουρικότητας, της εγγύτητας και της καταλληλότητας των μέσων, καθώς και η καθιέρωση αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου της νομιμότητας, της ποιότητας και της επάρκειας των επιμέρους σχεδίων όταν η αρμοδιότητα κατάρτισης και έγκρισής τους ανατίθεται σε αποκεντρωμένα όργανα του κράτους ή σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Η διασφάλιση εύλογης ισορροπίας μεταξύ των σκοπών δημοσίου συμφέροντος που υπηρετεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός και των ατομικών δικαιωμάτων των πολιτών που θίγονται από τις ρυθμίσεις

του (ιδίως των δικαιωμάτων της ιδιοκτησίας και της οικονομικής ελευθερίας). Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει επί παραδείγματι να εξεταστεί η θέσπιση πιο ενεργητικών μηχανισμών προστασίας για τους ιδιοκτήτες τα ακίνητα των οποίων δεσμεύονται από τα πολεοδομικά σχέδια για κοινόχρηστους ή κοινωφελείς σκοπούς επί μακρόν και πάντως πέραν του ευλόγου χρόνου που είναι ανεκτός κατά το Σύνταγμα (ΙΓΑ, 2006 : 37,38).

Η ισορροπία και η αποδοτικότητα που επιζητείται να χαρακτηρίζουν την λειτουργικότητα της κεντρικής εξουσίας και της τοπικής αυτοδιοίκησης, είναι δυνατόν να προκύψουν, μόνο, ως αποτέλεσμα οξυδερκούς και διορατικής πολιτικής. Η προϋπόθεση που απαιτείται στη προκειμένη περίπτωση, είναι η διαρκής και στοχευμένη πολιτική βούληση ώστε να ξεπεραστούν τα χρόνια προβλήματα κακοδιοίκησης – διαφθοράς που δυσχεραίνουν το σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων.

Η πολιτική βούληση θεωρείται ότι είναι ένας σημαντικός όσο και περίπλοκος παράγοντας καθώς, επηρεάζεται από την κοινωνική πίεση και είναι δυνατόν να κατευθύνει πολιτικές ανάλογα με τις κοινωνικές ανάγκες. Όμως, κάποιες φορές, μπορεί να οδηγείται από την κοινωνική πίεση σε στόχους πέρα και έξω από τους αρχικούς προγραμματισμούς. Είναι δυνατόν είτε να επισπεύδει την υλοποίηση κάποιων έργων εξαιτίας της αποκόμισης πολιτικού οφέλους (από την προβολή στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης), είτε να απομακρύνει (ή και να ακυρώνει) την κατασκευή έργων καθώς έρχεται σε αντιπαράθεση με (ίδια) συμφέροντα. Θα πρέπει συνεπώς, να θεσπιστούν κατάλληλα μέτρα που να εξασφαλίζουν την απόλυτη διαφάνεια και τον έλεγχο στη διαδικασία σχεδιασμού, όπως επίσης και σε όλες τις διαδικασίες εφαρμογής των σχεδίων.

Ειδικά στην Ελλάδα, όπου η πόλη σχεδιάζεται ερήμην των κατοίκων ή, μάλλον, δεν σχεδιάζεται καθόλου, ούτε, καν, από τους αρμόδιους φορείς. Οι πιέσεις, που ασκούνται από συγκεκριμένες ομάδες συμφερόντων, αφήνονται να διαμορφώνουν την πόλη. Σ' αυτό το καθεστώς, οι κάτοικοι και χρήστες της πόλης, στην πλειονότητά τους, δεν λειτουργούν ως ομάδα πίεσης, παρ' όλο που είναι αυτοί που βιώνουν καθημερινά το διαμορφωμένο, από αλλότρια συμφέροντα, αστικό περιβάλλον. Η δόμηση συνεχώς επεκτείνεται, τα κτίρια έχουν καταλάβει το μεγαλύτερο τμήμα των κεντρικών τομέων των πόλεων ενώ οι πλατείες και γενικά οι

ελεύθεροι δημόσιοι χώροι ελαχιστοποιούνται. Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι με την πρώτη ευκαιρία οι κάτοικοι εγκαταλείπουν τις πόλεις για να πάρουν μια ανάσα.

Συνοψίζοντας την προβληματική για τις ελληνικές πόλεις, θα πρέπει να αναφερθεί ότι σημαντικά μέσα άσκησης πολιτικής δεν είναι πλέον θεμιτά. Δηλαδή, η δομή της Διοίκησης, όπως αυτή τη στιγμή είναι διαρθρωμένη στην Ελλάδα, δεν επιτρέπει ουσιαστικές παρεμβάσεις στο επίπεδο της πόλης. Θα ήταν περισσότερο αποτελεσματικό, εάν μπορούσε να υλοποιηθεί :

1. η μεταβίβαση εξουσιών και αρμοδιοτήτων στο επίπεδο, το οποίο βρίσκεται πιο κοντά στον πολίτη και
2. η κατοχύρωση ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου, που θα μεταφέρει όχι μόνο τη δικαιοδοσία αλλά και το βάρος της ευθύνης για την ανάπτυξη στις ίδιες τις πόλεις.

Κρίνεται απολύτως αναγκαίο οι ΟΤΑ να αποδεχθούν πλήρως ένα νέο διακυβερνητικό ρόλο και να αναλάβουν τα καθήκοντά τους στοχεύοντας στην πολιτική εξισορρόπηση των οικονομικών – κοινωνικών και πολιτικών συμφερόντων, έχοντας απώτερο σκοπό την ανασυγκρότηση των αστικών κέντρων με γνώμονα την παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής.

Οι αρμοδιότητες της αυτοδιοίκησης, όσον αφορά στο σχεδιασμό, απαιτείται να διευρυνθούν και, ταυτόχρονα, να εξασφαλισθούν νέοι πόροι και να εξοπλισθούν με νέα εργαλεία για την δραστήρια και συντονισμένη διεκπεραίωση του ρόλου και των λειτουργιών της. Οι υπηρεσίες των ΟΤΑ οφείλουν να υλοποιούν τον σχεδιασμό με κριτήρια τα οποία θα έχουν υλοποιημένη την προοπτική και δεν θα χαρακτηρίζονται ως αποσπασματικά, αφού πρώτα θα έχουν ιεραρχήσει τις ανάγκες τους και θα έχουν καθορίσει τις προτεραιότητές τους ανά περίπτωση.

Πρέπει να τονισθεί ότι δεν αρκεί να εκτιμώνται εκ των υστέρων, στην κάθε μεμονωμένη πολεοδομική μελέτη, τα «οικονομικά και οργανωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν, ...τα έργα που πρέπει να εκτελεστούν, ...το κόστος της χρηματοδότησης των έργων (εισφορές, πόροι, δάνεια κ.λ.π.)», όπως προβλέπει το σχετικό θεσμικό πλαίσιο. Αντίθετα, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός προϋποθέτει εκ των προτέρων σφαιρική εκτίμηση των αναγκών και των δυνατοτήτων χρηματοδότησης της εφαρμογής του. Μόνο μια τέτοια πολιτική είναι δυνατόν να εξασφαλίσει και τους όρους υλοποίησής της.

8.2. Διαπιστώσεις για την απαλλοτρίωση ΚΧ

Ο θεσμός των απαλλοτριώσεων σίγουρα αποτελεί ένα από τα επαχθέστερα εργαλεία εξασφάλισης ΚΧ και για το Κράτος, καθώς αυτό οφείλει να καταβάλλει αποζημιώσεις, αλλά και για τον πολίτη, ο οποίος στερείται την ιδιοκτησία του αναγκαστικά. Ωστόσο, εξακολουθεί να είναι το μοναδικό νομικό εργαλείο που χρησιμοποιείται συνεχώς και χωρίς διακοπή από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα μέχρι και σήμερα. Και μόνο η διατήρησή της, για τόσες πολλές δεκαετίες, στο νομικό «οπλοστάσιο» της πολεοδομικής νομοθεσίας θα δικαιολογούσε την προσπάθεια για την ανανέωση, την επικαιροποίηση και γενικότερα την βελτιστοποίηση της θεσμικής διαδικασίας και ταυτόχρονα, την νομολογική της θεμελίωση.

Για την απαλλοτρίωση των ΚΧ κατά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης, σύμφωνα με την ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία (Ν. Δ/γμα 17-7-1923), ήταν απαραίτητη η απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών, μέσα από τη σύνταξη των πράξεων αναλογισμού αποζημίωσης ρυμοτομούμενων ιδιοκτησιών. Έτσι, οι διανοίξεις των ΚΧ ήταν πάντα μεμονωμένες καθώς, οι πράξεις συντάσσονταν ύστερα από την επίτευξη ενός ή περισσότερων ιδιοκτητών, ή την επίτευξη του Δήμου και πάντα για ένα ή περισσότερους δρόμους και όχι για όλους μαζί ταυτόχρονα. Δεν γινόταν, δηλαδή, η εφαρμογή του σχεδίου συνολικά αλλά τμηματικά, με αποτέλεσμα να υπάρχει η έκδοση πολλών πράξεων τακτοποίησης, προσκύρωσης και αναλογισμού αποζημίωσης, λόγω ρυμοτομίας. Οι χρονικές καθυστερήσεις ήταν πάντα πολύ μεγάλες. Το αποτέλεσμα ήταν άλλοι δρόμοι να έχουν διανοιγεί, άλλοι να παραμένουν αδιάνοιχτοι, άλλες πλατείες να έχουν ελευθερωθεί, και άλλες να μην έχουν αποδοθεί σε κοινή χρήση. Υπήρξαν περιπτώσεις για τις οποίες, σε εγκεκριμένους αλλά όχι υλοποιημένους κοινόχρηστους χώρους, εκδόθηκαν νόμιμες οικοδομικές άδειες (με τις διατάξεις του Ν. 5269/1931, άρθρο 2).

Με την νεότερη οικιστική νομοθεσία (Ν. 1337/83 και αργότερα Ν. 2508/97), η εφαρμογή του σχεδίου γίνεται συνολικά για όλη την περιοχή που περιλαμβάνεται στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), με αποτέλεσμα να συντάσσεται μία και μόνο πράξη εφαρμογής και το σχέδιο να εφαρμόζεται συνολικά για την πολεοδομική ενότητα (ΠΕ) η οποία εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης.

Ο Ν. 1337/1983 και η Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ) που την πλαισίωσε, αποτέλεσαν μια από τις πρώτες συστηματικές προσπάθειες για την αναδιοργάνωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα μας. Ωστόσο, η εφαρμογή του Ν. 1337/1983 και της ΕΠΑ επί του πεδίου, δεν δικαίωσε απολύτως τις

προσδοκίες για σύντομη, ευέλικτη και ολοκληρωμένη διαδικασία εξασφάλισης ΚΧ. Η παροχή πολεοδομημένης γης με την ένταξη στο σχέδιο πόλης, απαιτεί μακροχρόνιες διαδικασίες. Η σύνταξη της πράξης εφαρμογής απαιτεί πολλά αποδεικτικά στοιχεία (συμβόλαια, πιστοποιητικά, διερεύνηση ιδιοκτησιακού καθεστώτος προ του 1983, εξ αδιαιρέτου υπολογισμοί για τις εισφορές κλπ), είναι ιδιαίτερα σύνθετη και οδηγεί στη διαιώνισή της, ακόμα και μετά την κύρωσή της, με συνεχείς διορθωτικές πράξεις. Όπως επισημαίνεται από το ΙΤΑ (2006: 12), «η ιδιοκτησία ταλαιπωρείται, δεσμεύεται επί μακρόν και είναι σε συνεχή εκκρεμότητα ενώ δημιουργούνται δυσχέρειες στις μεταβιβάσεις και προβλήματα στους τίτλους που προέρχονται από ανταλλαγές». Συνέπεια της αδυναμίας παροχής κατάλληλα πολεοδομημένης γης είναι η προσφυγή σε δοκιμασμένους και καθιερωμένους μηχανισμούς κατάτμησης των ακινήτων, νόμιμης ή παράνομης, και στη δόμηση εκτός σχεδίου, επίσης νόμιμη ή παράνομη, ανάλογα με τις δυνατότητες των ενδιαφερομένων. Οι πρακτικές αυτές εξάλλου, δικαιώνονται συστηματικά με την ατιμωρησία των παρανόμων, την μη κατεδάφιση των αυθαιρέτων, την νομιμοποίηση με νεότερες ρυθμίσεις και με εξαγγελίες εντάξεων σε εγκεκριμένα σχέδια των νέων διαμορφωμένων περιοχών.

Ως εκ τούτου, και ο μηχανισμός της αυτοαποζημίωσης όπως επίσης και της εισφοράς σε γη δεν κατέστη δυνατόν να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες των σύγχρονων πόλεων σε κοινόχρηστους χώρους, ιδίως σε περιοχές όπου ο μεγάλος κατακερματισμός ιδιοκτησίας έθετε τους αρχικούς προγραμματισμούς των μελετών εκτός πορείας. Έτσι, η χρήση του επαχθούς μέτρου της απαλλοτρίωσης φαντάζει ως αναπόφευκτη. Όπως επισημαίνεται και από τη Βοηθό Συνήγορο του Πολίτη, στον Κύκλο Ποιότητας Ζωής, Μπαλλά (2011) «παρά την εισαγωγή καινοτόμων εργαλείων και πρακτικών στην ελληνική πολεοδομική νομοθεσία (όπως η μεταφορά συντελεστή δόμησης, το δικαίωμα προτίμησης κ.ά.), αυτά είτε απέκλιναν από τους αρχικούς τους στόχους, είτε δεν εφαρμόστηκαν ποτέ, με αποτέλεσμα ο σχεδιασμός να υλοποιείται στην πράξη με τις παραδοσιακές αργές και σύνθετες διαδικασίες, που έχουν ως αποτέλεσμα τόσο την επί μακρόν δέσμευση των ιδιοκτησιών όσο και την καθυστέρηση απόδοσης κοινόχρηστων χώρων στην πόλη».

Ποια είναι όμως τα αδύνατα σημεία του συνολικού πολεοδομικού σχεδιασμού, εξαιτίας των οποίων οδηγούνται οι διαδικασίες σε αυτά τα αδιέξοδα ; Τι είναι αυτό που παρεμποδίζει την υλοποίηση του σχεδιασμού και δεν επιτρέπει να αποδοθούν τα αναμενόμενα ;

Σε πρόσφατες εκθέσεις ανεξάρτητων αρχών και ελεγκτικών σωμάτων της Διοίκησης (Συνήγορος του Πολίτη, Σώμα Ελεγκτών και Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης) διαπιστώνεται ότι «οι ΟΤΑ σήμερα εγκαλούνται για σημαντικές παρατυπίες, αυθαιρεσίες και ανεπάρκεια κατά την άσκηση των πολεοδομικών τους καθηκόντων» (ΙΤΑ, 2006 : 2). Η αιτία αυτών των προβλημάτων δεν οφείλεται μόνο στην πλημμελή στελέχωση, στην ελλιπή κατάρτιση, στην έλλειψη πόρων ή στη μη συστηματική εφαρμογή της διαδικασίας πειθαρχικού ελέγχου και κυρώσεων, όπως συχνά διαπιστώνεται στις εκθέσεις των πιο πάνω ελεγκτικών μηχανισμών. Οι ελλείψεις και οι αδυναμίες αυτές, αλλά και οι συχνά αθέμιτες πελατειακές πρακτικές της τοπικής αυτοδιοίκησης, που όμως παρατηρούνται και σε άλλα επίπεδα της Διοίκησης, δεν πρέπει να αγνοηθούν. Ωστόσο, ταυτόχρονα θα πρέπει να αναγνωρισθεί ότι, ειδικά στο πεδίο των πολεοδομικών αρμοδιοτήτων των ΟΤΑ, ένα μεγάλο μέρος του προβλήματος ανάγεται στο ίδιο το σύστημα του πολεοδομικού σχεδιασμού και ιδιαίτερα στη συνολική φιλοσοφία που το διέπει, στα νομικά εργαλεία που πλαισιώνουν τους θεσμούς και, εν τέλει, στην επιχειρησιακή του ικανότητα να λειτουργήσει ως αποτελεσματικό πλαίσιο ρύθμισης του χώρου.

Αναλυτικότερα, όπως προκύπτει από την Ειδική Έκθεση του ΣτΠ (2005 : 7,8 και 19,20), από τον μήνα Οκτώβριο 1998 (έναρξη λειτουργίας του ΣτΠ) έως και τον μήνα Ιούνιο 2004, ο Κύκλος Ποιότητας Ζωής δέχθηκε 388 αναφορές, με τις οποίες ζητήθηκε η παρέμβαση της Αρχής για την προστασία ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων πολιτών από πράξεις, παραλείψεις ή υλικές ενέργειες της διοίκησης.

Από τις αναφορές που αφορούν δεσμεύσεις ακινήτων, οι δεσμεύσεις που οφείλονται σε πολεοδομικούς λόγους καταλαμβάνουν τις μισές περιπτώσεις (194) και ποσοστό 50%. Μεγάλο, επίσης, ποσοστό αναφορών αντιπροσωπεύουν οι δεσμεύσεις για πολιτιστικούς λόγους, οι οποίες κατέχουν τη δεύτερη θέση (132) με ποσοστό 34%. Ακολουθούν οι αναφορές που αφορούν δεσμεύσεις ιδιοκτησιών για την κατασκευή δημοσίων έργων (35) με ποσοστό 9%, ενώ μικρό σχετικά ποσοστό (3%) καταλαμβάνουν οι αναφορές που αφορούν δεσμεύσεις ακινήτων για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (12). Τέλος, ποσοστό 4% επί του συνόλου των καταγεγραμμένων αναφορών καταλαμβάνουν οι υποθέσεις δεσμεύσεων για άλλους σκοπούς, όπως δεσμεύσεις ακινήτων λόγω επιτάξεως, επιβολή περιορισμών στην εκμετάλλευση των διατηρητέων ακινήτων, καταλήψεις ακινήτων, απαλλοτριώσεις εκτάσεων πλησίον αερολιμένων, επιβολή περιορισμών χρήσης γης για κάλυψη στρατιωτικών αναγκών κλπ (15).

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

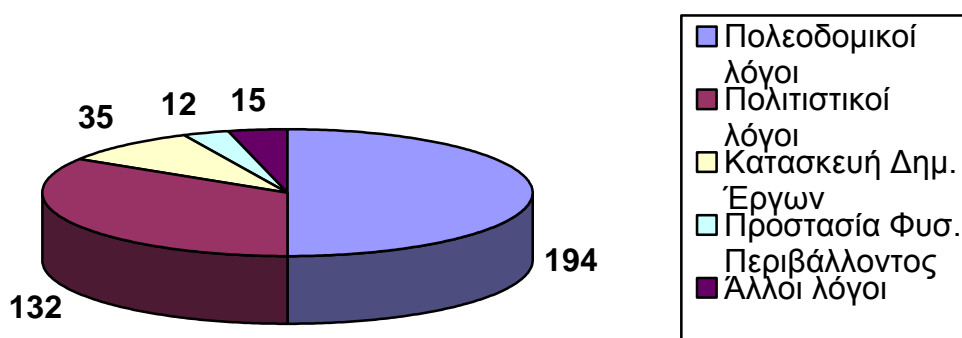
Όλα αυτά περιγράφονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα (7.5.) και αποδίδονται παραστατικά στο γράφημα που ακολουθεί (7.1.).

Πίνακας 7.5. Αιτιολογία δέσμευσης ακινήτων

Για πολεοδομικούς λόγους	50 % - (194)
Για πολιτιστικούς λόγους	34 % - (132)
Για κατασκευή δημοσίων έργων	9 % - (35)
Για προστασία φυσικού περιβάλλοντος	3 % - (12)
Για άλλους σκοπούς	4 % - (15)
Σύνολο	100 %-(388)

Πηγή : ΣτΠ, Ειδική Έκθεση, 2005, ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 7.1. Αιτιολογία δέσμευσης ακινήτων



Πηγή : ΣτΠ, Ειδική Έκθεση, 2005, ίδια επεξεργασία.

Στη περίπτωση δεσμεύσεων ακινήτων, για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων, παρατηρείται αδυναμία των υπόχρεων φορέων (κυρίως ΟΤΑ α' και β' βαθμού) να ανταποκριθούν στις αυξημένες οικονομικές υποχρεώσεις τους για τη συντέλεση των απαλλοτριώσεων με την καταβολή των οφειλόμενων αποζημιώσεων. Το γεγονός της αδυναμίας εκπλήρωσης των οικονομικών υποχρεώσεων των ΟΤΑ οφείλεται, είτε στην πλημμελή απόδοση κονδυλίων από πλευράς κεντρικής διοίκησης, είτε στη χρησιμοποίησή τους για τη χρηματοδότηση άλλων σκοπών (Ειδική Έκθεση του ΣτΠ, 2005: 20).

Η επεξεργασία των σχετικών υποθέσεων ανάδειξε τρεις βασικές όψεις διοικητικής παθογένειας.

- 1) σοβαρές καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης για λόγους δημοσίου συμφέροντος καθώς και κατά την καταβολή της σχετικής αποζημίωσης. Καθυστερήσεις, που προσλαμβάνουν εκρηκτικές διαστάσεις στις ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις, με αποτέλεσμα η δέσμευση της ιδιοκτησίας να εκτείνεται σε χρονικά διαστήματα που συχνά υπερβαίνουν την εικοσαετία και σε ακραίες περιπτώσεις εγγίζουν την εβδομηκονταετία !! Σε ορισμένες υποθέσεις, μάλιστα, και παρά την ύπαρξη ακυρωτικών αποφάσεων, η διοίκηση εμμένει στη διατήρηση ή επανεπιβολή της απαλλοτρίωσης, χωρίς να συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις.
- 2) μακροχρόνια δέσμευση ιδιοκτησίας χωρίς προηγούμενη κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Το πρόβλημα αναφέρεται, ιδίως, στις περιπτώσεις των κοινωφελών χώρων, δηλαδή στις περιπτώσεις ακινήτων που αφορίζονται από το σχέδιο πόλεως ως χώροι προοριζόμενοι για την ανέγερση κτιρίων ή εγκαταστάσεων κοινωφελούς χαρακτήρα (π.χ. σχολεία, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια κλπ). Στις περιπτώσεις αυτές, μείζον πρόβλημα αποτελούν οι καθυστερήσεις στην κήρυξη της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης των βεβαρημένων ακινήτων και, περαιτέρω, στην καταβολή της νόμιμης αποζημίωσης. Αντίστοιχο πρόβλημα παρατηρείται και επί των δεσμεύσεων για αρχαιολογικούς σκοπούς, χωρίς να ακολουθεί η πράξη κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, παρά την πάροδο μακρού διαστήματος από την έναρξη της σχετικής διοικητικής διαδικασίας.
- 3) προσωρινή ή οριστική στέρηση της χρήσεως ακινήτων χωρίς καταβολή ή χωρίς έγκαιρη καταβολή της νόμιμης αποζημίωσης. Το πρόβλημα εκδηλώνεται, ιδίως, στις περιπτώσεις επιτάξεως ακινήτων για διάστημα που υπερβαίνει τον εύλογο χρόνο καθώς και στις περιπτώσεις κατάληψης και χρήσης ακινήτων κατά την εκτέλεση δημόσιων έργων πριν από τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης ή και πέραν αυτής, εφόσον τα υπό κατάληψη ακίνητα δεν περιλαμβάνονται στην απαλλοτριωθείσα, για το έργο, έκταση. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι καθυστερήσεις, που παρατηρούνται κατά τη σύγκληση των επιτροπών που αποφαινόμενοι, σύμφωνα με την αρχαιολογική νομοθεσία (άρθρο 19 παράγρ. 2 του Ν. 3028/2002), επί της καταβολής αποζημιώσεως στους θιγόμενους ιδιοκτήτες σε περίπτωση ουσιαστικού προσωρινής ή οριστικής στέρησης ή ουσιαστικού περιορισμού της χρήσης του ακινήτου (Ειδική Έκθεση του ΣτΠ, 2005: 3).

Τα προβλήματα που προκαλούνται στη πράξη από την επιβολή περιορισμών επί της ιδιοκτησίας για πολεοδομικούς λόγους, οφείλονται :

- α) στις χρονικές επιμηκύνσεις κατά την διαδικασία εφαρμογής των σχεδίων πόλεων, που συνεπάγονται αντίστοιχα υπέρμετρη καθυστέρηση στην καταβολή των νομίμων αποζημιώσεων προς τους θιγόμενους ιδιοκτήτες και στην τακτοποίηση των ακινήτων και
- β) στον ελλιπή οικονομικό προγραμματισμό των υπόχρεων φορέων και την συνακόλουθη αδυναμία εξασφάλισης των απαραίτητων πιστώσεων για την καταβολή των οφειλομένων αποζημιώσεων.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι το δικαίωμα της ιδιοκτησίας, αν και συνταγματικά κατοχυρωμένο, δεν τυγχάνει πάντοτε της επιβαλλόμενης προστασίας κατά την άσκηση της διοικητικής δράσης. Στο φαινόμενο αυτό, συχνά, συμβάλλει και το οικείο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο αφήνει ευρύτατα περιθώρια στη διοίκηση ως προς τον χρόνο προώθησης των σχετικών διοικητικών διαδικασιών, ευνοώντας έτσι την ανάπτυξη διοικητικών πρακτικών αντίθετων προς τη νομιμότητα με επακόλουθο τη προσωρινή ή και οριστική στέρηση της χρήσης των ακινήτων.

Ειδικά στις περιπτώσεις των ρυμοτομικών επιβαρύνσεων, η έλλειψη χρονικών περιορισμών για την πρόοδο της απαλλοτριώσεως των καθοριζόμενων από το σχέδιο κοινοχρήστων χώρων και, αντιστοίχως, για την κήρυξη της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως των χαρακτηριζόμενων κοινωφελών χώρων, αναδεικνύονται ως δύο από τα μείζονα προβλήματα της σχετικής διοικητικής διαδικασίας. Σε αυτά, σύμφωνα με την Ειδική Έκθεση του ΣτΠ (2005 : 4), «πρέπει να προστεθούν και οι νομικές επιφυλάξεις, που γεννά ο θεσμός της αυτοαποζημίωσης των θιγόμενων παρόδιων ιδιοκτητών, ιδίως εν όψει της πρόσφατης νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΔΔΑ), το οποίο έκρινε ότι στερείται λογικής θεμελίωσης το άκαμπτο σύστημα του αμάχητου τεκμηρίου ωφελείας (και, κατ' αποτέλεσμα, αυτοαποζημίωσης) των κυρίων παρόδιων ακινήτων από τη διάνοιξη / διαπλάτυνση εθνικών, δημοτικών ή επαρχιακών οδών».

Το νομικό καθεστώς με το οποίο ρυθμίζεται η διαδικασία των ρυμοτομικών απαλλοτριώσεων, θεσπίζει κάποιες εγγυήσεις, οι οποίες εξασφαλίζουν κατά ένα ποσοστό την προστασία της ιδιοκτησίας, όπως για παράδειγμα τη διαδικασία της ανάκλησης ή άρσης της απαλλοτριώσεως, χωρίς όμως να την προστατεύουν αποτελεσματικά. Γενικά, οι πολεοδομικές διατάξεις είναι πολύπλοκες και παράλληλα αφήνουν περιθώρια διαφορετικών ερμηνειών που μπορεί να προκαλέσουν φαινόμενα

κακοδιοίκησης. Εξαιτίας αυτών οι ιδιοκτήτες των ακινήτων δεσμεύονται για μεγάλα χρονικά διαστήματα επιβαρυνόμενοι με τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την κατοχή⁴⁸ των ακινήτων αλλά, αδυνατούν να διαθέσουν ελεύθερα το ακίνητό τους κατά την πραγματική του αξία και να το εκμεταλλευτούν χωρίς δεσμεύσεις.

Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί το πρόβλημα με την άρση απαλλοτρίωσης. Δηλαδή, σε περίπτωση μη καταβολής της αποζημίωσης σε χρονικό διάστημα δεκαοκτώ μηνών από τον ορισμό της τιμής αποζημίωσης από το αρμόδιο δικαστήριο, η απαλλοτρίωση αίρεται αυτοδίκαια (το σχέδιο παύει να ισχύει) και θα πρέπει ο ενδιαφερόμενος να προχωρήσει σε επανεπιβολή του ρυμοτομικού σχεδίου. Οι θιγόμενοι ιδιοκτήτες θα πρέπει να εμπλακούν σε μακροχρόνιους δικαστικούς αγώνες προκειμένου να επιτύχουν την πλήρη απελευθέρωση της ιδιοκτησίας τους, έτσι ώστε να την εκμεταλλεύονται οικονομικά και πραγματικά ελεύθερα (Βούλγαρη, 2006).

Όσον αφορά στο πλήθος των μέσων εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, που προβλέπονται από την πολεοδομική νομοθεσία, είναι επαρκές. Ωστόσο, οι αρμόδιες υπηρεσίες για την υλοποίηση των μέσων αυτών, πρέπει να συνθέσουν νομοθετικά διατάγματα της δεκαετίας του '20 με σχετικά πρόσφατες νομοθεσίες (1997) και να έχουν έτοιμες λύσεις σε πολλαπλά ερωτήματα για πληθώρα δυσδιάκριτων ή και αδιευκρίνιστων παραγράφων. Επίσης, το «πνεύμα του νομοθέτη», κατά τη δεκαετία του '20, έπρεπε να εξασφαλίσει διαφορετικούς συντελεστές και να ικανοποιήσει παραμέτρους που επηρέαζαν ή και διαμόρφωναν τα χαρακτηριστικά μιας εντελώς αλλιότικης εποχής. Μιας εποχής κατά την οποία το περί δικαίου αίσθημα του ανθρώπου (για τον καταμερισμό των αποζημιώσεων) ερμηνεύονταν με διαφορετικό τρόπο. Άλλωστε, σύμφωνα με τον Κασιμάτη (1967: 1,2), «δίκαιον είναι σύνολον θεσμών που αναγνωρίζονται από την κοινωνική συνείδησιν ωρισμένης εποχής και ωρισμένης περιοχής ως απαραίτητοι, καθ'ο δυνάμενοι να συνθέσουν τας αξιώσεις της ανθρωπίνης φύσεως, τα δόγματα του πολιτισμού και τα συμφέροντα των ατόμων και των ομάδων προς άρσιν των αντιθέσεων της κοινωνικής ζωής και επιτυχίαν της συννυπόρξεως ...».

Αυτό που προκύπτει από τα παραπάνω είναι ότι, οι ιδιοκτήτες των αστικών ακινήτων που εμπλέκονται σε διαδικασίες απαλλοτρίωσης, έρχονται συχνά αντιμέτωποι με ένα δίκαιο υπερπληθωριστικό, με πολλές ασάφειες και με απουσία ρεαλιστικών στόχων. Η νομική αντιμετώπιση υπήρξε ανέκαθεν αποσπασματική

⁴⁸ Φορολογικές επιβαρύνσεις, τέλη, εισφορές κá.

καθώς, το κάθε περιστατικό αποτελεί μοναδική περίπτωση. Η έλλειψη ολοκληρωμένου εθνικού κτηματολογίου, αφενός αποτελεί σημαντική αιτία καθυστέρησης ή και ματαίωσης των διαδικασιών απαλλοτρίωσης και αφετέρου, αφήνει απροστάτευτη τη δημόσια περιουσία η οποία, με δεδομένη την απουσία της τράπεζας πληροφοριών γης, αποτελεί ανεξέλεγκτη βορρά στις ορέξεις των επιτήδειων. Η γραφειοκρατία, μέσα στα πλαίσια της γενικότερης δυσλειτουργίας της κρατικής διοίκησης και σε συνδυασμό, αφενός με την οικονομική αδυναμία των τοπικών αυτοδιοικήσεων και αφετέρου, την άσκηση κοινωνικής πίεσης, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένες κατευθύνσεις τον πολεοδομικό σχεδιασμό, αναδεικνύει την επιτακτική ανάγκη για την αναδιάρθρωση της κρατικής λειτουργίας και τη θωράκιση των επιτελικών στόχων του προγραμματικού σχεδιασμού, που θα πρέπει να αποβλέπουν στην συμπαγή κάλυψη του συνόλου των κοινωνικών αναγκών.

8.3. Επισημάνσεις για την εφαρμογή του σχεδιασμού

Η υλοποίηση του σχεδιασμού στο χώρο εμπλέκεται σε συσσωρευμένα προβλήματα δυσλειτουργιών και γραφειοκρατικών εμπλοκών. Ασφαλώς, τα πολεοδομικά προβλήματα και, ειδικότερα, αυτά που συνδέονται με τους κοινόχρηστους χώρους, δεν ανάγονται αποκλειστικά στο σύστημα αυτό αλλά, συνδέονται με γενικότερα ζητήματα (χωρικές δομές στην Ελλάδα, ασκούμενες χωρικές πολιτικές, ιδεολογίες και πρακτικές χρήσης του χώρου κ.λ.π.). Ωστόσο, οι διαδικασίες απόκτησης γης δεν παύουν να έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στο σύνολο των παραπάνω θεμάτων. Είναι σαφές, σύμφωνα με τον Οικονόμου (1999 : 447-455), ότι «κάθε σοβαρή προσπάθεια αντιμετώπισης των προβλημάτων του δημοσίου χώρου, διέρχεται μέσα από την εξασφάλιση περισσότερης και καταλληλότερης γης και συνεπώς από τη μεταρρύθμιση του εν λόγω συστήματος, προς την κατεύθυνση της άρσης των αρνητικών χαρακτηριστικών που επισημάνθηκαν».

Σύμφωνα με το ΙΤΑ (2006 : 36), «φαινόμενα όπως ο πληθωρισμός διατάξεων και η έλλειψη συνοχής και ποιότητας της πολεοδομικής νομοθεσίας, ο στατικός χαρακτήρας και η αδυναμία των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων να ανταποκριθούν στις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες και δεδομένα, η υπέρμετρη βραδύτητα των σχετικών διοικητικών διαδικασιών, η αναποτελεσματικότητα των μηχανισμών εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού, η διάχυτη ανασφάλεια δικαίου και η αδυναμία των υφισταμένων πολεοδομικών θεσμών να εγγυηθούν την προστασία της ιδιοκτησίας καθώς και την προώθηση της επιχειρηματικής

δραστηριότητας, αναδεικνύονται ως ορισμένες από τις πιο σημαντικές παθογένειες του ελληνικού συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού, που έχουν παγιωθεί τα τελευταία χρόνια».

Επίσης, σχετικά με το νομικό και θεσμικό πλαίσιο, όπως παρατηρεί και ο ΣτΠ (2005 : 123), «διαπιστώνεται κατ' αρχήν η διατήρηση πολλών παράλληλων νομικών καθεστώτων (δάση, δασικές εκτάσεις, αρχαιολογικοί χώροι, ζώνες ειδικής προστασίας, ρέματα, αιγιαλός κ.λ.π.) καθώς επίσης και η έλλειψη κωδικοποίησης της νομοθεσίας».

Πράγματι, το ελληνικό πολεοδομικό δίκαιο σήμερα διακρίνεται από μία ασυνήθιστη ρευστότητα, με ρυθμίσεις ποικίλες και ασυντόνιστες, οι οποίες θεσπίζονται, τροποποιούνται, καταργούνται, επανέρχονται, μετασχηματίζονται κ.ο.κ., με υπερβολική ταχύτητα, προκειμένου να εξυπηρετήσουν ανάγκες μεταβαλλόμενες ανάλογα με τα συμφέροντα, τον χρόνο, τον τόπο, την κοινωνική αντίληψη για την πόλη, τον βαθμό αποδοχής τους και την προτεραιότητά τους. Οι ιδιοτελείς σχέσεις ανάμεσα στο σύστημα πολιτικής εξουσίας και την κοινωνία, αποτελούν μία από τις κύριες αιτίες του δαιδαλώδους, ρευστού και ασυντόνιστου χαρακτήρα της πολεοδομικής νομοθεσίας μας. Έτσι, έχει οδηγηθεί σ' ένα είδος «νομοθετικού ράβε – ξήλωνε» με άμεσο αποτέλεσμα την περιορισμένη αποδοχή από την κοινωνία για τις αξίες και τις ανάγκες που αυτό θεραπεύει.

Η νομοθετική υπερπαραγωγή που διέπει την πολεοδομική νομοθεσία, η οποία έχει σχολιασθεί και προηγούμενα, ασφαλώς και οφειλόταν εν μέρει στις ανάγκες επίλυσης έντονων κοινωνικών προβλημάτων που έπρεπε να αντιμετωπίσει το ελληνικό κράτος (αποκατάσταση ακτημόνων καλλιεργητών, τύχη τσιφλικιών, αποκατάσταση προσφύγων Μικρασιατικής καταστροφής κλπ). Συνδέονταν όμως, σύμφωνα με τον Γερογιάννη (2005 : 3), «άρρηκτα και με την έλλειψη επίσημης καταγραφής της δημόσιας και ιδιωτικής ακίνητης περιουσίας (έλλειψη εθνικού κτηματολογίου) και με την αδυναμία ή απροθυμία της πολιτείας για δίκαιη εξισορρόπηση των αντικρουόμενων συμφερόντων κράτους και ιδιωτών».

Ιδιαίτερα χρήσιμη θα μπορούσε να αποδειχτεί λοιπόν, η εκκαθάριση και αναδιάταξη του υφιστάμενου πολεοδομικού δικαίου και η θεσμοθέτηση καινοτόμων ιδεών και διατάξεων (κάποιων δοκιμασμένων και από την ξένη εμπειρία), απαλλαγμένων από αποσπασματική και μηχανιστική λογική, και προσαρμοσμένων στις ελληνικές ιδιαιτερότητες.

Ένα ακόμα στοιχείο της «νεοελληνικής πραγματικότητας», που θα έπρεπε να τύχει ιδιαίτερης προσοχής, είναι οι αλληλεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες των διάφορων Υπουργείων καθώς και των νέων φορέων⁴⁹ που έχουν ιδρυθεί για την παρακολούθηση και εφαρμογή των ΓΠΣ και των ΣΧΟΟΑΠ⁵⁰, όπως επίσης και των περιοχών σημαντικής ιδιαιτερότητας (NATURA, κá). Η εμπλοκή λοιπόν, πολλών συναρμόδιων φορέων για το ίδιο θέμα είναι προφανές ότι φορτίζει τις κεντρικές υπηρεσίες με έργο τοπικής σημασίας (όπως οι τροποποιήσεις ή η έγκριση ρυμοτομικών σχεδίων) και δεν επιτρέπει την άσκηση επιτελικής πολιτικής, δηλαδή την παρακολούθηση – συμπλήρωση – βελτίωση της νομοθεσίας, την επεξεργασία συνολικών στρατηγικών και πολιτικών για την οικιστική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική προστασία, τη συνεργασία με τα τομεακά υπουργεία κ.λ.π. Επιπρόσθετα, αντίκειται σε λογικές διοίκησης που επιβάλλουν την επίλυση των τοπικών προβλημάτων από τα όργανα διοίκησης που είναι πλησιέστερα στον πολίτη. Για την παραγωγική ενεργοποίηση των κρατικών μηχανισμών, σύμφωνα με την Τζίκα-Χατζοπούλου (2003 : 12), «δεν είναι ανάγκη να δημιουργηθούν νέοι φορείς αλλά, οι ήδη υπάρχοντες να έχουν όσο το δυνατόν σαφέστερες και μη αλληλεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες, καθώς και τη βούληση να ερμηνεύουν και να εφαρμόζουν ορθά τους νόμους, χωρίς να επηρεάζονται από άλλα κριτήρια».

Στα πλαίσια της αναλυτικής καταγραφής όλων των δομών που περιλαμβάνονται στο δημόσιο τομέα, αλλά και της οριοθέτησης των αρμοδιοτήτων τους, κρίθηκε αναγκαία (τον Απρίλιο του 2013) η επικαιροποίηση του Μητρώου Υπηρεσιών και Φορέων της Ελληνικής Διοίκησης από το Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης (Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Οργάνωσης και Διαδικασιών, Δ/ση Οργανωτικής Ανάπτυξης, Τμήμα Οργάνωσης Κεντρικής Διοίκησης). Διότι, όπως επισημαίνεται στον πρόλογο του σχετικού κειμένου «η διοικητική πραγματικότητα έχει έντονα δυναμικό χαρακτήρα και δεν παραμένει στατική αλλά διαρκώς εξελίσσεται» (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : http://www.ydmed.gov.gr/wp-content/uploads/20130423_mhtrwo_forewn_2013.pdf).

⁴⁹

Οργανισμών του Δημοσίου, Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου

⁵⁰

Παρατηρητήριο Χωροταξίας, Γραφείο Χωρικού Σχεδιασμού & Αυτοδιοίκησης

Επίσης, «η διαφθορά στο δημόσιο τομέα, όπως αναφέρεται στον “Θεσμό του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης⁵¹” του κ. Λεάνδρου Ρακιντζή, ειδικότερη μορφή της οποίας είναι η διαπλοκή, εκτός από την οικονομική ζημία, δημιουργεί διάχυτη δυσλειτουργία του κράτους και γραφειοκρατική αναποτελεσματικότητα του κρατικού μηχανισμού. Τα παραπάνω επιτείνουν τα φαινόμενα κακοδιοίκησης και αδιαφάνειας των κρατικών λειτουργιών, τα οποία όμως οφείλονται και σ’ άλλες αιτίες, όπως μη αξιοκρατική αλλά με πλάγια μέσα επιλογή του προσωπικού των δημόσιων υπηρεσιών, ανεπαρκή εκπαίδευση αυτού, επιλογή διευθυντικών στελεχών με κριτήρια μη αξιοκρατικά, αλλά πολιτικά και κυρίως η εκ μέρους των περισσότερων των υπαλλήλων αδιαφορία για την εκτέλεση του υπαλληλικού καθήκοντος» (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : http://portal.tee.gr/portal/page/portal/SCIENTIFIC_WORK/EKDILOSEIS_EPISTH_MONIKES_EVENTS/HLEKTRONIKH%20DIAKYBERNHSH%20-%20DIAFTHORA/EISHGHSEIS/1.%20RAKINTZHS.pdf).

Με το νόμο 4024/2011 (ΦΕΚ 226 Α/27-10-2011) θεσπίζεται νέο σύστημα βαθμολογικής κατάταξης, διαδικασία προαγωγών, μισθολογικής εξέλιξης και αποδοχών, καθώς και προϋποθέσεις επιλογής σε θέσεις ευθύνης για όλους τους υπαλλήλους που υπηρετούν στο ελληνικό δημόσιο. Επιπλέον, εισάγονται θέματα κινητικότητας των δημοσίων υπαλλήλων, τίθενται κίνητρα επίτευξης στόχων υπηρεσιακών μονάδων και γενικότερης αναδιοργάνωσης των δημοσίων υπηρεσιών, προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία του κράτους και να αναβαθμισθεί η παροχή υπηρεσιών. Επίσης, ο νόμος 3839/2010 (ΦΕΚ 51 Α/29-3-2010) ορίζει το «Σύστημα επιλογής προϊσταμένων οργανικών μονάδων με αντικειμενικά και αξιοκρατικά κριτήρια – Σύσταση Ειδικού Συμβουλίου Επιλογής Προϊσταμένων (ΕΙ.Σ.Ε.Π.)» για όλες τις υπηρεσίες του δημόσιου τομέα. Από την νομοθεσία λοιπόν, ορίζεται πλέον μία πρότυπη διαδικασία επιλογής, διατήρησης και εξέλιξης, για το σύνολο των δημοσίων υπαλλήλων, η οποία φαίνεται ότι διαθέτει κριτήρια αξιολόγησης αντικειμενικά χωρίς να παραβλέπεται ούτε η ποιότητα αλλά ούτε και η ποσότητα των

⁵¹ Συστάθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 2477/1997 και αποτελεί έναν από τους παλαιότερους μηχανισμούς ελέγχου της Δημόσιας Διοίκησης. Λειτουργεί πλέον, με τις προβλέψεις των άρθρων 2 έως 6 του Ν. 3074/2002 (ΦΕΚ 296^Α/4-12-2002) για τη διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας της διοίκησης, την παρακολούθηση και αξιολόγηση του έργου των ελεγκτικών σωμάτων της δημόσιας διοίκησης και τον εντοπισμό των φαινομένων διαφθοράς, κακοδιοίκησης, αδιαφανών διαδικασιών, αναποτελεσματικότητας, χαμηλής παραγωγικότητας και χαμηλής ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών.

χαρακτηριστικών (επιστημονικών και κοινωνικών). Μέχρι στιγμής όμως η εφαρμογή της συγκεκριμένης νομοθεσίας στην πράξη είναι περιορισμένη συνεπώς, δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί αντικειμενικά και με ασφάλεια η επάρκειά της.

Όσον αφορά στα νομοθετικά εργαλεία εξασφάλισης ΚΧ, έχει ειπωθεί ότι, το μοναδικό που εξακολουθεί να ισχύει από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα μέχρι και σήμερα είναι η απαλλοτρίωση. Παρά τις όποιες αστοχίες έχουν παρατηρηθεί στον εν λόγω μηχανισμό, συνεχίζει να παρέχει ουσιαστικές υπηρεσίες στους ΟΤΑ για την εξασφάλιση ΚΧ. Εάν ληφθούν υπόψη λοιπόν, οι απαιτήσεις των δημοτών και οι επισημάνσεις των τεχνοκρατών από τη σχετική δημοσκοπήση, θα πρέπει, προκειμένου να υλοποιηθούν περισσότεροι ΚΧ, να αναζητηθούν είτε βελτιώσεις στους υφιστάμενους πολεοδομικούς μηχανισμούς, είτε νέοι μηχανισμοί που να ανταποκρίνονται με ταχύτητα στα προσδοκώμενα αποτελέσματα και να ικανοποιούν απόλυτα το αίσθημα της δικαιοσύνης στις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις. Συνεπώς η έρευνα, στην κατεύθυνση της επικαιροποίησης, της ευελιξίας, της προσαρμοστικότητας και (ίσως) της αναλυτικής εξειδίκευσης των πολεοδομικών μηχανισμών, κρίνεται απολύτως αναγκαία.

8.4. Εναλλακτικές προτάσεις

Το ενδιαφέρον στη συνέχεια εστιάζεται σε προτάσεις προς την κατεύθυνση περαιτέρω διερεύνησης, προκειμένου να βρεθούν λύσεις σε υφιστάμενα προβλήματα διαμέσου αντικατάστασης ή μεταβολής ή και τροποποίησης σε μη αποδοτικές νομοθεσίες και θεσμοθετημένες διαδικασίες (που προέκυψαν από την συσχέτιση των επιμέρους συμπερασμάτων).

Τα άρθρα 15 και 16 του ν. 2508/1997 θεωρείται, ως νομοθετική φιλοσοφία, ότι αντιμετωπίζουν το θέμα της απαλλοτρίωσης με πνεύμα διεύρυνσης της βάσης των υπόχρεων, εξομάλυνσης των βαρών αποζημίωσης και, ίσως αποδειχτούν ικανά να βελτιστοποιήσουν την αποδοχή των υποχρεώσεων της αποζημίωσης. Με τον κατάλληλο έλεγχο, από μία αρμόδια επιτροπή – ομάδα εργασίας, της παραπάνω νομοθεσίας θα ήταν δυνατόν να εντοπισθούν αβλεψίες και παραλήψεις κατά την διαδικασία υλοποίησης, ώστε να δοθεί η δυνατότητα διορθώσεων καθώς, το «πνεύμα» του νόμου θεωρείται ότι κινείται σε πλαίσια αποδεκτά για την πλειονότητα της κοινωνικής συναίνεσης.

Επίσης, η μεταφορά συντελεστή δόμησης αντιμετωπίζει με σχετική επιτυχία τη μόνιμη έλλειψη οικονομικών πόρων στην προσπάθεια της υλοποίησης ή

βελτίωσης των σχεδίων πόλεων από τους ΟΤΑ ως προς την σχετική αποζημίωση. Όμως, για τον ορισμό των ζωνών υποδοχής του συντελεστή απαιτείται αντικειμενικός έλεγχος για την χωροθέτησή τους και ταυτόχρονη πρόβλεψη διαχρονικής οικιστικής επιβάρυνσης. Τα παραπάνω ζητήματα θα μπορούσε και να ελέγξει ασφαλέστερα αλλά και να προβλέψει αποτελεσματικότερα ο κάθε δήμος, ο οποίος έχει στην διάθεσή του και την απαραίτητη επιστημονική γνώση αλλά και την πολιτική ευθύνη και αρμοδιότητα.

Επιπλέον, από προσωπική εμπειρία προκύπτει ότι, μια θεσμοθετημένη νομοθετική διαδικασία μέσα από την οποία είναι δυνατόν να παρέχεται η δυνατότητα ανταλλαγής “τίτλων” χωρίς να επηρεάζεται από άμεσες οικονομικές συναλλαγές, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ευρύτερη κλίμακα, παρέχοντας ασφαλέστερη εγγύηση και αξιοποιώντας την μέγιστη αποδοχή από το κοινωνικό σύνολο.

Με τα παραπάνω δεδομένα λοιπόν, η μεταφορά συντελεστή δόμησης ως νομοθετικό εργαλείο ανάπτυξης μπορεί να παρέχει στους ΟΤΑ τη δυνατότητα αποζημιώνουν ιδιοκτήτες ρυμοτομούμενων ακινήτων, χωρίς χρήματα, μέσα από μία «τράπεζα γης». Στην τράπεζα αυτή, θα είναι δυνατόν να αποταμιεύονται άυλα δικαιώματα ιδιοκτησίας και να γίνεται αγοραπωλησία αυτών με ανταλλάγματα είτε άλλα δικαιώματα είτε χρήματα. Οι πολίτες που τυγχάνουν ιδιοκτήτες ακινήτων και δεν θέλουν να τα αξιοποιήσουν, θα μπορούν να πωλούν (αλλά και να αγοράζουν) μόνο τα δικαιώματα δόμησης. Ο θεσμός αυτός, ο οποίος θα «αποϋλοποιεί» την ιδιοκτησία και θα διαχειρίζεται δικαιώματα αξιοποίησης, θα εξυπηρετεί τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών αλλά και των δήμων, οι οποίοι μπορούν να κερδίσουν χρήματα από την πώληση δικαιωμάτων και να επωφεληθούν από τις υπεραξίες των δικαιωμάτων με το πέρασμα του χρόνου. Επίσης, μέσα από αυτή τη θεσμική διαδικασία (μεταφορά συντελεστή δόμησης - τράπεζα γης), θα μπορεί ο κάθε δήμος και να προγραμματίζει αλλά και να υλοποιεί την εφαρμογή των σχεδίων πόλεως με την μέγιστη δυνατή ακρίβεια αναλαμβάνοντας την πλήρη ευθύνη για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος.

Βέβαια, εκτός από τις βελτιώσεις των ήδη ισχυόντων πολεοδομικών εργαλείων, η προσπάθεια θα μπορούσε να διευρυνθεί και στην αναζήτηση νέων μηχανισμών που να καλύπτουν όλα (τα παλαιά) δεδομένα, να πληρούν τις υπάρχουσες προϋποθέσεις (από την αποκτηθείσα εμπειρία) και να ικανοποιούν τις (σύγχρονες) απαιτήσεις των πολιτών.

Για την απαλλαγή των διαδικασιών απαλλοτρίωσης από τις νομικές και διοικητικές δυσλειτουργίες, χρήσιμη θα ήταν η περαιτέρω διερεύνηση για τη θέσπιση ενός κανονιστικού θεσμικού πλαισίου, που θα εξασφάλιζε την συντομότερη και απρόσκοπτη εξέλιξη της δικαστικής διαδικασίας, με συντονισμό των δικαστικών πράξεων και περιορισμό του συνολικού χρόνου εξέλιξης των διαδικασιών.

Η ίδρυση ειδικών τμημάτων εκδίκασης των υποθέσεων απαλλοτρίωσης στα Πρωτοδικεία και Εφετεία των μεγάλων αστικών κέντρων (Πάτρας, Λάρισας, Ηρακλείου κλπ), όπου ο μεγάλος αριθμός των υποθέσεων απαλλοτρίωσης το δικαιολογεί, θα αποτελούσε δομική ρύθμιση για την επιτάχυνση της διαδικασίας. Επιπλέον, η δυνατότητα της διοικητικής αναγνώρισης των δικαιούχων έναντι της δικαστικής αναγνώρισης, όπως επίσης και η συνεκδίκαση της δικαστικής αναγνώρισης δικαιούχων με την εκδίκαση του προσδιορισμού της αποζημίωσης, όταν είναι απαραίτητη η δικαστική αναγνώριση, θα διευκόλυνε την επιτάχυνση της διαδικασίας.

Επίσης, η εφαρμογή μιας διαδικασίας δικαστικής διαμεσολάβησης, για τον ορισμό τιμής μονάδος στις απαλλοτριώσεις όπως και για τις περιπτώσεις επίλυσης όμορων οικοπεδικών διαφορών, χωρίς να οδηγούνται οι σχετικές υποθέσεις στο ακροατήριο, θα μπορούσε να συνεισφέρει στην γρήγορη διεκπεραίωση των υποθέσεων αποφεύγοντας το (ισχύον) χρονοβόρο σύστημα εκδίκασης προκειμένου να οριστικοποιούνται ταχύτερα οι αποφάσεις. Όλα τα παραπάνω μπορούν να συμβάλλουν στην εδραίωση της δικαστικής εμπιστοσύνης αλλά και στην ομαλή λειτουργία της αγοράς.

Η αντιμετώπιση του παράγοντα της κοινωνικής εναντίωσης στις πράξεις απαλλοτρίωσης, σίγουρα, αποτελεί ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα και η αποτελεσματική επίλυσή του θα ήταν ικανή να απαλλάξει τις σχετικές διαδικασίες από δυσάρεστες καθυστερήσεις και να αποδώσει ενεργητικότητα και αποτελεσματικότητα στο έργο της Δημόσιας Διοίκησης. Η άπλετη δημοσιοποίηση όλων των αποφάσεων της διοίκησης, σχετικά με τις απαλλοτριώσεις, θα μπορούσε να προσφέρει την κατοχύρωση της επιστημονικότητας των κριτηρίων, για το σύνολο των διοικητικών πράξεων, και την απεμπλοκή τους από εξωθεσμικές παρεμβάσεις.

Το Πρόγραμμα Δι@ύγεια, που ψηφίστηκε με τον Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ 112 Α/13-7-2010), έχει ως στόχο την επίτευξη της μέγιστης δυνατής δημοσιότητας της κυβερνητικής πολιτικής και της διοικητικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, τη

διασφάλιση της διαφάνειας και την εμπέδωση της υπευθυνότητας και της λογοδοσίας από την πλευρά των φορέων άσκησης της δημόσιας εξουσίας.

Επιπλέον, από τον Δεκέμβριο του 2012 ανακοινώθηκε η συνεργασία της ελληνικής κυβέρνησης με τον ΟΟΣΑ⁵² για την αντιμετώπιση της ελληνικής γραφειοκρατίας, δέσμευση που αποτελεί και μνημονιακή υποχρέωση της χώρας. Από τον τότε Υπουργό Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης ανακοινώθηκε «η μάχη κατά της γραφειοκρατίας, η συμβολή του ΟΟΣΑ στην καταπολέμησή της και τις γραφειοκρατικές αντιστάσεις στην άρση των διοικητικών βαρών». Στόχος της παραπάνω προσπάθειας είναι η απλούστευση των διαδικασιών και η άρση των διοικητικών βαρών και γραφειοκρατικών επιβαρύνσεων. Το κόστος της γραφειοκρατίας στην Ελλάδα εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 6,8% του ΑΕΠ, δηλαδή περί τα 14 δις ευρώ – όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος σε άλλες χώρες της Ευρώπης είναι 3,5%. Εκτός των άλλων, η γραφειοκρατία θεωρείται ότι είναι το προκήπιο των φαινομένων διαφθοράς και πελατειακής συναλλαγής που παρατηρούνται στη δημόσια διοίκηση. Για την γρήγορη και αποτελεσματική αντιμετώπιση, απαιτείται η παράκαμψη των αιτιών της γραφειοκρατίας δηλαδή, η δαιδαλώδης πολυνομία και οι ατελείωτες αντινομίες της νομοθεσίας. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι στο πλαίσιο της συνεργασίας αυτής, θα προταθούν διαρθρωτικού χαρακτήρα κατευθύνσεις για την απλοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας και των διοικητικών διαδικασιών. Το βάρος και την ευθύνη για την περαιτέρω υλοποίησή τους θα αναλάβει η Πολιτεία με τη συνέργεια της δημόσιας διοίκησης (διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση : http://www.ydmed.gov/wp-content/uploads/20121203_press_manitakis_oosa.doc).

Τέλος, ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης, παρότι καθοριστικός σε ότι αφορά το δομημένο περιβάλλον και τη μορφή των πόλεων, τους τρόπους με τους οποίους δημιουργούνται και αναπτύσσονται, τις αναπτυξιακές τους προοπτικές και τη ποιότητα ζωής που εξασφαλίζουν στους δημότες, διαδραματίζεται σε ένα αδύναμο

⁵² Διεθνής Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (Ο.Ο.Σ.Α.). Αποτελείται από 30 κράτη-μέλη και προσφέρει στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών τη δυνατότητα να συνομιλούν, να ανταλλάσσουν εμπειρίες και απόψεις και να βρίσκουν λύσεις σε συνήθη προβλήματα εθνικού ενδιαφέροντος, έτσι ώστε να επιτευχθεί η μεγαλύτερη δυνατή οικονομική άνθιση και να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης των πληθυσμών τους. Δημιουργήθηκε το 1948 ως Οργανισμός Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας και το 1960 μετασηματίστηκε στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης.

σκηνικό. Για αυτό κρίνεται απολύτως απαραίτητη και η διερεύνηση του σύγχρονου και δημιουργικού ρόλου τον οποίο θα πρέπει να αναλάβουν οι τοπικές κοινωνίες (μέσω των δημοτικών συμβουλίων), όσον αφορά τις αποφάσεις απαλλοτρίωσης για τη δημιουργία νέων ΚΧ. Ταυτόχρονα με την εξέλιξη της παραγωγικής μορφής των ΟΤΑ, μέσα από την οποία οι τοπικές διοικήσεις θα είναι πλέον παραγωγοί και όχι απλώς διαχειριστές της πολιτικής βελτίωσης της ποιότητας ζωής για τις τοπικές κοινωνίες. Ίσως έτσι, μπορεί να επιτευχθεί η πλήρης εξισορρόπηση των οικονομικών - κοινωνικών και πολιτικών δυναμικών στις Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Στις πόλεις αυτές, τα επιστημονικά κριτήρια εισηγήσεων και η ανεξαρτησία των πολεοδομικών υπηρεσιών θα πρέπει να αποτελούν τα κυρίαρχα στοιχεία στον σχεδιασμό πρόβλεψης των κοινωνικών αναγκών.

Και για την πόλη της Λάρισας κρίνεται αναγκαίο να προχωρήσει σε αλλαγές του αστικού ιστού, με την προοπτική να αναδειχθούν η περιβαλλοντική ταυτότητα της πόλης, οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες που θα μπορούσαν να κοσμήσουν την πόλη και, που θα ήταν ικανές να προσθέσουν θετικές επιπτώσεις στην ψυχολογία των πολιτών που κινούνται στο κέντρο της πόλης. Περισσότερες πλατείες και πλατύτεροι δρόμοι και στο κέντρο αλλά και στις συνοικίες θα μπορούσαν, εκτός από την αίσθηση της πολεοδομικής ανασυγκρότησης, να προσδώσουν στη Λάρισα την εικόνα της σύγχρονης Ευρωπαϊκής πόλης. Οι χώροι των στρατιωτικών εγκαταστάσεων, δικαιοδοσίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, αλλά και οι χώροι δικαιοδοσίας του Υπουργείου Γεωργίας, που βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και να αποτελέσουν χώρους ψυχαγωγίας, αθλητισμού και κοινωνικών εκδηλώσεων προς όφελος της πόλης και των δημοτών. Η μεταφορά συντελεστή δόμησης (μέσα από την τράπεζα γης) θα μπορούσε να φανεί χρήσιμη και για τις ανάγκες των Υπουργείων και για τις υποχρεώσεις του Δήμου Λαρισαίων αλλά, και να αποβεί ωφέλιμη για το σύνολο των δημοτών.

Βέβαια, και η πόλη της Λάρισας αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια την πρόκληση της συνεχούς προσαρμογής στις ταχύτατες μεταβολές στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό γίνεσθαι. Το περιβάλλον, η απασχόληση και οι καλύτερες συνθήκες διαβίωσης αποτελούν παράγοντες που έχουν άμεση σχέση με τη διαδικασία της πολεοδομικής ανασυγκρότησης και οι οποίοι, εξελίσσονται διαρκώς και με μεγάλη ταχύτητα. Το σύνολο των κοινόχρηστων χώρων είναι και θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως κοινωνική υποδομή πρώτης ανάγκης, όπως τα λοιπά κοινωνικά και τεχνικά δίκτυα (δίκτυο ύδρευσης, αποχέτευσης κλπ) τόσο για τη καλή

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

καθημερινή λειτουργία της πόλης όσο και για την αντιμετώπιση εκτάκτων συμβάντων. Η άρτια δομή και η ποιότητα του αστικού χώρου είναι τα στοιχεία που θα πρέπει να δώσουν τις κατευθυντήριες γραμμές των νέων πολεοδομικών επεμβάσεων, στα πλαίσια της κοινωνικής και πολιτισμικής εξέλιξης, και οι οποίες θα έχουν ως στόχο να δημιουργήσουν την πόλη του μέλλοντος.

Οι δημότες της Λάρισας έχουν υποχρέωση να συμπληρώσουν, υπεύθυνα και δημιουργικά, τη δική τους συμμετοχή στη διαδικασία διαμόρφωσης της πόλης τους. Εναπόκειται λοιπόν, στο σύνολο των σημερινών πολιτών της Λάρισας να αναγνωρίσουν έγκαιρα και να ανταποκριθούν επαρκώς στα καλέσματα των καιρών και στις προσδοκίες των μελλοντικών γενεών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Φωτογραφική αποτύπωση των πράξεων απαλλοτρίωσης στο Δήμο Λαρισαίων.

ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 6/2012

ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΕΒΡΟΥ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 37/1997

ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΑΠΦΟΥΣ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 22/2000

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Κ. ΚΕΡΚΥΡΑ & ΤΟΥ ΚΧ 967



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 30/2001

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 34/2001

ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΕΧΕΚΡΟΤΙΔΟΣ (ΥΠΟΓΕΙΩΣΗ)



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 30/2002

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΚΧ (ΑΛΙΑΚΜΟΝΟΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ)



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 38/2002

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 13/2007

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΟΘΡΥΟΣ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 02/2003

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΜΗΜ. ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΡΙΟΥ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 16/2004

ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ



Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. **28/2004** (1)

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΕΪΖΑΝΗ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. **28/2004** (2)
ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΕΪΖΑΝΗ



Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

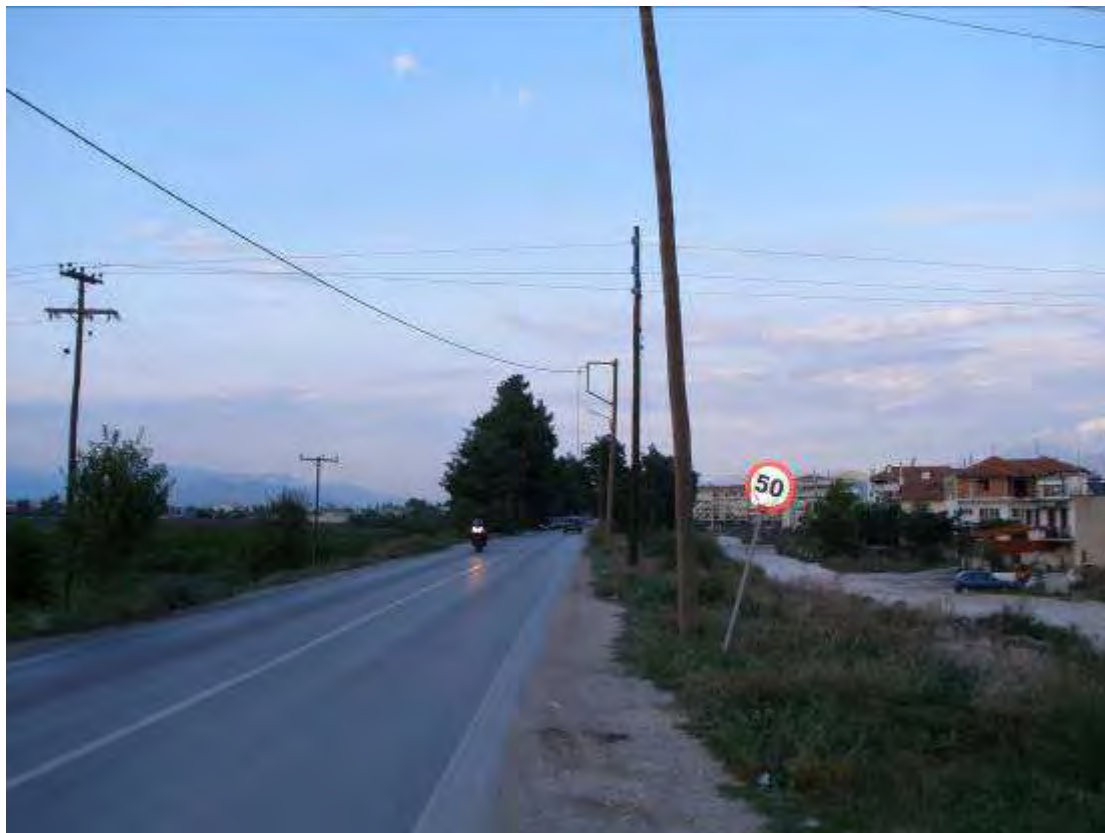
ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 20/2005

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΠ. ΚΑΛΟΔΙΚΗ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 26/2005

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΜΗΜ. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 24/2006

ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΟΔΩΝ ΜΑΝΩΛΑΚΗ & ΚΕΝΤΑΥΡΩΝ



ΠΡΑΞΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 04/2007

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΚΧ & ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΧΑΡΑΣ & ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ (ΣΥΝ. ΝΕΡΑΪΔΑ)



2. Οικονομικά στοιχεία ΕΤΕΡΠΣ.

ΕΣΟΔΑ 1995

ΕΙΔΟΣ ΕΣΟΔΟΥ	ΠΟΣΑ ΣΕ ΔΡΧ
1122 ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ	
13286 Απόδοση στο ΕΤΕΡΠΣ του εσόδου του εισπράττεται από τον επιβαλλόμενο ειδικό φόρο κατανάλωσης στη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Ν.2242/94)	15.000.000.000
1221 ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΡΙΤΩΝ	
13518 Εσοδα υπέρ ΕΤΕΡΠΣ από εισφορές για έκδοση αδειών οικοδομών, εξαίρεση από κατεδάφιση και τέλη για παρεκκλίσεις από τους ισχύοντες όρους δόμησης	3.500.000.000
23516 Γκαράζ	700.000.000
4219 ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΛΟΙΠΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ	
15313 Εσοδα από πρόστιμα αυθαιρέτων	1.300.000.000
23517 Πράσινο Ταμείο (Ν. 2242/94 πρόστιμο ρύπανσης περιβάλλοντος)	500.000.000
33519 Γαλάζιο Ταμείο (Ν. 2242/94 πρόστιμο ρύπανσης θαλασσών)	300.000.000
5291 ΕΣΟΔΑ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Ν. 743/77 και με Δ/θνή 73/78	18.000.000
5529 ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΠΟΣΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΣΑΝ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΟΦΕΙΛΟΝΤΑΙ	37.000.000
6119 ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ (από Ταυτ. Προϋπολογισμού)	9.600.000.000
6451 ΤΟΚΟΙ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	2.345.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	33.300.000.000

ΕΣΟΔΑ 1996

ΕΙΔΟΣ ΕΣΟΔΟΥ	ΠΟΣΑ ΣΕ ΔΡΧ
1122 ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ	
13286 Απόδοση στο ΕΤΕΡΠΣ του εσόδου του εισπράττεται από τον επιβαλλόμενο ειδικό φόρο κατανάλωσης στη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Ν.2242/94)	15.000.000.000
1221 ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΡΙΤΩΝ	
13518 Εσοδα υπέρ ΕΤΕΡΠΣ από εισφορές για έκδοση αδειών οικοδομών, εξαίρεση από κατεδάφιση και τέλη για παρεκκλίσεις από τους ισχύοντες όρους δόμησης	3.500.000.000
23516 Γκαράζ	700.000.000
4219 ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΛΟΙΠΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ	
15313 Εσοδα από πρόστιμα αυθαιρέτων	1.300.000.000
23517 Πράσινο Ταμείο (Ν. 2242/94 πρόστιμο ρύπανσης περιβάλλοντος)	600.000.000
33519 Γαλάζιο Ταμείο (Ν. 2242/94 πρόστιμο ρύπανσης θαλασσών)	600.000.000
5291 ΕΣΟΔΑ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Ν. 743/77 και με Δ/θνή 73/78	18.000.000
5529 ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΠΟΣΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΣΑΝ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΟΦΕΙΛΟΝΤΑΙ	37.000.000
6119 ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ (από Ταυτ. Προϋπολογισμού)	
6451 ΤΟΚΟΙ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	1.000.000.000
7239 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΤΟΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ	100.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	22.855.000.000

ΕΞΟΔΑ 1995

259 Λοιπά ειδικά τακτικά επιδόματα (Ν. 2242/94 σώμα ελεγκτών προστασίας περιβάλλοντος)	300.000.000
261 Αποζημίωση για υπερωριακή εργασία	100.000.000
262 Αποζημίωση για έξοδα κίνησης	50.000.000
263 Αμοιβή για εργασία κατά τις εξαιρέσιμες ημέρες και νυκτερινές ώρες	200.000.000
264 Αποζημίωση για συμμετοχή σε συμβούλια ή επιτροπές	1.000.000
412 Αμοιβές τεχνικών που εκτελούν ειδικές υπηρεσίες με την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία	3.000.000.000
419 Αμοιβές λοιπών που εκτελούν ειδικές υπηρεσίες με την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία	3.100.000.000
439 Λοιπές δαπάνες εκπαίδευσης	100.000.000
711 Οδοιπορικά έξοδα μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας στην ημεδαπή υπαλλήλων	3.000.000
719 Λοιπές πληρωμές για μετακίνηση υπαλλήλων	50.000.000
721 Ημερήσια αποζημίωση μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας στην ημεδαπή υπαλλήλων	3.000.000
731 Οδοιπορικά έξοδα μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας υπαλλήλων από την ημεδαπή στην αλλοδαπή ή και αντίστροφα	1.000.000
732 Ημερήσια αποζημίωση μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας υπαλλήλων από την ημεδαπή στην αλλοδαπή ή και αντίστροφα	1.000.000
2316 Επιχορηγήσεις για αποζημιώσεις πρόσθετης υπηρεσίας	55.000.000
2322 Επιχορηγήσεις για αμοιβές όσων εκτελούν ειδικές υπηρεσίες με την ιδιότητα φυσικού ή νομικού προσώπου	45.000.000
2659 Λοιπές χορηγίες για εκπαιδευτικούς σκοπούς	9.000.000
813 Μισθώματα κτιρίων και έξοδα κοινοχρήστων	100.000.000
815 Μισθώματα μεταφορικών μέσων	4.800.000
817 Μισθώματα μηχανικού και λοιπού εξοπλισμού	100.000.000
819 Λοιπά μισθώματα	50.000.000
832 Τηλεφωνικά, τηλεγραφικά, τηλετυπικά τέλη εσωτερικού	25.000.000
	7.118.000.000

849 Λοιπές δαπάνες	70.000.000	
1261 Προμήθεια γραφικής ύλης και μικροαντικειμένων γραφείου γενικά	2.000.000	
1262 Κατ' αποκοπή χορήγηση για γραφική ύλη	10.000.000	
7111 Προμήθεια επίπλων	2.500.000	
7121 Προμήθεια γραφομηχανών και πολυγράφων	3.000.000	
7123 Προμήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών και βοηθητικών μηχανών	12.500.000	
7124 Προμήθεια φωτοτυπικών μηχανημάτων	6.500.000	286.300.000
7129 Προμήθεια λοιπών μηχανών γραφείου	3.500.000	
9152 Προμήθεια αυτοκινήτων	15.000.000	
9159 Προμήθεια λοιπών μεταφορικών μέσων	3.000.000	
9749 Προμήθεια μηχανικού και λοιπού κεφαλαιουχικού εξοπλισμού που δεν κατονομάζεται ειδικά	500.000.000	
1611 Προμήθεια υγρών καυσίμων και λιπαντικών	16.600.000	
7112 Προμήθεια ηλεκτρονικών συσκευών και μηχανημάτων κλιματισμού γραφείου	3.000.000	541.100.000
7131 Προμήθεια επιστημονικών οργάνων	10.000.000	
863 Συντήρηση και επισκευή κτιρίων	1.300.000	
871 Συντήρηση και επισκευή αποθηκών	1.300.000	
881 Συντήρηση και επισκευή μεταφορικών μέσων ξηράς	10.000.000	
882 Συντήρηση και επισκευή πλωτών μέσων και δεξαμενών	30.000.000	
883 Συντήρηση και επισκευή αεροσκαφών	50.000.000	
884 Συντήρηση και επισκευή τηλεπικοινωνιακών μέσων	7.100.000	
889 Συντήρηση και επισκευή λοιπού εξοπλισμού	43.100.000	
1413 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής κτιρίων γενικά	5.600.000	
1431 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	10.000.000	
1432 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής πλωτών μέσων και δεξαμενών	60.000.000	
1433 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών	15.000.000	
1436 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής τηλεπ.	3.200.000	

μέσων		
1439 Λοιπές προμήθειες ειδών συντήρησης - επισκευής μηχανικού κλπ εξοπλισμού	1.000.000	247.600.000
921 Εισφορά στο Δημόσιο για τη διεξαγωγή της Ταμειακής Υπηρεσίας του ΝΠΔΔ	1.100.000.000	1.100.000.000
2669 Χορηγίες για λοιπές μελέτες και έρευνες	120.000.000	
9569 Μελέτες, έρευνες, πειραματικές εργασίες που δεν κατονομάζονται ειδικά	350.000.000	470.000.000
2279 Επιχορηγήσεις και συνδρομές για εκτέλεση και συντήρηση έργων που δεν κατονομάζονται ειδικά	#####	11.500.000.00 0
9241 Αγορά οικοπέδων	1.200.000.000	
9242 Αγορά αγρών	1.000.000.000	
9719 Απαλλοτριώσεις	3.000.000.000	5.200.000.000
9779 Εκτέλεση λοιπών έργων που δεν κατονομάζονται ειδικά	4.000.000.000	
9852 Αγορά μετοχών	200.000.000	4.200.000.000
Αποθεματικό	6.034.000.000	
ΕΙΛΟΣ ΕΞΟΛΟΥ	ΠΟΣΑ ΣΕ	
	ΔΡΧ	
ΣΥΝΟΛΟ	#####	36.697.000.00 0

ΕΞΟΔΑ 1996

ΕΙΛΟΣ ΕΞΟΛΟΥ	ΠΟΣΑ ΣΕ
	ΔΡΧ
259 Λοιπά ειδικά τακτικά επιδόματα (Ν. 2242/94 σώμα ελεγκτών προστασίας περιβάλλοντος)	1.000.000.000
261 Αποζημίωση για υπερωριακή εργασία	30.000.000
262 Αποζημίωση για έξοδα κίνησης	20.000.000
263 Αμοιβή για εργασία κατά τις εξαιρεσιμες ημέρες και νυκτερινές ώρες	20.000.000
264 Αποζημίωση για συμμετοχή σε συμβούλια ή επιτροπές	2.000.000
412 Αμοιβές τεχνικών που εκτελούν ειδικές υπηρεσίες	2.500.000.000

με την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία		
419 Αμοιβές λοιπών που εκτελούν ειδικές υπηρεσίες με την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία	1.000.000.000	
426 Αμοιβές ιδιωτικών γραφείων και ιδιωτών για την εκτέλεση μηχανογραφικών εργασιών	44.000.000	
439 Αμοιβές νομικών προσώπων που εκτελούν ειδικές υπηρεσίες	65.000.000	
539 Λοιπές δαπάνες εκπαίδευσης	350.000.000	
711 Οδοιπορικά έξοδα μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας στην ημεδαπή υπαλλήλων	4.000.000	
719 Λοιπές πληρωμές για μετακίνηση υπαλλήλων	10.000.000	
721 Ημερήσια αποζημίωση μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας στην ημεδαπή υπαλλήλων	4.000.000	
731 Οδοιπορικά έξοδα μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας υπαλλήλων από την ημεδαπή στην αλλοδαπή ή και αντίστροφα	6.000.000	
732 Ημερήσια αποζημίωση μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας υπαλλήλων από την ημεδαπή στην αλλοδαπή ή και αντίστροφα	6.000.000	
1528 Προμήθεια στολών λοιπού προσωπικού	4.000.000	
1531 Προμήθεια υποδημάτων	4.000.000	
2316 Επιχορηγήσεις για αποζημιώσεις πρόσθετης υπηρεσίας	5.000.000	
2322 Επιχορηγήσεις για αμοιβές όσων εκτελούν ειδικές υπηρεσίες με την ιδιότητα φυσικού ή νομικού προσώπου	60.000.000	
2659 Λοιπές χορηγίες για εκπαιδευτικούς σκοπούς	30.000.000	5.164.000.000
813 Μισθώματα κτιρίων και έξοδα κοινοχρήστων	10.000.000	
815 Μισθώματα μεταφορικών μέσων	50.000.000	
817 Μισθώματα μηχανικού και λοιπού εξοπλισμού	10.000.000	
819 Λοιπά μισθώματα	30.000.000	
832 Τηλεφωνικά, τηλεγραφικά, τηλετυπικά τέλη	5.000.000	

εσωτερικού		
849 Λοιπές δαπάνες	20.000.000	
853 Εκθέσεις στην ημεδαπή	6.000.000	
856 Φιλοξενίες και δεξιώσεις	2.000.000	
857 Οργάνωση συνεδρίων-συμμετοχή σε συνέδρια	14.000.000	
1259 Προμήθεια βιβλίων, περιοδικών, εφημερίδων και λοιπών εκδόσεων	500.000	
1261 Προμήθεια γραφικής ύλης και μικροαντικειμένων γραφείου γενικά	2.000.000	
1262 Κατ' αποκοπή χορήγηση για γραφική ύλη	3.000.000	
1611 Προμήθεια υγρών καυσίμων και λιπαντικών	20.000.000	
1841 Προμήθεια εργαλείων μικρής διάρκειας και αξίας	4.000.000	
3199 Επιστροφές λοιπών περιπτώσεων που δεν κατονομάζονται ειδικά	37.000.000	
3391 Απόδοση των εισπράξεων που έγιναν για λογαριασμό του Δημοσίου	18.000.000	
7111 Προμήθεια επίπλων	10.000.000	
7112 Προμήθεια ηλεκτρικών συσκευών και μηχανημάτων κλιματισμού γραφείου	6.000.000	
7121 Προμήθεια γραφομηχανών και πολυγράφων	3.000.000	
7123 Προμήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών και βοηθητικών μηχανών	20.000.000	
7124 Προμήθεια φωτοτυπικών μηχανημάτων	5.000.000	
7129 Προμήθεια λοιπών μηχανών γραφείου	3.000.000	
7131 Προμήθεια επιστημονικών οργάνων	5.000.000	
9141 Προμήθεια κινητήρων μηχανών, μηχανημάτων και μηχανικών σκευών μη ηλεκτρικών	50.000.000	
9149 Προμήθεια μηχανικού και λοιπού κεφαλαιουχικού εξοπλισμού που δεν κατονομάζεται ειδικά	50.000.000	
9152 Προμήθεια αυτοκινήτων	15.000.000	
9159 Προμήθεια λοιπών μεταφορικών μέσων	100.000.000	
9749 Προμήθεια μηχανικού και λοιπού κεφαλαιουχικού	1.500.000.000	2.028.500.000

εξοπλισμού που δεν κατονομάζεται ειδικά		
863 Συντήρηση και επισκευή κτιρίων	5.000.000	
871 Συντήρηση και επισκευή αποθηκών	4.000.000	
874 Συντήρηση και επισκευή μεταφορικών μέσων ξηράς	10.000.000	
879 Συντήρηση και επισκευή λιμενικών εγκαταστάσεων	4.000.000	
881 Συντήρηση και επισκευή μεταφορικών μέσων ξηράς	15.000.000	
882 Συντήρηση και επισκευή πλωτών μέσων και δεξαμενών	50.000.000	
883 Συντήρηση και επισκευή αεροσκαφών	10.000.000	
884 Συντήρηση και επισκευή τηλεπικοινωνιακών μέσων	5.000.000	
887 Συντήρηση και επισκευή λοιπών μηχανημάτων	4.000.000	
888 Συντήρηση και επισκευή επίπλων και σκευών	4.000.000	
889 Συντήρηση και επισκευή λοιπού εξοπλισμού	20.000.000	
1413 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής κτιρίων γενικά	5.000.000	
1423 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής αποθηκών	4.000.000	
1431 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	12.000.000	
1432 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής πλωτών μέσων και δεξαμενών	70.000.000	
1433 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής Α/Φ	12.000.000	
1436 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής τηλεπ. μέσων	3.000.000	
1438 Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής επίπλων και σκευών	4.000.000	
1439 Λοιπές προμήθειες ειδών συντήρησης - επισκευής μηχανικού κλπ εξοπλισμού	4.500.000	
2239 Επιχορηγήσεις και συνδρομές για ανέγερση λοιπών κτιρίων καθώς και για κάθε είδους εγκαταστάσεις	40.000.000	285.500.000

σε αυτά		
921 Εισφορά στο Δημόσιο για τη διεξαγωγή της Ταμειακής Υπηρεσίας του ΝΠΔΔ	300.000.000	300.000.000
2261 Επιχορηγήσεις για επιστημονικές μελέτες και έρευνες	15.000.000	
2669 Χορηγίες για λοιπές μελέτες και έρευνες	120.000.000	
9569 Μελέτες, έρευνες, πειραματικές εργασίες που δεν κατονομάζονται ειδικά	1.000.000.000	1.135.000.000
2279 Επιχορηγήσεις και συνδρομές για εκτέλεση και συντήρηση έργων που δεν κατονομάζονται ειδικά	#####	14.000.000.000
6212 Χορήγηση δανείων σε Ν.Π.Ι.Δ.	250.000.000	250.000.000
9239 Αγορά λοιπών ακινήτων	500.000.000	
9241 Αγορά οικοπέδων	2.000.000.000	
9242 Αγορά αγρών	1.000.000.000	
9299 Λοιπές δαπάνες	80.000.000	
9719 Απαλλοτριώσεις	2.000.000.000	5.580.000.000
9779 Εκτέλεση λοιπών έργων που δεν κατονομάζονται ειδικά	5.150.000.000	5.150.000.000
9852 Αγορά μετοχών	200.000.000	
Αποθεματικό	633.000.000	833.000.000
9145 Προμήθεια οργάνων ακρίβειας μέτρησης και ελέγχου	30.000.000	
ΣΥΝΟΛΟ	#####	34.726.000.000

3. Η έρευνα για τους Δημόσιους Ανοιχτούς Χώρους (ΔΑΧ).

3.1. Δημότες - κάτοικοι

Πόλη :

Ημερομηνία :

Το ερωτηματολόγιο στοχεύει να καταγράψει τις **απόψεις των κατοίκων** που ζουν στην πόλη, σχετικά με τους υπάρχοντες αλλά και τους προβλεπόμενους (από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης) ΔΑΧ.

Το ερωτηματολόγιο συμπληρώνεται **ανώνυμα**, και οι πληροφορίες που θα συλλεχθούν είναι απόλυτα **εμπιστευτικές**.

Ερώτηση 1 : παρακαλώ αξιολογήστε, σε κλίμακα από 0 έως 10, τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη σας

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι πολύ λίγοι												είναι πάρα πολλοί
είναι στο κέντρο της πόλης												είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες
είναι μικρής επιφάνειας												είναι μεγάλοι
είναι εγκαταλελειμμένοι												είναι καλά φροντισμένοι
έχουν μικρή επισκεψιμότητα												τους επισκέπτονται ευρέως
δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα Μ.Μ.Μ.												είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα Μ.Μ.Μ.
δεν προσφέρουν καμία δυνατότητα (αναψ.,παρ. υπηρ												προσφέρουν πολλές δυνατότητες (αναψ.,παρ.υπ.
δεν σας αρέσουν στο σύνολό τους												Σας αρέσουν στο σύνολό τους

Ερώτηση 2 : παρακαλώ απαντήστε σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι περιττοί												είναι απολύτως απαραίτητοι
θα πρέπει να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ												θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη
θα πρέπει να είναι μικρής επιφάνειας												θα πρέπει να είναι μεγάλης επιφάνειας
θα πρέπει να είναι πρόχειρα κατασκευασμένοι												θα πρέπει να έχουν ποιοτική κατασκευή
δεν χρειάζεται να προσφέρουν καμία δυνατότητα (αναψυχής, παροχής υπηρεσιών)												θα πρέπει να προσφέρουν πολλές δυνατότητες (αναψυχής, παροχής υπηρεσιών)

Ερώτηση 3 : παρακαλώ αξιολογήστε τις παρακάτω θέσεις. Δώστε μηδέν (0) σ' αυτή που διαφωνείτε ριζικά και δέκα (10) σ' αυτή που συμφωνείτε απόλυτα.

<ul style="list-style-type: none"> • Η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για την παροχή επιπλέον ΔΑΧ : 	
<ul style="list-style-type: none"> • Για την παροχή νέων ΔΑΧ επιβάλλονται πρόσθετοι φόροι : 	
<ul style="list-style-type: none"> • Όλοι οι δημότες μιας πόλης πρέπει να συνεισφέρουν οικονομικά για την δημιουργία νέων ΔΑΧ : 	
<ul style="list-style-type: none"> • Μόνον όσοι επωφελούνται άμεσα πρέπει να συνεισφέρουν για την δημιουργία νέων ΔΑΧ : 	
<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα των ΔΑΧ πρέπει να παραχωρηθεί σε άλλες χρήσεις, όταν αυτό είναι προσοδοφόρο, και τα κέρδη να δοθούν πίσω στους δημότες (π.χ. με μείωση φόρων) : 	

Ερώτηση 4 : παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω ερωτήσεις. Δώστε μηδέν (0) σε απόλυτα αρνητική απάντηση και δέκα (10) σε απόλυτα θετική.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Πόσο ικανοποιημένοι είστε με τη ζωή στην πόλη σας (σχετικά με τους ΔΑΧ)											
θα μετακομίζατε σε άλλη πόλη εάν ευνοούσαν οι συνθήκες											
στα χαρακτηριστικά της πόλης που θα μετακομίζατε θα υπολογίζατε και τους υπάρχοντες ΔΑΧ											

Ερώτηση 5 : προσδιορίστε το ποσοστό του εισοδήματός σας που θα διαθέτατε ετησίως για τα παρακάτω :

	Βελτίωση των υπαρχόντων ΔΑΧ	Παροχή πρόσθετων ΔΑΧ
Καθόλου		
Λιγότερα από 1%		
Από 1% ως 5%		
Από 5% ως 1%		
Από 1% ως 2%		
Από 2% ως 5%		
Πλέον του 5%		

Ερώτηση 6 : παρακαλώ αξιολογήστε τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής σας (κατά μέσον όρο).

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
οι κάτοικοι έχουν χαμηλό εισόδημα												οι κάτοικοι έχουν υψηλό εισόδημα
οι κάτοικοι ανήκουν στην εργατική τάξη												οι κάτοικοι ανήκουν στην αστική τάξη
υπάρχουν μικρά νοικοκυριά (μονομελείς ή διμελείς οικογένειες)												υπάρχουν μεγάλα νοικοκυριά (τριμελείς και άνω οικογένειες)

PROFIL ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ

Αριθμός ερωτώμενου :

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ :

ΑΡΡΕΝ:

1 ΦΥΛΛΟ

ΘΗΛΥ:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ :

ΔΗΜΟΤΙΚΟ :

ΓΥΜΝΑΣΙΟ :

ΛΥΚΕΙΟ :

ΑΝΩΤΕΡΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (π.χ. ΙΕΚ) :

ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (π.χ. ΑΕΙ/ΤΕΙ) :

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΑ :

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

Παρακαλώ σημειώστε σε κάθε μία από τις δύο στήλες :

Δημόσιος τομέας :	υπάλληλος :
Ιδιωτικός τομέας :	επαγγελματίας :
Άνεργος :	επιχειρηματίας :

Παρακαλώ προσδιορίστε το επίπεδο του εισοδήματός σας :

Πολύ χαμηλό :
Χαμηλό :
Μέτριο – χαμηλό :
Μέτριο :
Μέτριο – υψηλό :
Υψηλό :
Πολύ υψηλό :

Πόση (περίπου) είναι η απόσταση της κατοικίας σας από (οποιοδήποτε) Δ.Α.Χ. :

Πολύ κοντά :
Κοντά :
Σχετικά μακριά :
Μακριά :

3.2. Φορείς

Πόλη :

Ημερομηνία :

Το ερωτηματολόγιο αποβλέπει στο να ερευνήσει την διάσταση των ΔΑΧ ως τεχνική υποδομή για την ανάπτυξη επιχειρήσεων.

Μας ενδιαφέρει λοιπόν η άποψη **των φορέων**, που διαδραματίζουν τον οικονομικό αλλά και τον κοινωνικό τους ρόλο στην πόλη, σε σχέση με τους υπάρχοντες αλλά και τους προβλεπόμενους (από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης) ΔΑΧ

Ερώτηση 1 : παρακαλώ αξιολογήστε, σε κλίμακα από 0 έως 10, τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη σας

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι πολύ λίγοι												είναι πάρα πολλοί
είναι στο κέντρο της πόλης												είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες
είναι μικρής επιφάνειας												είναι μεγάλοι
είναι εγκαταλελειμμένοι												είναι καλά φροντισμένοι
έχουν μικρή επισκεψιμότητα												τους επισκέπτονται ευρέως
δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα Μ.Μ.Μ.												είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα Μ.Μ.Μ.
απωθούν οικονομικές δραστηριότητες												προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες
εμποδίζουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης												Βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης

Ερώτηση 2 : παρακαλώ απαντήστε σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι περιττοί												είναι απολύτως απαραίτητοι
θα πρέπει να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ												θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη
θα πρέπει να είναι μικρής επιφάνειας												θα πρέπει να είναι μεγάλης επιφάνειας
θα αποθήσουν οικονομικές δραστηριότητες												θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες
δεν θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης												θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης

Ερώτηση 3 : σε κλίμακα από 0 έως 10, αξιολογήστε την κατάσταση σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες. Παρακαλώ, δώστε μηδέν (0) για τη χειρότερη περίπτωση και δέκα (10) για την καλύτερη :

	Πόλη στο σύνολό της	Πλουσιότερη γειτονιά	Φτωχότερη γειτονιά	Κέντρο πόλης
Κατάσταση περιοχής				
Επενδύσεις που έγιναν κατά την τελευταία 5ετία				
Επενδύσεις που θα γίνουν στην <u>επόμενη</u> 5ετία				
Οικοδομική ανάπτυξη στην τελευταία 5ετία				
Οικοδομική ανάπτυξη στην <u>επόμενη</u> 5ετία				

PROFIL ΦΟΡΕΑ

Αριθμός ερωτώμενου :

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

υπάλληλος :

επαγγελματίας :

επιχειρηματίας :

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ) :

ΔΗΜΟΤΙΚΟ :

ΓΥΜΝΑΣΙΟ :

ΛΥΚΕΙΟ :

ΑΝΩΤΕΡΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (π.χ. ΙΕΚ) :

ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (π.χ. ΑΕΙ/ΤΕΙ) :

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΑ :

Παρακαλώ προσδιορίστε το Υπουργείο στο οποίο ανήκει ο φορέας :

(π.χ. Οικονομικών , Εσωτερικών κλπ)

3.3. Τεχνοκράτες - μηχανικοί

Πόλη :

Ημερομηνία :

Το ερωτηματολόγιο στοχεύει να καταγράψει την εκτίμηση **των τεχνοκρατών** που αφορά στην χρηστικότητα των υπαρχόντων αλλά και των προβλεπόμενων (από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης) ΔΑΧ.

Δηλαδή, κατά πόσον οι ΔΑΧ αξιοποιούν ή επιβαρύνουν με προβλήματα τις κατοικίες που οικοδομούνται σε επαφή (άμεση ή έμμεση) με ΔΑΧ.

Το ερωτηματολόγιο συμπληρώνεται **ανώνυμα**, και οι πληροφορίες που θα συλλεχθούν είναι **απόλυτα εμπιστευτικές**.

Ερώτηση 1 : παρακαλώ αξιολογήστε, σε κλίμακα από 0 έως 10, τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη σας

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι πολύ λίγοι												είναι πάρα πολλοί
είναι στο κέντρο της πόλης												είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες
είναι μικρής επιφάνειας												είναι μεγάλοι
δεν προσφέρουν κανένα πλεονέκτημα												προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα
δεν εκτιμώνται από τους ανθρώπους												εκτιμώνται ευρέως

Ερώτηση 2 : παρακαλώ απαντήστε σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι περιττοί												είναι απολύτως απαραίτητοι
θα πρέπει να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ												θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη
θα πρέπει να είναι μικρής επιφάνειας												θα πρέπει να είναι μεγάλης επιφάνειας
δεν χρειάζεται να προσφέρουν κανένα πλεονέκτημα												θα πρέπει να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα

Ερώτηση 3 : παρακαλώ αξιολογήστε τις παρακάτω θέσεις. Δώστε μηδέν (0) σ' αυτή που διαφωνείτε ριζικά και δέκα (10) σ' αυτή που συμφωνείτε απόλυτα.

<ul style="list-style-type: none"> • Η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για την παροχή επιπλέον ΔΑΧ : 	
<ul style="list-style-type: none"> • Οι νέοι ΔΑΧ πρέπει να προσφέρουν πλεονεκτήματα γύρω τους (αερισμό , ηλιασμό , πεζοδρόμους κ.λ.π.) : 	
<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα των ΔΑΧ πρέπει να παραχωρηθεί σε άλλες χρήσεις , όταν αυτό είναι προσοδοφόρο , και τα κέρδη να δοθούν πίσω στους δημότες (π.χ. με μείωση φόρων) : 	

Ερώτηση 4 : παρακαλώ συγκρίνετε τους τρόπους απόκτησης των ΚΧ (σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία : αναγκαστική απαλλοτρίωση, ΜΣΔ, εισφορά σε γη)

		<u>Αναγκαστική απαλλοτρίωση</u>												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
είναι δίκαιος													Είναι μη δίκαιος	
είναι σαφής (π.χ. δεν υπάρχουν εμπόδια νομικής													δεν είναι σαφής (π.χ. υπάρχουν εμπόδια νομικής	
Είναι εύκολα εφαρμόσιμος													Είναι δύσκολα εφαρμόσιμος	

Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (Μ.Σ.Δ.)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι δίκαιος												Είναι μη δίκαιος
είναι σαφής (π.χ. δεν υπάρχουν εμπόδια νομικής												δεν είναι σαφής (π.χ. υπάρχουν εμπόδια νομικής
Είναι εύκολα εφαρμόσιμος												Είναι δύσκολα εφαρμόσιμος

Εισφορά σε γη

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι δίκαιος												Είναι μη δίκαιος
είναι σαφής (π.χ. δεν υπάρχουν εμπόδια νομικής												δεν είναι σαφής (π.χ. υπάρχουν εμπόδια νομικής
Είναι εύκολα εφαρμόσιμος												Είναι δύσκολα εφαρμόσιμος

Ερώτηση 5 : παρακαλώ αξιολογήστε τις νομικές και οικονομικές διαδικασίες (απαλλοτριώσεις , ορισμός τιμής μονάδος κ.λ.π.) των κατοίκων με το κράτος και τους αρμόδιους φορείς (π.χ. ΟΤΑ)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
είναι χρονοβόρες												Είναι σύντομες
υπάρχει εμπιστοσύνη												δεν υπάρχει εμπιστοσύνη
απαιτούν νομική στήριξη												δεν απαιτούν νομική στήριξη

Ερώτηση 6 : κρίνετε ότι απαιτείται να βρεθούν και να υλοποιηθούν νέοι τρόποι απόκτησης ΚΧ, οι οποίοι να εξασφαλίζουν :

-
- Περισσότερη κοινωνική δικαιοσύνη
 - Σύντομο χρόνο υλοποίησης
 - Απλούστερες διαδικασίες
 - Λιγότερο κόστος υλοποίησης
 - Οι υπάρχοντες τρόποι ικανοποιούν
-

(Δώστε μηδέν (0) σ' αυτή που διαφωνείτε ριζικά και δέκα (10) σ' αυτή που συμφωνείτε απόλυτα.)

PROFIL ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ

Αριθμός ερωτώμενου :

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ :

ΑΡΡΕΝ:

2 ΦΥΛΛΟ

ΘΗΛΥ :

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

(διακοσμητής, αρχιτέκτων μηχανικός, πολιτικός μηχανικός κλπ)

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ :

ΑΝΩΤΕΡΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (π.χ. ΙΕΚ) :

ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (π.χ. ΑΕΙ/ΤΕΙ) :

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΑ :

ΠΟΣΑ ΧΡΟΝΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΕΙΣΤΕ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

ΟΓΚΟΣ ΔΟΥΛΕΙΑΣ :

Μικρός :

Μέτριος :

Μεγάλος :

Πολύ μεγάλος :

4. Κατάρτιση ερωτηματολογίου για τους ΔΑΧ - Ομαδοποίηση απαντήσεων.

Για την αποκωδικοποίηση της έρευνας, μέσα από τις απαντήσεις που συλλέχθηκαν από τα ερωτηματολόγια, έγινε συνδυασμός και ομαδοποίηση των απαντήσεων, προκειμένου η διεξαγωγή των συμπερασμάτων να καταστεί πιο εύκολα αναγνώσιμη, αλλά και περισσότερο δημιουργική.

Στην προσπάθεια αυτή εντάξαμε:

- τις απαντήσεις : 0, 1 , 2 και 3, στη πρώτη κλίμακα (1^η)
- τις απαντήσεις : 4 , 5 , 6 και 7, στη δεύτερη κλίμακα (2^η) και
- τις απαντήσεις : 8 , 9 και 10, στην τρίτη κλίμακα (3^η).

Η 1^η κλίμακα αντιπροσωπεύει την χαμηλή διαβάθμιση στις απαντήσεις (απάντηση λίγο – μικρή).

Η 2^η κλίμακα αντιπροσωπεύει την μεσαία διαβάθμιση στις απαντήσεις (απάντηση σχεδόν ή μάλλον), και

η 3^η κλίμακα αντιπροσωπεύει την υψηλή διαβάθμιση στις απαντήσεις (απάντηση πολύ – μεγάλη).

Επίσης, στο PROFILE των ερωτώμενων :

- ομαδοποιήσαμε την ημερομηνία γέννησης προ και μετά του 1970, δηλ. μεγαλύτεροι και μικρότεροι των 36 χρόνων. Την οποία ηλικία, θεωρούμε σαν όριο για την κοινωνικοποίηση των νέων (και ίσως όριο ωρίμανσης).
- ομαδοποιήσαμε τα επαγγέλματα : ως δημόσιο, ως ιδιωτικός τομέας και άνεργοι και
- το εισόδημα, όπου ορίσαμε 1^η κλίμακα το χαμηλό έως μέτριο και 2^η κλίμακα το υψηλό.

Επίσης, έγινε προσπάθεια να παρουσιαστεί με γραφήματα το ερευνητικό έργο και τα αποτελέσματα με τον κατάλληλο τρόπο που θα επιτρέπει την άμεση εξαγωγή συμπερασμάτων και την συμπύκνωση της αναλυτικής πληροφορίας.

Όλα τα παραπάνω έγιναν με απώτερο σκοπό αφενός η έρευνα να καταστεί πιο απλή στην εκτέλεσή της (σαν διαδικασία) αφετέρου, τα αποτελέσματα να είναι πιο εύκολα αναγνώσιμα και συγχρόνως πιο παραγωγικά (δηλαδή να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περισσότερες εφαρμογές).

Για τη παραπάνω εργασία χρησιμοποιήθηκε τμήμα ερωτηματολογίου του προγράμματος Green Keys, το οποίο ολοκληρώθηκε στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Για τη χρήση του ερωτηματολογίου συνεργάστηκαν οι κ.κ. Παππάς Βασίλης, Καθηγητής στη Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Πατρών και Αρβανιτίδης Πασχάλης, Λέκτορας στη Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, κατά τους μήνες Μάιο και Ιούνιο του 2006, οι οποίοι με τις κατευθύνσεις, τις παρατηρήσεις και τις διορθώσεις συνέβαλαν στην επιτυχή ολοκλήρωση της διαδικασίας.

4.1. Για τους Δημότες – Κατοίκους.

Στη συνέχεια παρατίθεται ένα σύνολο στοιχείων προκειμένου να γίνει πιο εύκολα κατανοητή και η διάρθρωση του ερωτηματολογίου, και η στόχευσή του αλλά και η επεξεργασία των αποτελεσμάτων της αντίστοιχης έρευνας.

Ο στόχος του ερωτηματολογίου λοιπόν, είναι να συγκεντρωθεί ένα σύνολο απόψεων που να αναφέρεται στην εικόνα που «αποπνέουν» οι ΔΑΧ μέσα από τα μάτια των απλών κατοίκων της πόλης. Με την συγκεκριμένη έρευνα επιδιώκεται να καταγραφούν οι αντιλήψεις, οι προβληματισμοί και οι προτάσεις των δημοτών σε ότι αφορά τους ΔΑΧ. Οι κοινόχρηστοι χώροι θα αντιμετωπισθούν σαν ένα στοιχείο της σύγχρονης αστικής πραγματικότητας, σαν ένα συστατικό του συνόλου που ονομάζουμε «ποιότητα ζωής» στην πόλη.

Συνεπώς, η άποψη των δημοτών ενδιαφέρει άμεσα αφού :

- Είναι αυτοί που χρησιμοποιούν τους ΔΑΧ για διάφορες κοινωνικές-πολιτιστικές χρήσεις. Άρα, οι ΔΑΧ αποτελούν ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της ζωής τους, ιδιαίτερα μέσα στις μεγάλες πόλεις όπου το μπετόν είναι άφθονο ενώ το πράσινο και οι ελεύθεροι χώροι σπανίζουν.
- Είναι αυτοί που θα κληθούν να καταβάλλουν τις αποζημιώσεις για την απαλλοτρίωση των ΔΑΧ. Άρα, με το εισόδημά τους «απελευθερώνουν» τους

ΔΑΧ και στη συνέχεια, με τα χρήματα από την φορολόγησή τους, τους συντηρούν.

- Και τέλος, είναι αυτοί που ρυπαίνουν τους ΔΑΧ επιβαρύνοντάς τους με απορρίμματα και καταστρέφοντας και τις υποδομές, αλλά και το πράσινο που συνθέτει την οικολογική διάσταση των ΔΑΧ.

Οι δημότες λοιπόν, είναι αυτοί που «εισπράττουν», από την καθημερινή πρακτική, την πληθώρα των προβλημάτων (που και οι ίδιοι δημιουργούν) και η πόλη εμφανίζεται τελικά με πολλές αντιξοότητες ενάντια στους πολίτες. Οι δημότες, όμως, θέλουν να ελπίζουν ότι οι ΔΑΧ αποτελούν μία (ελπιδοφόρα) διέξοδο που είναι ικανή να συμβάλει αποτελεσματικά στην βελτίωση των όρων διαβίωσής τους. Γνωρίζουν πολύ καλά ότι κάθε ΔΑΧ που χάνεται, μειώνει αντίστοιχα την βιωσιμότητα της πόλης στην οποία ανήκει.

Για το λόγο αυτό :

- Το ερωτηματολόγιο για τους δημότες θα περιέχει ερωτήσεις που θα αφορούν: στην ποσότητα των υπαρχόντων ΔΑΧ, στην ποιότητα, στο μέγεθος, στη θέση τους (στο κέντρο της πόλης ή στις συνοικίες), στην ευκολία πρόσβασης, στην επισκεψιμότητα, στην εκτίμηση από τους δημότες, στις προσφερόμενες δυνατότητες, στο πόσο ικανοποιημένοι είναι από τη ζωή τους στη πόλη τους και με το εάν είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν (ετησίως) παραπάνω φόρους για την βελτίωση των υπαρχόντων ΔΑΧ και για την δημιουργία νέων ΔΑΧ. Μέσα από το ερωτηματολόγιο αυτό, θα επιχειρήσουμε (όσο μας επιτρέπεται από την προστασία των προσωπικών δεδομένων) να δώσουμε στην έρευνα στοιχεία που θα αφορούν την προσωπική κατάσταση (ηλικία, επίπεδο εκπαίδευσης κ.ά.) αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες των ερωτώμενων.

Άρα οι ερωτήσεις προς τους δημότες, θα στοχεύουν σε κρίσεις με : περιβαλλοντικό, κοινωνικό, πολιτιστικό αλλά και οικονομικό ενδιαφέρον (από την άποψη του χρηματικού κόστους που θα τους βαρύνει).

Φυσικά, έγινε προσπάθεια η κατανομή του δείγματος να είναι (όσο το δυνατόν) πιο αντιπροσωπευτική για την κάθε πόλη. Η αντιπροσωπευτικότητα αφορά : τον τόπο διαμονής, την κοινωνική και ηλικιακή διαστρωμάτωση, το μορφωτικό αλλά και το οικονομικό επίπεδο των ερωτηθέντων.

4.2. Για τους Φορείς.

Οι Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι αποτελούν την τεχνική υποδομή στην οποία στηρίζεται (παράλληλα) η ανάπτυξη επιχειρήσεων. Όμως, σε ορισμένους δήμους έχει παρατηρηθεί το εξής : να κατασκευάζουν τους κοινόχρηστους χώρους αποκλειστικά για να εξυπηρετήσουν τις καφετέριες και τα μπαράκια. Οι ΔΑΧ αντί να παίζουν τον πολυσήμαντο ρόλο της εξυπηρέτησης των αναγκών των πολιτών για ψυχαγωγία, περισυλλογή, συνάντηση, ελεύθερο παιχνίδι, μετατρέπονται όλο και περισσότερο και για πάντα σε καταναλωτικό προϊόν και μέσο για κερδοσκοπία (οικονομική αλλά και πολιτική).

Έτσι και αλλιώς λοιπόν, οι ΔΑΧ προσδίδουν αναπτυξιακό χαρακτήρα (σε κάποιο βαθμό) στην περιοχή, ταυτόχρονα όμως λειτουργούν και σαν πηγή προβλημάτων (από τις παράλληλες χρήσεις κατοικίας και επιχειρήσεων).

Από τους φορείς, συνεπώς, μπορούν να συλλεχθούν πληροφορίες που θα καταγράφουν την αντίληψή τους ως προς τους ΔΑΧ, και θα αναφέρονται στη δημιουργία, τη συντήρηση, την εξέλιξη και, τέλος, στο οικονομικό αποτέλεσμα όλων εκείνων των επιχειρήσεων που λειτουργούν και αναπτύσσονται μέσα στον περιβάλλοντα χώρο των ΔΑΧ.

(Ασφαλώς, σημαντικό ρόλο έχει να παίξει αφενός η εκπαίδευση των ανθρώπων που κινούνται στους ΔΑΧ, πελατών και υπαλλήλων, και αφετέρου η δημιουργία ενός «πλέγματος» προστασίας όλων των ΔΑΧ από τις παρενέργειες που δημιουργούνται εξαιτίας της επίδρασης των επιχειρήσεων).

Με το ερωτηματολόγιο λοιπόν για τους φορείς, θα προσπαθήσουμε να συγκεντρώσουμε τις κρίσεις τους που αφορούν στο : οικονομικό – επιχειρηματικό αλλά και κοινωνικό ενδιαφέρον, αφού νέες επιχειρήσεις δημιουργούν καινούργιες θέσεις εργασίας, μειώνουν την ανεργία και αυξάνουν την κοινωνική διάθεση του πληθυσμού.

- Το ερωτηματολόγιο για τους φορείς, θα περιλαμβάνει ερωτήσεις που θα αποβλέπουν στην εκτίμησή τους ως προς : την ποσότητα των υπαρχόντων ΔΑΧ, την ποιότητα, το μέγεθος, την θέση τους, την ευκολία πρόσβασης, τις υπάρχουσες χρήσεις, τις οικονομικές δραστηριότητες που έλκουν ή απωθούν, την επίδρασή τους στις αξίες των ακινήτων γύρω τους, τα προβλήματα που δημιουργούν οι αναπτυσσόμενες χρήσεις (π.χ. μπαρ) στις κατοικίες που υπάρχουν γύρω (ηχορύπανση, ασφάλεια, περιβαλλοντικά και προβλήματα εικόνας).

4.3. Για τους Τεχνοκράτες – Μηχανικούς.

Στους τεχνοκράτες θα απευθυνθούμε για να έχουμε την εκτίμησή τους όσον αφορά την χρηστικότητα των ΔΑΧ. Δηλαδή, κατά πόσον οι ΔΑΧ αξιοποιούν ή επιβαρύνουν με προβλήματα τις κατοικίες που οικοδομούνται σε οικοδομικά τετράγωνα που εφάπτονται με ΔΑΧ.

Οι τεχνοκράτες δηλαδή, είναι δυνατόν να μας δώσουν πληροφορίες που θα αφορούν στην υπάρχουσα πολεοδομική νομοθεσία, καλύπτοντας την πλευρά των αποζημιώσεων από τους δημότες για τη δημιουργία των ΔΑΧ (δηλαδή πόσο επιβαρύνουν την τιμή των ακινήτων και πόσο δυσβάσταχτο είναι το κόστος αυτό για τους αγοραστές) και τον τομέα της δόμησης με τις «αδιαιτερότητες» που χαρακτηρίζουν π.χ. την επαφή ενός ΔΑΧ με τα κτίρια.

Επίσης, θα αναφέρονται και στην καθημερινή πρακτική με ταυτόχρονη αναφορά στο γνωστικό υπόβαθρό τους που είναι εμπλουτισμένο και ευαισθητοποιημένο στην προστασία της αστικής οικολογικής ισορροπίας και παράλληλα στην ποιότητα ζωής.

Ένα επιπλέον στοιχείο που είναι δυνατόν να μας γνωστοποιηθεί με το ερωτηματολόγιο προς τους τεχνοκράτες, είναι η αξιοποίηση της γης (οικοπέδων) σε σχέση με τους ΔΑΧ. Η επίδραση των τιμών της γης από τους ΔΑΧ και όλη η αλυσίδα των αντιδράσεων της αγοράς γενικότερα, θα αναδείξουν τις επιπτώσεις των ΔΑΧ στην σύγχρονη κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα.

- Το ερωτηματολόγιο για τους τεχνοκράτες θα περιλαμβάνει ερωτήσεις για να εκτιμήσουμε την άποψή τους ως προς : την ποσότητα των υπαρχόντων ΔΑΧ, την ποιότητα, το μέγεθος, την θέση τους, την ευκολία πρόσβασης (και από τα ΑΜΕΑ). Επίσης, τα πλεονεκτήματα αλλά και τα μειονεκτήματα που δημιουργούνται στις κατοικίες που οικοδομούνται γύρω τους (π.χ. αερισμός, ηλιασμός αλλά και η χρήση ΚΧ-πεζόδρομων). Από τους τεχνοκράτες θα ήταν χρήσιμο να μάθουμε το πόσο δίκαιους, πόσο σαφείς και πόσο εύκολα εφαρμόσιμους θεωρούν τους υπάρχοντες μηχανισμούς εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων,

Το πλήθος των αρχιτεκτόνων μηχανικών (ή γενικά των τεχνοκρατών που έχουν σχέση με την κατασκευή των κατοικιών, αλλά και με τους ΔΑΧ), που δραστηριοποιούνται στην κάθε πόλη, είναι : στην Λάρισα 235, στο Βόλο 220, στην

Πάτρα 400 και στο Ηράκλειο της Κρήτης 330 (σύμφωνα με πληροφορίες από τα αντίστοιχα περιφερειακά τμήματα του Τ.Ε.Ε.).

Με τον τρόπο αυτό, πιστεύουμε ότι θα μπορέσουμε να επιτύχουμε την σύγκριση των τοπικών περιπτώσιολογικών μελετών, με ενδιαφέροντα ερευνητικά – ακαδημαϊκά παραδείγματα και με απώτερο στόχο την λύση των προβλημάτων στις πόλεις μας, δηλαδή τη δημιουργία νέων και τη συντήρηση των ήδη υπαρχόντων ΔΑΧ, έτσι ώστε οι πόλεις να καταστούν πιο ανθρώπινες, πιο ανταγωνιστικές – ελκυστικές και πιο δημιουργικές.

5. Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

Στη συνέχεια παραθέτουμε μία (απλή) αριθμητική επεξεργασία των απαντήσεων, όπως αυτή προέκυψε από τα δεδομένα του ερωτηματολογίου και αφορά τις πόλεις του Βόλου, του Ηρακλείου, της Λάρισας και της Πάτρας και ειδικότερα για τους κατοίκους, τους τεχνοκράτες και τους φορείς των πόλεων.

5.1. Στη πόλη του Βόλου

Οι Δημότες – Κάτοικοι

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη :

α) το 40,32 % κρίνει ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά). Η πλειονότητα των ερωτηθέντων, δηλαδή το 53,23 %, κρίνει ότι είναι μάλλον πολλοί, και η μειονότητα, δηλ. 6,45 %, τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 16,13 % πιστεύει ότι είναι στο κέντρο της πόλης, το 56,45 % πιστεύει ότι είναι μάλλον διάσπαρτοι στις γειτονιές και το 27,42 % ότι είναι διάσπαρτοι στις γειτονιές.

γ) το 45,16 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας , ενώ μόλις το 8,07 % τους θεωρεί ότι έχουν μεγάλη επιφάνεια. Το 46,77 % θεωρεί ότι είναι μάλλον μικρής επιφάνειας.

δ) ένα μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων, δηλ. το 45,16 %, τους κρίνει εγκαταλελειμμένους και μόλις το 6,45 % τους κρίνει ότι είναι καλά φροντισμένοι. Το 48,39 % κρίνει ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι.

ε) το 22,58 % θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα από τους κατοίκους της πόλης, το 17,74 % θεωρεί ότι τους επισκέπτονται ευρέως και το 59,68 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως.

ζ) το 24,19 % πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) και το 27,42 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα MMM . Το υπόλοιπο 48,39 % θεωρεί ότι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι.

η) οι μισοί από τους ερωτηθέντες , δηλ. το 50,0 % , κρίνει ότι δεν προσφέρουν καμία δυνατότητα (παροχής υπηρεσιών) και μόνο το 6,45 % κρίνει ότι προσφέρουν πολλές δυνατότητες. Το 43,55 % κρίνει ότι μάλλον προσφέρουν πολλές δυνατότητες.

θ) ένα μικρό ποσοστό δηλ. 11,29 % τους εκτιμά στο σύνολό τους, ενώ το 43,55 % δεν τους αρέσει καθόλου. Το 45,16 % δηλώνει ότι μάλλον τους αρέσει.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) μόνον το 6,45 % των ερωτηθέντων κρίνει ότι είναι περιττοί , άλλο ένα 6,45 % κρίνει ότι είναι μάλλον περιττοί και η πλειονότητα δηλ. το 87,10 % κρίνει ότι είναι απολύτως απαραίτητοι.

β) το 64,52 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη , το 11,29 % θα τους ήθελε σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ και το υπόλοιπο 24,19 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) μόνον το 4,84 % των ερωτηθέντων πιστεύει ότι θα πρέπει να είναι μικρής επιφάνειας, το 59,68 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας και το 35,48 % ότι θα πρέπει μάλλον να είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων , δηλ. το 95,16 % πιστεύει ότι θα πρέπει να έχουν ποιοτική κατασκευή , μόνον το 1,61 % αδιαφορεί για την ποιότητα της κατασκευής τους και το 3,23 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να έχουν ποιοτική κατασκευή.

ε) μια μεγάλη πλειοψηφία, δηλ. το 70,97 % θεωρεί ότι θα χρειάζεται να προσφέρουν πολλές δυνατότητες (παροχής υπηρεσιών) , ενώ μόνον το 4,84 % απάντησε ότι δεν χρειάζεται, από τους προβλεπόμενους ΔΑΧ, να προσφέρουν καμία δυνατότητα. Το υπόλοιπο 8,06 % θεωρεί ότι μάλλον θα χρειάζεται να προσφέρουν πολλές δυνατότητες.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την απαλλοτρίωση των ΔΑΧ και την χρήση τους :

α) το 83,87 % συμφωνεί ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει καινούργιους ΔΑΧ και μόνον το 16,13 % των ερωτηθέντων αξιολογεί ότι μάλλον θα πρέπει να διατεθούν περισσότερα χρήματα για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ. Ούτε ένας (0,0 %) δεν βρέθηκε που να διαφωνεί ριζικά με την παραπάνω θέση.

β) το 64,52 % διαφωνεί με την επιβολή πρόσθετων φόρων, το 14,51 % συμφωνεί και το 20,97 % μάλλον συμφωνεί με τους πρόσθετους φόρους.

γ) το 35,48 % διαφωνούν με την άποψη ότι όλοι οι δημότες μιας πόλης πρέπει να συνεισφέρουν οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ, το 40,33 % των ερωτηθέντων συμφωνούν με την παραπάνω άποψη και το υπόλοιπο 24,19 % μάλλον συμφωνούν με το να συνεισφέρουν όλοι οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ.

δ) ένα μεγάλο ποσοστό, δηλ. το 70,97 % διαφωνούν με το να συνεισφέρουν στη δημιουργία νέων ΔΑΧ μόνον όσοι επωφελούνται άμεσα, το 11,29 % συμφωνεί και το υπόλοιπο 17,74 % μάλλον συμφωνεί με την άποψη.

ε) ένα μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων, δηλ. το 58,07 % συμφωνούν απόλυτα με το να παραχωρηθεί τμήμα των ΔΑΧ σε άλλες χρήσεις και τα κέρδη να επιστραφούν στους δημότες (π.χ. με μείωση φόρων), μόνον το 27,42 % διαφωνεί και το υπόλοιπο 14,51 % μάλλον συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Στην ερώτηση (4), σχετικά με την ζωή στην πόλη :

α) μόνον το 8,06 % των ερωτηθέντων δηλώνουν ότι είναι απόλυτα ικανοποιημένοι με τη ζωή στην πόλη. Το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 58,07 % δηλώνουν ότι είναι μάλλον ικανοποιημένοι με την ζωή στην πόλη και το υπόλοιπο 33,87 % δίνουν απόλυτα αρνητική απάντηση σχετικά με την ζωή στην πόλη.

β) η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δηλ. το 51,62 % δηλώνει αρνητικά στο εάν θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη (εάν υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες). Ποσοστό 24,19 % δηλώνει ότι θα μετακόμιζε και το ίδιο ποσοστό δηλ. 24,19 % ότι μάλλον θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη.

γ) Ένα ποσοστό 38,71 % δηλώνει ότι στα χαρακτηριστικά της πόλης που θα μετακόμιζε θα υπολόγιζε και τους υπάρχοντες ΔΑΧ. Ένα ποσοστό 33,87 % δηλώνει ότι δεν θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ και ένα ποσοστό 27,42 % ότι μάλλον θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ.

Στην ερώτηση (5), σχετικά με το εισόδημα που θα διέθεταν :

α) για την βελτίωση των υπαρχόντων ΔΑΧ , η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 58,07 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5 /00, το 33,87% θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και ένα ποσοστό 8,06 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

β) για να γίνουν καινούργιοι Δ.Α.Χ., το 50,0 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5/00, το 35,48 % θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και το 14,52 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής τους :

α) το 38,71 % έχουν χαμηλό εισόδημα, μόνον το 6,45 % έχουν υψηλό εισόδημα και το 54,84 % έχουν μάλλον υψηλό εισόδημα.

β) το 20,97 % ανήκουν στην εργατική τάξη, το 16,13 % ανήκουν στην αστική τάξη και το 62,90 % ανήκουν μάλλον στην αστική τάξη.

γ) για το 17,74 % υπάρχουν μικρά νοικοκυριά (εργένηδες ή ζευγάρια), για το 25,81 % υπάρχουν μεγάλα νοικοκυριά (δηλαδή τριμελείς και άνω οικογένειες) και για την πλειοψηφία δηλ. το 56,45 % υπάρχουν μάλλον μεγάλα νοικοκυριά .

Στο PROFILE των ερωτώμενων :

Η μεγάλη πλειοψηφία δηλ. το 66,13 % είναι γυναίκες και μόνο το 33,87 % είναι άνδρες.

Από αυτούς, το 41,94 % είναι γεννημένοι πριν το 1970 δηλ. ηλικίας πάνω από 36 ετών, ενώ το 58,06 % είναι γεννημένοι μετά το 1970.

Το 43,55 % των ερωτηθέντων έχει τελειώσει γυμνάσιο ή λύκειο, ακριβώς το ίδιο ποσοστό δηλ. 43,55 % έχει εκπαίδευση ΑΕΙ και το 12,90 % έχει και μεταπτυχιακές σπουδές.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 53,23 % εργάζεται στον ιδιωτικό τομέα, το 29,03 % εργάζεται στο δημόσιο και το 17,74 % είναι άνεργοι.

Το εισόδημά τους , για το 74,19 % των ερωτηθέντων, είναι χαμηλό έως μέτριο, ενώ για το 25,81 % κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα.

Η απόσταση της κατοικίας των ερωτηθέντων από (οποιοδήποτε) ΔΑΧ , για το 77,42 % είναι (σχετικά) μικρή , ενώ για το 22,58 % είναι (σχετικά) μεγάλη.

Οι τεχνοκράτες - μηχανικοί:

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) το 50,0 % κρίνει τους υπάρχοντες ΔΑΧ μάλλον λίγους (αριθμητικά), ενώ το υπόλοιπο 50,0 % τους κρίνει πολύ λίγους. Κανένας από τους ερωτώμενους (0,0 %) δεν τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 10,0 % πιστεύει ότι οι υπάρχοντες ΔΑΧ βρίσκονται στο κέντρο της πόλης , ενώ το 50,0 % ότι είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες. Το υπόλοιπο 40,0 % πιστεύει ότι μάλλον είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες.

γ) το 50,0 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας και μόνο το 10,0 % ότι είναι μεγάλης επιφάνειας. Το 40,0 % τους θεωρεί ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας.

δ) το 40,0 % αξιολογεί ότι δεν προσφέρουν κανένα πλεονέκτημα (παροχής υπηρεσιών), ενώ μόνο το 20,0 % ότι προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα. Το υπόλοιπο 40,0 % αξιολογεί ότι μάλλον προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα .

ε) μόνο το 10,0 % των ερωτηθέντων τους εκτιμά ευρέως, ενώ το 30,0 % δεν τους εκτιμά καθόλου. Το 60,0 % μάλλον τους εκτιμά .

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) η συντριπτική πλειοψηφία, δηλαδή το 90,0 % κρίνει τους προβλεπόμενους ΔΑΧ απολύτως απαραίτητους.

β) το 50,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 30,0 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας , ενώ μόνο το 10,0 % θα ζητούσε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 80,0 % πιστεύει ότι θα έπρεπε να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα, ενώ το 20,0 % ότι μάλλον δεν χρειάζεται να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα.

Στην ερώτηση (3) :

α) το 70,0 % πιστεύει ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει επιπλέον ΔΑΧ, ενώ το 20,0 % πιστεύει ότι η πόλη δεν χρειάζεται να διαθέσει περισσότερα χρήματα για την παροχή επιπλέον ΔΑΧ.

β) το σύνολο των ερωτηθέντων, το 100,0 % πιστεύει ότι οι νέοι ΔΑΧ θα πρέπει να προσφέρουν πλεονεκτήματα γύρω τους όπως αερισμό, ηλιασμό, πεζοδρόμους κλπ.

γ) το 40,0 % συμφωνεί με την άποψη ότι ένα τμήμα των ΔΑΧ μπορεί να παραχωρηθεί σε άλλες χρήσεις, όταν αυτό είναι προσοδοφόρο, και τα κέρδη να δοθούν πίσω στους δημότες (π.χ. με μείωση των δημοτικών φόρων), ενώ το 60,0 % διαφωνεί με αυτή την άποψη.

Στην ερώτηση (4), συγκρίνοντας τους τρόπους απόκτησης των ΚΧ :

Όσον αφορά την αναγκαστική απαλλοτρίωση (ΑΑ)

α) μόνο το 20,0 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ το 30,0 % σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 50,0 % την κρίνει μάλλον δίκαια.

β) Το 50,0 % ότι είναι σαφής, ενώ το 20,0 % πιστεύει ότι υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Το 40,0 % πιστεύει ότι μάλλον δεν είναι σαφής.

γ) Το 50,0 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία, ενώ μόνον το 10,0 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη. Το 40,0 % την θεωρεί μάλλον δύσκολα εφαρμόσιμη.

Όσον αφορά την Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) :

α) ένα ποσοστό 40,0 % κρίνει την διαδικασία δίκαια και άλλο ένα 40,0 % σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 20,0 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια .

β) ένα ποσοστό 10,0 % ότι είναι σαφής, ενώ το 60,0 % ότι υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Το 30,0 % την θεωρεί μάλλον ότι δεν είναι σαφής.

γ) το 50,0 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία, ενώ μόνον το 10,0 % ότι εφαρμόζεται εύκολα. Το 40,0 % πιστεύει ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμη.

Όσον αφορά την εισφορά σε γη (ΕΓ) :

α) ένα ποσοστό 70,0 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ μόνον το 10,0 % σαν μη δίκαια. Το 20,0 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια.

β) το 80,0 % ότι είναι σαφής και μόνον το 10,0 % ότι υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης . Το υπόλοιπο 10,0 % πιστεύει ότι μάλλον δεν είναι σαφής.

γ) το 30,0 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία, ενώ ένα ποσοστό 10,0 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμος και το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 60,0 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμος.

Στην ερώτηση (5) :

Αξιολογώντας τις νομικές και οικονομικές διαδικασίες (απαλλοτριώσεις , ορισμός τιμής μονάδος κ.λ.π.) των κατοίκων με το κράτος και τους αρμόδιους φορείς (πχ ΟΤΑ).

α) το σύνολο των ερωτηθέντων (το 100,0 %) κρίνει ότι είναι χρονοβόρες. Κανείς (0,0 %) δεν τις θεωρεί σύντομες.

β) το 50,0 % ότι δεν υπάρχει εμπιστοσύνη στις συναλλαγές με το κράτος και τους φορείς και μόνον το 30,0 % θεωρεί ότι υπάρχει εμπιστοσύνη . Το υπόλοιπο 20,0 % θεωρεί ότι μάλλον δεν υπάρχει εμπιστοσύνη.

γ) το 70,0 % πιστεύει ότι απαιτείται νομική στήριξη και μόνον το 30,0 % ότι μάλλον δεν χρειάζεται νομική στήριξη. Κανείς από τους ερωτώμενους (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν χρειάζεται νομική στήριξη.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με το εάν πρέπει να βρεθούν και να υλοποιηθούν νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ :

- α) το 30,0 % των ερωτηθέντων θέλει οι νέοι τρόποι απόκτησης Δ.Α.Χ. να εξασφαλίζουν περισσότερη κοινωνική δικαιοσύνη,
- β) το 70,0 % συντομότερο χρόνο υλοποίησης,
- γ) το 80,0 % απλούστερες διαδικασίες
- δ) το 50,0 % λιγότερο κόστος υλοποίησης , και
- ε) το 60,0 % δεν ικανοποιείται από τους υπάρχοντες τρόπους.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Οι ερωτηθέντες είναι 20,0 % γυναίκες και 80,0 % άνδρες , από τους οποίους το 30,0 % έχουν ηλικία πάνω από 36 χρόνων και το 70,0 % είναι μικρότεροι από 36 χρόνων.

Στο επάγγελμά τους :

το 10,0 % είναι αρχιτέκτονες μηχανικοί,

το 20,0 % είναι πολιτικοί μηχανικοί,

το 20,0 % είναι μηχανικοί χωροταξίας – πολεοδομίας & περιφερειακής ανάπτυξης και

το 50,0 % είναι τοπογράφοι μηχανικοί.

Το 50,0 % (από αυτούς) έχουν μεταπτυχιακές σπουδές σε ΑΕΙ.

Στον επαγγελματικό χώρο : το 40,0 % δραστηριοποιείται περισσότερα από 10 χρόνια, ενώ το 60,0 % έχουν λιγότερα από 10 χρόνια δουλειάς.

Για τον όγκο δουλειάς, για το 40,0 % των ερωτηθέντων είναι μικρός έως μέτριος και για το 60,0 % είναι μεγάλος.

Οι φορείς :

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) το 83,33 % τους αξιολογεί σαν πολύ λίγους (αριθμητικά)

β) το 33,33 % θεωρεί ότι είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες και το 50,0 % θεωρεί ότι μάλλον είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες.

γ) το 66,67 % πιστεύει ότι είναι μικρής επιφάνειας και το υπόλοιπο 33,33 % πιστεύει ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας .

δ) το 16,67 % τους αξιολογεί ότι είναι καλά φροντισμένοι, το 16,67 % ότι είναι εγκαταλελειμμένοι και το υπόλοιπο 66,66 % τους αξιολογεί ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι.

ε) το 16,67 % θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα, το 83,33 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως και κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι έχουν μεγάλη επισκεψιμότητα.

ζ) το 50,0 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ , το 16,67 % πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα ΜΜΜ και το υπόλοιπο 33,33 % πιστεύει ότι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι.

η) το 50,0 % κρίνει ότι προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες, το 50,0 % κρίνει ότι μάλλον προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανένας δεν απάντησε ότι απωθούν οικονομικές δραστηριότητες.

θ) το 66,67 % απαντά ότι βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, ενώ το υπόλοιπο 33,33 % απαντά ότι μάλλον βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη. Κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι εμποδίζουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) το 83,33 % θεωρεί τους προβλεπόμενους ΔΑΧ σαν απολύτως απαραίτητους και το 16,67 % τους θεωρεί μάλλον απαραίτητους. Κανένας (0,0%) δεν πιστεύει ότι είναι περιττοί.

β) το 33,33 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη, το 33,33 % πιστεύει ότι θα πρέπει να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ και το υπόλοιπο 33,33 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 66,67 % θα προτιμούσε να είναι μεγάλης επιφάνειας, ενώ το 33,33 % θα επέλεγε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 66,67 % πιστεύει ότι θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες, ενώ το υπόλοιπο 33,33 % πιστεύει ότι μάλλον θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανείς δεν πιστεύει ότι θα απωθήσουν οικονομικές δραστηριότητες.

ε) το 66,67 % είναι σίγουροι ότι θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, ενώ το 33,33 % ελπίζει ότι μάλλον θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την κατάσταση της πόλης :

α) το 100,0 % των ερωτηθέντων θεωρεί την κατάσταση της πόλης (στο σύνολό της) μάλλον καλή. Κανείς (0,0 %) δεν την θεωρεί κακή.

β) το 50,0 % των ερωτηθέντων αξιολογεί τις επενδύσεις που έγιναν κατά την τελευταία 5 ετία, μάλλον καλές, το 33,33 % τις αξιολογεί σαν καλές, ενώ ένα ποσοστό 16,67 % τις αξιολογεί σαν κακές.

γ) το 50,0 % ελπίζει ότι οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν στην επόμενη 5 ετία θα είναι μάλλον καλές, το 16,67 % θα είναι καλές και ένα ποσοστό 33,33 % δεν πιστεύει ότι θα είναι καλές.

δ) η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 66,67 % κρίνει την οικοδομική ανάπτυξη (δραστηριότητα) καλή, ενώ το 33,33 % την κρίνει μάλλον καλή . Κανείς δεν ισχυρίζεται ότι η οικοδομική ανάπτυξη είναι κακή.

ε) το σύνολο των ερωτηθέντων δηλ. το 100,0 % συμφωνεί ότι την επόμενη 5 ετία η οικοδομική ανάπτυξη θα διατηρηθεί καλή και κανείς (0,0 %) δεν αντιλέγει .

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων, δηλ. το 83,33 % έχει κάνει σπουδές σε ΑΕΙ , ενώ το 50,0 % από αυτούς έχει και μεταπτυχιακές σπουδές.

5.2. Στη πόλη του **Ηρακλείου**

Οι Δημότες - Κάτοικοι

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη :

α) η συντριπτική πλειοψηφία δηλ. το 75,0 % τους κρίνει πάρα πολλούς, ενώ το υπόλοιπο 25,0 % κρίνει ότι είναι μάλλον πολλοί. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά).

β) το 50,0 % πιστεύει ότι είναι στο κέντρο της πόλης , ενώ το υπόλοιπο 50,0 % πιστεύει ότι είναι μάλλον διάσπαρτοι στις γειτονιές . Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι είναι στο κέντρο της πόλης.

γ) το 80,0 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας, ενώ μόλις το 20,0 % θεωρεί ότι είναι μάλλον μικρής επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν τους αξιολογεί ότι έχουν μεγάλη επιφάνεια.

δ) οι μισοί των ερωτηθέντων, δηλ. το 50,0 %, τους κρίνει εγκαταλελειμμένους και οι υπόλοιποι δηλ. το 50,0 % τους κρίνει ότι είναι μάλλον εγκαταλελειμμένοι. Κανείς (0,0 %) δεν τους αξιολογεί ότι είναι καλά φροντισμένοι.

ε) το 40,0 % θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα από τους κατοίκους της πόλης, το 55,0 % θεωρεί ότι μάλλον έχουν μικρή επισκεψιμότητα και το 5,0 % θεωρεί ότι τους επισκέπτονται ευρέως.

ζ) το 30,0 % πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα ΜΜΜ και το 55,0 % πιστεύει ότι είναι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι. Το υπόλοιπο 15,0 % θεωρεί ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ..

η) οι μισοί από τους ερωτηθέντες, δηλ. το 50,0 % , κρίνει ότι δεν προσφέρουν καμία δυνατότητα (παροχής υπηρεσιών) και το υπόλοιπο 50,0 % κρίνει ότι μάλλον προσφέρουν πολλές δυνατότητες. Κανείς (0,0 %) δεν κρίνει ότι προσφέρουν πολλές δυνατότητες.

θ) ένα πολύ μικρό ποσοστό δηλ. το 5,0 % τους εκτιμά στο σύνολό τους, ενώ το 30,0 % δηλώνει ότι μάλλον τους αρέσει. Το 65,0 % δηλώνει ότι δεν τους αρέσει.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) κανείς (0,0 %) από τους ερωτηθέντες δεν κρίνει ότι είναι περιττοί. Ένα μικρό ποσοστό δηλ. το 5,0 % κρίνει ότι είναι μάλλον περιττοί και η πλειονότητα δηλ. το 95,0 % κρίνει ότι είναι απολύτως απαραίτητοι.

β) το 5,0 % μόνον θα ήθελε να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ, το 85,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη, και το υπόλοιπο 10,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) κανείς (0,0 %) από τους ερωτηθέντες δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας, το 70,0 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας και το 30,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, δηλ. το 90,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει να έχουν ποιοτική κατασκευή και μόνον το 10,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να έχουν ποιοτική κατασκευή. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι θα πρέπει να είναι πρόχειρα κατασκευασμένοι.

ε) μια μεγάλη πλειοψηφία, δηλ. το 95,0 % θεωρεί ότι θα χρειάζεται να προσφέρουν πολλές δυνατότητες (παροχής υπηρεσιών), ενώ μόνον το 5,0 % θεωρεί ότι μάλλον θα χρειάζεται να προσφέρουν πολλές δυνατότητες. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται να προσφέρουν καμία δυνατότητα.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την απαλλοτρίωση των ΔΑΧ και την χρήση τους :

- α) το 80,0 % συμφωνεί ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει καινούργιους ΔΑΧ και μόνον το 20,0 % των ερωτηθέντων αξιολογεί ότι μάλλον θα πρέπει να διατεθούν περισσότερα χρήματα για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ. Ούτε ένας (0,0 %) δεν βρέθηκε που να διαφωνεί ριζικά με την παραπάνω θέση.
- β) το 65,0 % διαφωνεί με την επιβολή πρόσθετων φόρων (για τους νέους ΔΑΧ) , και το 35,0 % μάλλον συμφωνεί με τους πρόσθετους φόρους. Κανείς (0,0 %) δεν συμφωνεί με την παραπάνω θέση.
- γ) το 35,0 % διαφωνούν με την άποψη ότι όλοι οι δημότες μιας πόλης πρέπει να συνεισφέρουν οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ, το 25,0 % των ερωτηθέντων συμφωνούν με την παραπάνω άποψη και το υπόλοιπο 40,0 % μάλλον συμφωνούν με το να συνεισφέρουν όλοι οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ.
- δ) ένα μεγάλο ποσοστό, δηλ. το 65,0 % διαφωνούν με το να συνεισφέρουν στη δημιουργία νέων ΔΑΧ μόνον όσοι επωφελούνται άμεσα. Μόνον ένα μικρό ποσοστό δηλ. το 5,0 % συμφωνεί και το υπόλοιπο 30,0 % μάλλον συμφωνεί με την άποψη.
- ε) το 35,0 % συμφωνούν απόλυτα με το να παραχωρηθεί τμήμα των ΔΑΧ σε άλλες χρήσεις και τα κέρδη να επιστραφούν στους δημότες (π.χ. με μείωση φόρων), το 40,0 % διαφωνεί και το υπόλοιπο 25,0 % μάλλον συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Στην ερώτηση (4), σχετικά με την ζωή στην πόλη :

- α) κανείς (0,0 %) από τους ερωτηθέντες δεν δηλώνει ότι είναι απόλυτα ικανοποιημένος με τη ζωή στην πόλη. Το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 65,0 % δίνουν απόλυτα αρνητική απάντηση σχετικά με την ζωή στην πόλη και το υπόλοιπο 35,0 % δηλώνουν ότι είναι μάλλον ικανοποιημένοι με την ζωή στην πόλη
- β) το 20,0 % δηλώνει αρνητικά στο εάν θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη (εάν υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες). Ποσοστό 45,0 % δηλώνει ότι θα μετακόμιζε και το 35,0 % ότι μάλλον θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη.
- γ) Ένα ποσοστό 40,0 % δηλώνει ότι στα χαρακτηριστικά της πόλης που θα μετακόμιζε θα υπολόγιζε και τους υπάρχοντες ΔΑΧ . Ένα ποσοστό 15,0 % δηλώνει ότι δεν θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ και ένα ποσοστό 45,0 % ότι μάλλον θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ.

Στην ερώτηση (5), σχετικά με το εισόδημα που θα διέθεταν :

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

α) για την βελτίωση των υπαρχόντων ΔΑΧ, η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 80,0 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5/00, το 15,0 % θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και ένα ποσοστό 5,0 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

β) για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ, το 70,0 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5/00, το 20,0 % θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και το 10,0 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής τους :

α) το 25,0 % έχουν χαμηλό εισόδημα, μόνον το 5,0 % έχουν υψηλό εισόδημα και το 70,0 % έχουν μάλλον υψηλό εισόδημα.

β) το 10,0 % ανήκουν στην εργατική τάξη, το 15,0 % ανήκουν στην αστική τάξη και το 75,0 % ανήκουν μάλλον στην αστικά τάξη.

γ) για το 5,0 % υπάρχουν μικρά νοικοκυριά (εργένηδες ή ζευγάρια), για το 95,0 % υπάρχουν μάλλον μεγάλα νοικοκυριά (δηλαδή τριμελείς και άνω οικογένειες). Από τους ερωτηθέντες κανείς (0,0 %) δεν ζει σε περιοχή με μεγάλα νοικοκυριά .

Στο PROFILE των ερωτώμενων :

Η μεγάλη πλειοψηφία δηλ. το 75,0 % είναι γυναίκες και μόνο το 25,0 % είναι άνδρες. Από αυτούς, το 80,0 % είναι γεννημένοι πριν το 1970 (δηλ. ηλικίας πάνω από 36 ετών) , ενώ το 20,0 % είναι γεννημένοι μετά το 1970.

Το 25,0 % των ερωτηθέντων έχει τελειώσει γυμνάσιο ή λύκειο, ενώ ένα ποσοστό 75,0 % έχει εκπαίδευση ΑΕΙ. Το 10,0 % έχει και μεταπτυχιακές σπουδές.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 70,0 % εργάζεται στον ιδιωτικό τομέα , ενώ το 30,0 % εργάζεται στο δημόσιο.

Το εισόδημά τους, για το 75,0 % των ερωτηθέντων, είναι χαμηλό έως μέτριο, ενώ για το 25,0 % κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα.

Η απόσταση της κατοικίας των ερωτηθέντων από (οποιοδήποτε) ΔΑΧ, για το 45,0 % είναι (σχετικά) μικρή, ενώ για το 55,0 % είναι (σχετικά) μεγάλη.

Οι τεχνοκράτες - μηχανικοί :

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) το 66,67% κρίνει τους υπάρχοντες ΔΑΧ πολύ λίγους (αριθμητικά), ενώ το υπόλοιπο 33,33 % τους κρίνει μάλλον λίγους. Κανένας από τους ερωτώμενους (0,0 %) δεν τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 33,33 % πιστεύει ότι οι υπάρχοντες ΔΑΧ βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, το υπόλοιπο 66,67 % πιστεύει ότι μάλλον είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες.

γ) το 66,67 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας και το 33,33 % ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν έχει την αίσθηση ότι είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) το 50,0 % αξιολογεί ότι δεν προσφέρουν κανένα πλεονέκτημα (παροχής υπηρεσιών), ενώ μόνο το 33,33 % ότι προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα. Το υπόλοιπο 16,67 % αξιολογεί ότι μάλλον προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα.

ε) μόνο το 33,33 % των ερωτηθέντων τους εκτιμά ευρέως, ενώ το 66,67 % δεν τους εκτιμά καθόλου.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) η συντριπτική πλειοψηφία, δηλαδή το 83,33 % κρίνει τους προβλεπόμενους ΔΑΧ απολύτως απαραίτητους, ενώ το υπόλοιπο 16,67 % κρίνει ότι μάλλον είναι απαραίτητοι. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι είναι περιττοί.

β) το 83,33 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη, ενώ το υπόλοιπο 16,67 % πιστεύει ότι μάλλον θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 83,33 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας, ενώ μόνο το 16,67 % θα ζητούσε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 50,0 % πιστεύει ότι θα έπρεπε να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα, ενώ το 50,0 % ότι μάλλον δεν χρειάζεται να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα.

Στην ερώτηση (3) :

α) το 66,67 % πιστεύει ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει επιπλέον ΔΑΧ, ενώ το 33,33 % πιστεύει ότι η πόλη μάλλον θα πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται να διαθέσει περισσότερα χρήματα για την παροχή επιπλέον ΔΑΧ.

β) το σύνολο των ερωτηθέντων, το 100,0 % πιστεύει ότι οι νέοι ΔΑΧ θα πρέπει να προσφέρουν πλεονεκτήματα γύρω τους όπως αερισμό, ηλιασμό, πεζοδρόμους κλπ.

γ) το 66,67 % συμφωνεί με την άποψη ότι ένα τμήμα των ΔΑΧ μπορεί να παραχωρηθεί σε άλλες χρήσεις, όταν αυτό είναι προσοδοφόρο, και τα κέρδη να

δοθούν πίσω στους δημότες (π.χ. με μείωση των δημοτικών φόρων) , ενώ το 33,33 % μάλλον διαφωνεί με αυτή την άποψη.

Στην ερώτηση (4), συγκρίνοντας τους τρόπους απόκτησης των ΚΧ :

Όσον αφορά την αναγκαστική απαλλοτρίωση (ΑΑ)

α) μόνο το 33,33 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ το 16,67% σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 50,0 % την κρίνει μάλλον δίκαια.

β) Το 66,67 % ότι είναι σαφής, ενώ το υπόλοιπο 33,33 % πιστεύει ότι μάλλον δεν είναι σαφής.

γ) Το 33,33 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ μόνον το 16,67 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη. Το 50,0 % την θεωρεί μάλλον δύσκολα εφαρμόσιμη.

Όσον αφορά την Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) :

α) ένα ποσοστό 33,33 % κρίνει την διαδικασία δίκαια και άλλο ένα 50,0 % σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 16,67 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια.

β) ένα ποσοστό 16,67 % ότι είναι σαφής, ενώ το 33,33 % ότι υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Το 50,0 % την θεωρεί μάλλον ότι δεν είναι σαφής.

γ) το 83,33 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ μόνον το 16,67 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμη. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι εφαρμόζεται εύκολα.

Όσον αφορά την εισφορά σε γη (ΕΓ) :

α) ένα ποσοστό 50,0 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ μόνον το 16,67 % σαν μη δίκαια. Το 33,33 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια.

β) το 50,0 % ότι είναι σαφής και το υπόλοιπο 50,0 % ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν είναι σαφής.

γ) το 33,33 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία, ενώ ένα ποσοστό 16,67 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμος και το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 50,0 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμος.

Στην ερώτηση (5) :

Αξιολογώντας τις νομικές και οικονομικές διαδικασίες (απαλλοτριώσεις, ορισμός τιμής μονάδος κ.λ.π.) των κατοίκων με το κράτος και τους αρμόδιους φορείς (πχ ΟΤΑ).

α) το σύνολο των ερωτηθέντων (το 100,0 %) κρίνει ότι είναι χρονοβόρες. Κανείς (0,0 %) δεν τις θεωρεί σύντομες.

β) το 50,0 % ότι δεν υπάρχει εμπιστοσύνη στις συναλλαγές με το κράτος και τους φορείς και μόνον το 33,33 % θεωρεί ότι υπάρχει εμπιστοσύνη. Το υπόλοιπο 16,67 % θεωρεί ότι μάλλον δεν υπάρχει εμπιστοσύνη.

γ) το 50,0 % πιστεύει ότι απαιτείται νομική στήριξη και το 50,0 % ότι μάλλον δεν χρειάζεται νομική στήριξη. Κανείς από τους ερωτώμενους (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν χρειάζεται νομική στήριξη.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με το εάν πρέπει να βρεθούν και να υλοποιηθούν νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ :

α) το 66,67 % των ερωτηθέντων θέλει οι νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ να εξασφαλίζουν περισσότερη κοινωνική δικαιοσύνη,

β) το 66,67 % συντομότερο χρόνο υλοποίησης,

γ) το 50,0 % απλούστερες διαδικασίες,

δ) το 66,67 % λιγότερο κόστος υλοποίησης, και

ε) το 83,33 % δεν ικανοποιείται από τους υπάρχοντες τρόπους.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Οι ερωτηθέντες είναι 16,67 % γυναίκες και 83,33 % άνδρες, από τους οποίους το σύνολο δηλ. το 100,0 % έχουν ηλικία πάνω από 36 χρόνων.

Στο επάγγελμά τους :

το 33,33 % είναι αρχιτέκτονες μηχανικοί,

το 33,33 % είναι πολιτικοί μηχανικοί,

το 16,67 % είναι μηχανολόγοι μηχανικοί και

το 16,67 % είναι τοπογράφοι μηχανικοί.

Κανείς (0,0 %) από αυτούς δεν έχουν μεταπτυχιακές σπουδές σε ΑΕΙ .

Στον επαγγελματικό χώρο : και το 100,0 % δραστηριοποιείται περισσότερα από 10 χρόνια.

Σχετικά με τον όγκο δουλειάς, για το 33,33 % των ερωτηθέντων είναι μικρός έως μέτριος, ενώ για το 66,67 % είναι μεγάλος.

Οι φορείς :

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

- α) το 50,0 % θεωρεί ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά), το 50,00 % τους αξιολογεί μάλλον λίγους και το 25,0 % θεωρεί ότι είναι πάρα πολλοί
- β) το 50,00 % θεωρεί ότι είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες , το 25,0 % θεωρεί ότι μάλλον είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες και το 25,0 % θεωρεί ότι είναι στο κέντρο της πόλης.
- γ) το 25,0 % πιστεύει ότι είναι μικρής επιφάνειας και το υπόλοιπο 75,0 % πιστεύει ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας.
- δ) το 50,0 % τους αξιολογεί ότι είναι καλά φροντισμένοι , το 25,0 % ότι είναι εγκαταλελειμμένοι και το υπόλοιπο 25,0 % τους αξιολογεί ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι.
- ε) το 25,0 % θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα , το 25,0 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως και το 50,0 % απάντησε ότι έχουν μεγάλη επισκεψιμότητα.
- ζ) το 25,0 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ , και το υπόλοιπο 75,0 % πιστεύει ότι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι .Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα ΜΜΜ.
- η) το 50,0 % κρίνει ότι προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες , το 50,0 % κρίνει ότι μάλλον προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι απωθούν οικονομικές δραστηριότητες.
- θ) το 50,0 % απαντά ότι βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης , ενώ το υπόλοιπο 50,0 % απαντά ότι μάλλον βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη. Κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι εμποδίζουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

- α) το 75,0 % θεωρεί τους προβλεπόμενους ΔΑΧ σαν απολύτως απαραίτητους και το 25,0 % τους θεωρεί μάλλον απαραίτητους . Κανένας (0,0%) δεν πιστεύει ότι είναι περιττοί.
- β) το 50,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη και το υπόλοιπο 33,33 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.
- γ) το 75,0 % θα προτιμούσε να είναι μεγάλης επιφάνειας , ενώ το 25,0 % θα επέλεγε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 50,0 % πιστεύει ότι θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες , ενώ το υπόλοιπο 50,0 % πιστεύει ότι μάλλον θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι θα απωθήσουν οικονομικές δραστηριότητες.

ε) το 75,0 % είναι σίγουροι ότι θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης , ενώ το 25,0 % ελπίζει ότι μάλλον θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την κατάσταση της πόλης :

α) το 100,0 % των ερωτηθέντων θεωρεί την κατάσταση της πόλης (στο σύνολό της) μάλλον καλή. Κανείς (0,0 %) δεν την θεωρεί κακή.

β) το 100,0 % των ερωτηθέντων αξιολογεί τις επενδύσεις που έγιναν κατά την τελευταία 5 ετία , μάλλον καλές , ενώ κανείς (0,0 %) δεν τις αξιολογεί σαν κακές.

γ) το 50,0 % ελπίζει ότι οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν στην επόμενη 5 ετία θα είναι μάλλον καλές, και το υπόλοιπο 50,0 % είναι σίγουροι ότι θα είναι καλές. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα είναι καλές.

δ) οι μισοί των ερωτηθέντων δηλ. το 50,0 % κρίνουν την οικοδομική ανάπτυξη (δραστηριότητα) καλή , ενώ το 50,0 % την κρίνει μάλλον καλή . Κανείς (0,0 %) δεν ισχυρίζεται ότι η οικοδομική ανάπτυξη είναι κακή.

ε) η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 75,0 % συμφωνεί ότι την επόμενη 5 ετία η οικοδομική ανάπτυξη θα διατηρηθεί καλή, ενώ το 25,0 % ότι μάλλον θα είναι καλή . Κανείς (0,0 %) δεν αντιλέγει.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων, δηλ. το 75,0 % έχει κάνει σπουδές σε ΑΕΙ (ενώ το 33,33 % από αυτούς έχει και μεταπτυχιακές σπουδές).

5.3. Στη πόλη της Λάρισας

Οι δημότες - κάτοικοι

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη :

α) το 29,55 % κρίνει ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά). Η πλειονότητα των ερωτηθέντων, δηλαδή το 54,54 %, κρίνει ότι είναι μάλλον πολλοί, και η μειονότητα, δηλ. 15,91 % , τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 6,82 % πιστεύει ότι είναι στο κέντρο της πόλης , το 70,45 % πιστεύει ότι είναι μάλλον διάσπαρτοι στις γειτονιές και το 22,73 % ότι είναι διάσπαρτοι στις γειτονιές.

γ) το 29,55 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας , ενώ μόλις το 9,09 % τους θεωρεί ότι έχουν μεγάλη επιφάνεια. Το 61,36 % θεωρεί ότι είναι μάλλον μικρής επιφάνειας.

δ) ένα ποσοστό των ερωτηθέντων, το 13,64 % , τους κρίνει εγκαταλελειμμένους και μόλις το 29,54 % τους κρίνει ότι είναι καλά φροντισμένοι. Το 56,82 % κρίνει ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι.

ε) το 9,09 % θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα από τους κατοίκους της πόλης , το 50,0 % θεωρεί ότι τους επισκέπτονται ευρέως και το 40,91 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως.

ζ) το 29,54 % πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα ΜΜΜ και το 38,64 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ . Το υπόλοιπο 31,82 % θεωρεί ότι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι.

η) μικρό ποσοστό από τους ερωτηθέντες, δηλ. το 20,45 % , κρίνει ότι δεν προσφέρουν καμία δυνατότητα (παροχής υπηρεσιών) και μόνο το 38,64 % κρίνει ότι προσφέρουν πολλές δυνατότητες. Το 40,91 % κρίνει ότι μάλλον προσφέρουν πολλές δυνατότητες.

θ) ένα μικρό ποσοστό δηλ. 25,0 % τους εκτιμά στο σύνολό τους , ενώ το 13,64 % δεν τους αρέσει καθόλου. Το 61,36 % δηλώνει ότι μάλλον τους αρέσει.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) κανείς (0,0 %) από τους ερωτηθέντες δεν κρίνει ότι είναι περιττοί , ένα ποσοστό 20,45 % κρίνει ότι είναι μάλλον περιττοί και η πλειονότητα δηλ. το 79,55 % κρίνει ότι είναι απολύτως απαραίτητοι.

β) το 34,10 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη, το 13,64 % θα τους ήθελε σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ και το υπόλοιπο 29,56 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) μόνον το 4,54 % των ερωτηθέντων πιστεύει ότι θα πρέπει να είναι μικρής επιφάνειας, το 61,36 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας και το 34,10 % ότι θα πρέπει μάλλον να είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, δηλ. το 84,09 % πιστεύει ότι θα πρέπει να έχουν ποιοτική κατασκευή, κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι αδιαφορεί για

την ποιότητα της κατασκευής τους και το 15,91 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να έχουν ποιοτική κατασκευή.

ε) μια μεγάλη πλειοψηφία, δηλ. το 79,55 % θεωρεί ότι θα χρειάζεται να προσφέρουν πολλές δυνατότητες (παροχής υπηρεσιών) , ενώ κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται , από τους προβλεπόμενους ΔΑΧ , να προσφέρουν καμία δυνατότητα.

Το υπόλοιπο 20,45 % θεωρεί ότι μάλλον θα πρέπει να προσφέρουν πολλές δυνατότητες.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την απαλλοτρίωση των ΔΑΧ και την χρήση τους :

α) το 72,73 % συμφωνεί ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει καινούργιους ΔΑΧ και το 22,73 % των ερωτηθέντων αξιολογεί ότι μάλλον θα πρέπει να διατεθούν περισσότερα χρήματα για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ.. Μόνο το 4,54 % απάντησε ότι διαφωνεί ριζικά με την παραπάνω θέση.

β) το 45,45 % διαφωνεί με την επιβολή πρόσθετων φόρων, το 15,91 % συμφωνεί και το 38,64 % μάλλον συμφωνεί με τους πρόσθετους φόρους.

γ) το 20,46 % διαφωνούν με την άποψη ότι όλοι οι δημότες μιας πόλης πρέπει να συνεισφέρουν οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ, το 45,45 % των ερωτηθέντων συμφωνούν με την παραπάνω άποψη και το υπόλοιπο 34,09 % μάλλον συμφωνούν με το να συνεισφέρουν όλοι οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ.

δ) ένα μεγάλο ποσοστό, το 65,91 % διαφωνούν με το να συνεισφέρουν στη δημιουργία νέων ΔΑΧ μόνον όσοι επωφελούνται άμεσα , το 18,19 % συμφωνεί και το υπόλοιπο 15,90 % μάλλον συμφωνεί με την άποψη.

ε) ένα ποσοστό δηλ. το 38,64 % συμφωνούν απόλυτα με το να παραχωρηθεί τμήμα των ΔΑΧ σε άλλες χρήσεις και τα κέρδη να επιστραφούν στους δημότες (π.χ. με μείωση φόρων), μόνον το 25,0 % διαφωνεί και το υπόλοιπο 36,36 % μάλλον συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Στην ερώτηση (4), σχετικά με την ζωή στην πόλη :

α) μόνον το 22,73 % των ερωτηθέντων δηλώνουν ότι είναι απόλυτα ικανοποιημένοι με τη ζωή στην πόλη. Το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 52,27 % δηλώνουν ότι είναι μάλλον ικανοποιημένοι με την ζωή στην πόλη και το υπόλοιπο 25,0 % δίνουν απόλυτα αρνητική απάντηση σχετικά με την ζωή στην πόλη.

β) το 31,82 % δηλώνει αρνητικά στο εάν θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη (εάν υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες). Ποσοστό 38,64 % δηλώνει ότι θα μετακόμιζε και το 29,54 % ότι μάλλον θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη.

γ) Ένα ποσοστό 47,73 % δηλώνει ότι στα χαρακτηριστικά της πόλης που θα μετακόμιζε θα υπολόγιζε και τους υπάρχοντες ΔΑΧ. Ένα ποσοστό 29,54 % δηλώνει ότι δεν θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ και ένα ποσοστό 22,73 % ότι μάλλον θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ.

Στην ερώτηση (5), σχετικά με το εισόδημα που θα διέθεταν :

α) για την βελτίωση των υπαρχόντων ΔΑΧ, η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 75,0 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5 /00, το 22,73 % θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και μόνον ένα ποσοστό 2,27 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

β) για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ , το 59,10 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5/00 , το 36,36 % θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και το 4,54 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής τους :

α) το 11,36 % έχουν χαμηλό εισόδημα, και το 11,36 % έχουν υψηλό εισόδημα. Το υπόλοιπο 77,28 % έχουν μάλλον υψηλό εισόδημα.

β) το 6,82 % ανήκουν στην εργατική τάξη, το 25,0 % ανήκουν στην αστική τάξη και το 68,18 % ανήκουν μάλλον στην αστική τάξη.

γ) για το 2,27 % υπάρχουν μικρά νοικοκυριά (εργένηδες ή ζευγάρια), για το 38,64 % υπάρχουν μεγάλα νοικοκυριά (δηλαδή τριμελείς και άνω οικογένειες) και για την πλειοψηφία δηλ. το 59,64 % υπάρχουν μάλλον μεγάλα νοικοκυριά

Στο PROFILE των ερωτώμενων :

Οι μισοί από τους ερωτηθέντες δηλ. το 50,0 % είναι γυναίκες και οι υπόλοιποι δηλ. το 50,0 % είναι άνδρες.

Από αυτούς, το 77,27 % είναι γεννημένοι πριν το 1970 δηλ. ηλικίας πάνω από 36 ετών, ενώ το 22,73 % είναι γεννημένοι μετά το 1970.

Το 27,27 % των ερωτηθέντων έχει τελειώσει γυμνάσιο ή λύκειο , ένα ποσοστό 72,73 % έχει εκπαίδευση ΑΕΙ (από αυτούς το 25,0 % έχει και μεταπτυχιακές σπουδές).

Ένα μικρό ποσοστό 2,27 % είναι άνεργοι.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 61,36 % εργάζεται στο δημόσιο, και το 38,64 % στον ιδιωτικό τομέα.

Το εισόδημά τους, για το 61,36 % των ερωτηθέντων, είναι χαμηλό έως μέτριο, ενώ για το 38,64 % κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα.

Η απόσταση της κατοικίας των ερωτηθέντων από (οποιοδήποτε) ΔΑΧ, για το 90,91 % είναι (σχετικά) μικρή, ενώ για το 9,09 % είναι (σχετικά) μεγάλη.

Οι τεχνοκράτες - μηχανικοί

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) το 18,18 % κρίνει τους υπάρχοντες ΔΑΧ πολύ λίγους (αριθμητικά), ενώ το υπόλοιπο 81,82 % τους κρίνει μάλλον λίγους. Κανένας από τους ερωτώμενους (0,0 %) δεν τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 81,82% πιστεύει ότι μάλλον είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες , ενώ το 18,18 % πιστεύει ότι οι υπάρχοντες ΔΑΧ βρίσκονται διάσπαρτοι στις συνοικίες. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι είναι στο κέντρο της πόλης.

γ) το 18,18 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας και το 63,64 % ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Το υπόλοιπο 18,18 % έχει την αίσθηση ότι είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) το 72,73 % αξιολογεί ότι προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα (παροχής υπηρεσιών). Το 27,27 % αξιολογεί ότι μάλλον προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα . Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν προσφέρουν κανένα πλεονέκτημα.

ε) το 63,64 %, των ερωτηθέντων, τους εκτιμά ευρέως, ενώ το 36,36 % μάλλον δεν τους εκτιμά. Κανείς δεν απάντησε ότι δεν τους εκτιμά καθόλου.

Στην ερώτηση (2) , σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) η συντριπτική πλειοψηφία, δηλαδή το 90,91 % κρίνει τους προβλεπόμενους ΔΑΧ απολύτως απαραίτητους, ενώ το υπόλοιπο 9,09 % κρίνει ότι μάλλον είναι απαραίτητοι . Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι είναι περιττοί.

β) το 27,27 % πιστεύει ότι θα πρέπει να καταναμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη , ενώ το 45,45 % πιστεύει ότι θα πρέπει να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ . Το υπόλοιπο 27,27 % πιστεύει ότι μάλλον θα πρέπει να καταναμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 63,64 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας , ενώ μόνο το 36,36 % θα ζητούσε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 81,82 % πιστεύει ότι θα έπρεπε να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα, ενώ το 18,18 % ότι μάλλον πρέπει να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα.

Στην ερώτηση (3) :

α) το 90,91 % πιστεύει ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει επιπλέον ΔΑΧ, ενώ το 9,09 % πιστεύει ότι η πόλη μάλλον θα πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα . Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται να διαθέσει περισσότερα χρήματα για την παροχή επιπλέον ΔΑΧ.

β) η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 90,91 % πιστεύει ότι οι νέοι ΔΑΧ θα πρέπει να προσφέρουν πλεονεκτήματα γύρω τους όπως αερισμό, ηλιασμό, πεζοδρόμους κλπ. Και το υπόλοιπο 9,09 % πιστεύει ότι μάλλον θα πρέπει να προσφέρουν πλεονεκτήματα γύρω τους.

γ) το 63,64 % συμφωνεί με την άποψη ότι ένα τμήμα των ΔΑΧ μπορεί να παραχωρηθεί σε άλλες χρήσεις, όταν αυτό είναι προσοδοφόρο, και τα κέρδη να δοθούν πίσω στους δημότες (π.χ. με μείωση των δημοτικών φόρων), το 27,27 % μάλλον διαφωνεί και το υπόλοιπο 9,09 % (σίγουρα) διαφωνεί με αυτή την άποψη.

Στην ερώτηση (4), συγκρίνοντας τους τρόπους απόκτησης των ΚΧ :

Όσον αφορά την αναγκαστική απαλλοτρίωση (ΑΑ)

α) μόνο το 27,27 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ το ίδιο ποσοστό δηλ. το 27,27% σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 45,46 % την κρίνει μάλλον δίκαια.

β) Το 54,54 % ότι δεν είναι σαφής , ενώ το υπόλοιπο 45,46 % πιστεύει ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι είναι σαφής.

γ) Το 72,73 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ μόνον το 27,27 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμη. Κανείς (0,0 %) δεν την θεωρεί εύκολα εφαρμόσιμη.

Όσον αφορά την Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) :

α) ένα ποσοστό 27,28 % κρίνει την διαδικασία δίκαια και άλλο ένα 36,36 % σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 36,36 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια.

β) ένα ποσοστό 63,64 % ότι δεν είναι σαφής, ενώ το 36,36 % ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι την θεωρεί σαφή.

γ) το 54,54 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ μόνον το 45,46 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμη. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι εφαρμόζεται εύκολα.

Όσον αφορά την εισφορά σε γη (ΕΓ) :

α) ένα ποσοστό 36,36 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ μόνον το 27,28 % σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 36,36 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια.

β) το 9,10 % ότι είναι σαφής και το 54,54 % ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Το υπόλοιπο 36,36 % απάντησε ότι δεν είναι σαφής.

γ) το 9,10 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ ένα ποσοστό 27,28 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμος και το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 63,64 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμος.

Στην ερώτηση (5) :

Αξιολογώντας τις νομικές και οικονομικές διαδικασίες (απαλλοτριώσεις , ορισμός τιμής μονάδος κ.λ.π.) των κατοίκων με το κράτος και τους αρμόδιους φορείς (πχ ΟΤΑ).

α) η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 90,91 % κρίνει ότι είναι χρονοβόρες και μόνον το 9,09 % τις θεωρεί σύντομες.

β) το 45,46 % θεωρεί ότι δεν υπάρχει εμπιστοσύνη στις συναλλαγές με το κράτος και τους φορείς και μόνον το 27,27 % ότι υπάρχει εμπιστοσύνη . Το υπόλοιπο 27,27 % θεωρεί ότι μάλλον δεν υπάρχει εμπιστοσύνη.

γ) το 63,64 % πιστεύει ότι απαιτείται νομική στήριξη και το 18,18 % ότι μάλλον δεν χρειάζεται νομική στήριξη. Το υπόλοιπο από τους ερωτώμενους δηλ. το 18,18 % πιστεύει ότι δεν χρειάζεται νομική στήριξη.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με το εάν πρέπει να βρεθούν και να υλοποιηθούν νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ :

α) το 90,91 % των ερωτηθέντων θέλει οι νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ να εξασφαλίζουν περισσότερη κοινωνική δικαιοσύνη ,

β) το 100,0 % συντομότερο χρόνο υλοποίησης

γ) το 100,0 % απλούστερες διαδικασίες

δ) το 72,73 % λιγότερο κόστος υλοποίησης και

ε) το 81,82 % δεν ικανοποιείται από τους υπάρχοντες τρόπους.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Από τους ερωτηθέντες το 18,18 % είναι γυναίκες και το 81,82 % άνδρες, από τους οποίους το 36,36 % έχουν ηλικία μεγαλύτερη από 36 χρόνων, ενώ το υπόλοιπο 63,64% είναι μικρότεροι από 36 χρόνια.

Στο επάγγελμά τους :

κατά το 45,45 % είναι αρχιτέκτονες μηχανικοί και

κατά το 54,55 % είναι πολιτικοί μηχανικοί

Το 27,27 % από αυτούς έχουν μεταπτυχιακές σπουδές σε ΑΕΙ.

Στον επαγγελματικό χώρο : το 45,45 % δραστηριοποιείται περισσότερο από 10 χρόνια, ενώ το 54,55 με λιγότερα από 10 χρόνια δουλειάς.

Σχετικά με τον όγκο δουλειάς , για το 27,27 % των ερωτηθέντων είναι μικρός έως μέτριος, ενώ για το 72,73 % είναι μεγάλος.

Οι φορείς :

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) κανείς (0,0 %) δεν τους θεωρεί ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά), το 66,67 % τους αξιολογεί μάλλον λίγους και το 33,33 % θεωρεί ότι είναι πάρα πολλοί

β) το 66,67 % θεωρεί ότι είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες και το 33,33 % θεωρεί ότι είναι μάλλον διάσπαρτοι στις συνοικίες. Κανείς (0,0 %) δεν θεωρεί ότι είναι στο κέντρο της πόλης.

γ) το σύνολο των ερωτηθέντων δηλ. το 100,0 % πιστεύει ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας.

δ) το 66,67 % τους αξιολογεί ότι είναι καλά φροντισμένοι , και το υπόλοιπο 33,33 % τους αξιολογεί ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι. Κανείς δεν τους αξιολογεί σαν εγκαταλελειμμένους.

ε) το 33,33 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως και το 66,67 % απάντησε ότι έχουν μεγάλη επισκεψιμότητα. Κανείς (0,0 %) δεν θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα,

ζ) το 33,33 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ , και το υπόλοιπο 66,67 % πιστεύει ότι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα ΜΜΜ.

η) το 66,67 % κρίνει ότι προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες , το 33,33 % κρίνει ότι μάλλον προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι απωθούν οικονομικές δραστηριότητες.

θ) το 66,67 % απαντά ότι βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης , ενώ το υπόλοιπο 33,33 % απαντά ότι μάλλον βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη. Κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι εμποδίζουν την οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) το 100,0 % θεωρεί τους προβλεπόμενους ΔΑΧ σαν απολύτως απαραίτητους. Κανένας (0,0%) δεν πιστεύει ότι είναι περιττοί.

β) το 33,33 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη και το υπόλοιπο 66,67 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 66,67 % θα προτιμούσε να είναι μεγάλης επιφάνειας , ενώ το 33,33 % θα επέλεγε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 33,33 % πιστεύει ότι θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες , ενώ το υπόλοιπο 66,67 % πιστεύει ότι μάλλον θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι θα απωθήσουν οικονομικές δραστηριότητες.

ε) το 66,67 % είναι σίγουροι ότι θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, ενώ το 33,33 % ελπίζει ότι μάλλον θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την κατάσταση της πόλης :

α) το 100,0 % των ερωτηθέντων θεωρεί την κατάσταση της πόλης (στο σύνολό της) μάλλον καλή. Κανείς (0,0 %) δεν την θεωρεί κακή.

β) το 100,0 % των ερωτηθέντων αξιολογεί τις επενδύσεις που έγιναν κατά την τελευταία 5 ετία , μάλλον καλές, ενώ κανείς (0,0 %) δεν τις αξιολογεί σαν κακές.

γ) το 33,33 % ελπίζει ότι οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν στην επόμενη 5ετία θα είναι μάλλον καλές, και το υπόλοιπο 66,67 % είναι σίγουροι ότι θα είναι καλές. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα είναι καλές

δ) ένα μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων δηλ. το 66,67 % κρίνουν την οικοδομική ανάπτυξη (δραστηριότητα) καλή, ενώ το 33,33 % την κρίνει μάλλον καλή. Κανείς (0,0 %) δεν ισχυρίζεται ότι η οικοδομική ανάπτυξη είναι κακή.

ε) η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 66,67 % συμφωνεί ότι την επόμενη 5ετία η οικοδομική ανάπτυξη θα διατηρηθεί καλή, ενώ το 33,33 % ότι μάλλον θα είναι καλή. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα είναι καλή.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Το 66,67 %, ως προς την απασχόληση, είναι δημόσιοι υπάλληλοι, ενώ το 33,33 % είναι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων, δηλ. το 66,67 % έχει κάνει σπουδές σε ΑΕΙ , (ενώ το 50,0 % από αυτούς έχει και μεταπτυχιακές σπουδές).

5.4. Στη πόλη της Πάτρας

Οι δημότες - κάτοικοι

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ στην πόλη :

α) το 39,02 % κρίνει ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά). Η πλειονότητα των ερωτηθέντων , δηλαδή το 53,66 % , κρίνει ότι είναι μάλλον πολλοί, και η μειονότητα, δηλ. 7,32 % , τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 31,71 % πιστεύει ότι είναι στο κέντρο της πόλης , το 48,78 % πιστεύει ότι είναι μάλλον διάσπαρτοι στις γειτονιές και το 19,51 % ότι είναι διάσπαρτοι στις γειτονιές.

γ) το 51,22 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας , ενώ μόλις το 4,88 % τους θεωρεί ότι έχουν μεγάλη επιφάνεια. Το 43,90 % θεωρεί ότι είναι μάλλον μικρής επιφάνειας.

δ) ένα ποσοστό των ερωτηθέντων, το 51,22 % , τους κρίνει εγκαταλελειμμένους και μόλις το 14,63 % τους κρίνει ότι είναι καλά φροντισμένοι. Το 34,15 % κρίνει ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι.

ε) το 19,51 % θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα από τους κατοίκους της πόλης, το 26,83 % θεωρεί ότι τους επισκέπτονται ευρέως και το 53,66 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως.

ζ) το 36,58 % πιστεύει ότι δεν έχουν ευκολία πρόσβασης από τα ΜΜΜ και το 29,27 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ. Το υπόλοιπο 34,15 % θεωρεί ότι μάλλον είναι εύκολα προσβάσιμοι.

η) το 21,95 % , κρίνει ότι δεν προσφέρουν καμία δυνατότητα (παροχής υπηρεσιών) και μόνο το 2,44 % κρίνει ότι προσφέρουν πολλές δυνατότητες. Το 75,61 % κρίνει ότι μάλλον προσφέρουν πολλές δυνατότητες.

θ) ένα μικρό ποσοστό δηλ. 7,32 % τους εκτιμά στο σύνολό τους , ενώ το 29,27 % δεν τους αρέσει καθόλου. Το 63,41 % δηλώνει ότι μάλλον τους αρέσει.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) το 7,32 % από τους ερωτηθέντες κρίνει ότι είναι περιττοί, το 7,32 % κρίνει ότι είναι μάλλον περιττοί και η πλειονότητα δηλ. το 85,36 % κρίνει ότι είναι απολύτως απαραίτητοι.

β) το 70,73 % πιστεύει ότι θα πρέπει να καταναμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη, το 7,32 % θα τους ήθελε σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ και το υπόλοιπο 21,95 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να καταναμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) μόνον το 7,32 % των ερωτηθέντων πιστεύει ότι θα πρέπει να είναι μικρής επιφάνειας, το 68,29 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας και το 24,39 % ότι θα πρέπει μάλλον να είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, δηλ. το 85,36 % πιστεύει ότι θα πρέπει να έχουν ποιοτική κατασκευή, το 9,76 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να έχουν ποιοτική κατασκευή και το 4,88 % απάντησε ότι αδιαφορεί για την ποιότητα της κατασκευής τους.

ε) μια μεγάλη πλειοψηφία, δηλ. το 68,29 % θεωρεί ότι θα πρέπει να προσφέρουν πολλές δυνατότητες (παροχής υπηρεσιών). Το 26,83 % θεωρεί ότι μάλλον θα πρέπει να προσφέρουν πολλές δυνατότητες , ενώ το 4,88% απάντησε ότι δεν χρειάζεται , από τους προβλεπόμενους ΔΑΧ , να προσφέρουν καμία δυνατότητα.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την απαλλοτρίωση των ΔΑΧ και την χρήση τους :

α) το 80,49 % συμφωνεί ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει καινούργιους ΔΑΧ και το 19,51 % των ερωτηθέντων αξιολογεί ότι μάλλον

θα πρέπει να διατεθούν περισσότερα χρήματα για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ .
Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι διαφωνεί ριζικά με την παραπάνω θέση.

β) το 75,61 % διαφωνεί με την επιβολή πρόσθετων φόρων, το 9,76 % συμφωνεί και το 14,63 % μάλλον συμφωνεί με τους πρόσθετους φόρους.

γ) το 63,41 % διαφωνούν με την άποψη ότι όλοι οι δημότες μιας πόλης πρέπει να συνεισφέρουν οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ, το 12,20 % των ερωτηθέντων συμφωνούν με την παραπάνω άποψη και το υπόλοιπο 24,39 % μάλλον συμφωνούν με το να συνεισφέρουν όλοι οικονομικά για τη δημιουργία νέων ΔΑΧ.

δ) ένα μεγάλο ποσοστό, το 65,86 % διαφωνούν με το να συνεισφέρουν στη δημιουργία νέων ΔΑΧ μόνον όσοι επωφελούνται άμεσα , ενώ το 17,07 % συμφωνεί και το υπόλοιπο 17,07 % μάλλον συμφωνεί με την άποψη.

ε) ένα ποσοστό δηλ. το 48,78 % συμφωνούν απόλυτα με το να παραχωρηθεί τμήμα των ΔΑΧ σε άλλες χρήσεις και τα κέρδη να επιστραφούν στους δημότες (πχ με μείωση φόρων), μόνον το 34,15 % διαφωνεί και το υπόλοιπο 17,07 % μάλλον συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Στην ερώτηση (4), σχετικά με την ζωή στην πόλη :

α) μόνον το 9,76 % των ερωτηθέντων δηλώνουν ότι είναι απόλυτα ικανοποιημένοι με τη ζωή στην πόλη. Το μεγαλύτερο ποσοστό δηλ. το 53,66 % δηλώνουν ότι είναι μάλλον ικανοποιημένοι με την ζωή στην πόλη και το υπόλοιπο 36,58 % δίνουν απόλυτα αρνητική απάντηση σχετικά με την ζωή στην πόλη.

β) το 29,27 % δηλώνει αρνητικά στο εάν θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη (εάν υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες). Ποσοστό 36,58 % δηλώνει ότι θα μετακόμιζε και το 34,15 % ότι μάλλον θα μετακόμιζε σε άλλη πόλη.

γ) Ένα ποσοστό 60,97 % δηλώνει ότι στα χαρακτηριστικά της πόλης που θα μετακόμιζε θα υπολόγιζε και τους υπάρχοντες ΔΑΧ. Ένα ποσοστό 9,76 % δηλώνει ότι δεν θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ και ένα ποσοστό 29,27 % ότι μάλλον θα υπολόγιζε τους υπάρχοντες ΔΑΧ.

Στην ερώτηση (5), σχετικά με το εισόδημα που θα διέθεταν :

α) για την βελτίωση των υπαρχόντων ΔΑΧ, η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 85,36 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5 /⁰⁰, το 9,76 % θα διέθετε από 5/⁰⁰ μέχρι 2 % και μόνον ένα ποσοστό 4,88 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

β) για να γίνουν καινούργιοι ΔΑΧ, το 75,61 % θα διέθετε ετησίως μέχρι 5/00 , το 14,63 % θα διέθετε από 5/00 μέχρι 2 % και το 9,76 % θα διέθετε πάνω από 2 %.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής τους :

α) το 43,90 % έχουν χαμηλό εισόδημα, και το 2,44 % έχουν υψηλό εισόδημα . Το υπόλοιπο 53,66 % έχουν μάλλον υψηλό εισόδημα.

β) το 21,95 % ανήκουν στην εργατική τάξη, το 9,76 % ανήκουν στην αστική τάξη και το 68,29 % ανήκουν μάλλον στην αστική τάξη.

γ) για το 24,39 % υπάρχουν μικρά νοικοκυριά (εργένηδες ή ζευγάρια), για το 19,51 % υπάρχουν μεγάλα νοικοκυριά (δηλαδή τριμελείς και άνω οικογένειες) και για την πλειοψηφία δηλ. το 56,10 % υπάρχουν μάλλον μεγάλα νοικοκυριά

Στο PROFILE των ερωτώμενων :

Οι περισσότεροι από τους μισούς των ερωτηθέντων δηλ. το 53,66% είναι γυναίκες και οι υπόλοιποι δηλ. το 46,34 % είναι άνδρες.

Από αυτούς, το 41,46 % είναι γεννημένοι πριν το 1970 δηλ. ηλικίας πάνω από 36 ετών, ενώ το 58,54 % είναι γεννημένοι μετά το 1970.

Το 22,22 % των ερωτηθέντων έχει τελειώσει γυμνάσιο ή λύκειο, ένα ποσοστό 53,70 % έχει εκπαίδευση ΑΕΙ (από αυτούς το 10,34 % έχει και μεταπτυχιακές σπουδές).

Ένα (σημαντικό) ποσοστό, το 24,08 % είναι άνεργοι.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων δηλ. το 60,71 % εργάζεται στο δημόσιο, και το 39,29 % στον ιδιωτικό τομέα.

Το εισόδημά τους, για το 82,93 % των ερωτηθέντων είναι χαμηλό έως μέτριο, ενώ για το 17,07 % κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα.

Η απόσταση της κατοικίας των ερωτηθέντων από (οποιοδήποτε) ΔΑΧ, για το 63,41 % είναι (σχετικά) μικρή , ενώ για το 36,59 % είναι (σχετικά) μεγάλη.

Οι τεχνοκράτες - μηχανικοί

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) το 85,71 % κρίνει τους υπάρχοντες ΔΑΧ πολύ λίγους (αριθμητικά), ενώ το υπόλοιπο 14,29 % τους κρίνει μάλλον λίγους. Κανένας από τους ερωτώμενους (0,0 %) δεν τους κρίνει πάρα πολλούς.

β) το 42,86% πιστεύει ότι είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες, ενώ το 14,28 % πιστεύει ότι οι υπάρχοντες ΔΑΧ βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Το υπόλοιπο 42,86 %) πιστεύει ότι μάλλον είναι διάσπαρτοι στις συνοικίες.

γ) το 57,14 % τους θεωρεί ότι είναι μικρής επιφάνειας και το 42,86 % ότι είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι είναι μεγάλης επιφάνειας.

δ) το 14,29 % αξιολογεί ότι προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα (παροχής υπηρεσιών). Το 28,57 % αξιολογεί ότι μάλλον προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα , και το υπόλοιπο 57,14 % απάντησε ότι δεν προσφέρουν κανένα πλεονέκτημα.

ε) το 42,86 % των ερωτηθέντων τους εκτιμά ευρέως, ενώ το ίδιο ποσοστό δηλ. 42,86 % μάλλον δεν τους εκτιμά. Το υπόλοιπο 14,28 % απάντησε ότι δεν τους εκτιμά καθόλου.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) το σύνολο των ερωτηθέντων, δηλαδή το 100,0 % κρίνει τους προβλεπόμενους ΔΑΧ απολύτως απαραίτητους.

β) το 57,14 % πιστεύει ότι θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη, ενώ το 14,29 % πιστεύει ότι θα πρέπει να χωροθετηθούν σε περιοχές με έλλειψη ΔΑΧ. Το υπόλοιπο 28,57 % πιστεύει ότι μάλλον θα πρέπει να κατανεμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 71,43 % θα ήθελε να είναι μεγάλης επιφάνειας , ενώ μόνο το 28,57 % θα ζητούσε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 100,0 % πιστεύει ότι θα έπρεπε να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται να προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα.

Στην ερώτηση (3) :

α) το 85,71 % πιστεύει ότι η πόλη πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα για να φτιάξει επιπλέον ΔΑΧ , ενώ το 14,29 % πιστεύει ότι η πόλη μάλλον θα πρέπει να διαθέσει περισσότερα χρήματα. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται να διαθέσει περισσότερα χρήματα για την παροχή επιπλέον ΔΑΧ.

β) το σύνολο των ερωτηθέντων δηλ. το 100,0 % πιστεύει ότι οι νέοι ΔΑΧ θα πρέπει να προσφέρουν πλεονεκτήματα γύρω τους όπως αερισμό, ηλιασμό, πεζοδρόμους κλπ.
γ) το 28,57 % συμφωνεί με την άποψη ότι ένα τμήμα των ΔΑΧ μπορεί να παραχωρηθεί σε άλλες χρήσεις, όταν αυτό είναι προσοδοφόρο, και τα κέρδη να δοθούν πίσω στους δημότες (π.χ. με μείωση των δημοτικών φόρων), ίδιο ποσοστό δηλ. 27,27 % διαφωνεί και το υπόλοιπο 42,86 % μάλλον διαφωνεί με αυτή την άποψη.

Στην ερώτηση (4), συγκρίνοντας τους τρόπους απόκτησης των ΚΧ :

Όσον αφορά την αναγκαστική απαλλοτρίωση (ΑΑ)

α) το 57,14 % κρίνει την διαδικασία δίκαια, ενώ το 14,29% σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 28,57 % την κρίνει μάλλον δίκαια.

β) Το 85,71 % ότι είναι σαφής, ενώ το υπόλοιπο 14,29 % πιστεύει ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι δεν είναι σαφής.

γ) Το 57,14 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ το 42,86 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμη. Κανείς (0,0 %) δεν την θεωρεί δύσκολα εφαρμόσιμη.

Όσον αφορά την Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) :

α) ένα ποσοστό 42,86 % κρίνει την διαδικασία δίκαια και άλλο ένα 14,28 % σαν μη δίκαια. Το υπόλοιπο 42,86 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια.

β) ένα ποσοστό 57,15 % ότι δεν είναι σαφής, ενώ το 28,57 % ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Μόνον το υπόλοιπο 14,28 % απάντησε ότι την θεωρεί σαφή.

γ) το 71,43 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμη διαδικασία, ενώ μόνον το 28,57 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμη. Κανείς (0,0 %) δεν απάντησε ότι εφαρμόζεται εύκολα.

Όσον αφορά την εισφορά σε γη (ΕΓ) :

α) ένα ποσοστό 71,43 % κρίνει την διαδικασία δίκαια , ενώ μόνον το υπόλοιπο 28,57 % την κρίνει μάλλον μη δίκαια. Κανείς (0,0 %) δεν την κρίνει σαν μη δίκαια.

β) το 57,15 % ότι είναι σαφής και το 28,57 % ότι μάλλον υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης. Το υπόλοιπο 14,28 % απάντησε ότι δεν είναι σαφής.

γ) το 42,86 % ότι είναι εύκολα εφαρμόσιμη διαδικασία , ενώ ένα ποσοστό 14,28 % ότι είναι δύσκολα εφαρμόσιμος. Το υπόλοιπο 42,86 % ότι μάλλον είναι δύσκολα εφαρμόσιμος.

Στην ερώτηση (5) :

Αξιολογώντας τις νομικές και οικονομικές διαδικασίες (απαλλοτριώσεις, ορισμός τιμής μονάδος κ.λ.π.) των κατοίκων με το κράτος και τους αρμόδιους φορείς (πχ ΟΤΑ).

α) ένα μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων δηλ. το 57,14 % κρίνει ότι είναι χρονοβόρες, ενώ το 14,29 % τις θεωρεί σύντομες. Το υπόλοιπο 28,57 % τις θεωρεί μάλλον χρονοβόρες.

β) το 28,57 % θεωρεί ότι δεν υπάρχει εμπιστοσύνη στις συναλλαγές με το κράτος και τους φορείς και μόνον το 14,29 % ότι υπάρχει εμπιστοσύνη. Το υπόλοιπο 57,14 % θεωρεί ότι μάλλον δεν υπάρχει εμπιστοσύνη.

γ) το 57,14 % πιστεύει ότι απαιτείται νομική στήριξη και το 42,86 % ότι μάλλον δεν χρειάζεται νομική στήριξη. Κανείς (0,0 %) από τους ερωτώμενους δεν απάντησε ότι δεν χρειάζεται νομική στήριξη.

Στην ερώτηση (6), σχετικά με το εάν πρέπει να βρεθούν και να υλοποιηθούν νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ :

α) το 85,71 % των ερωτηθέντων θέλει οι νέοι τρόποι απόκτησης ΔΑΧ να εξασφαλίζουν περισσότερη κοινωνική δικαιοσύνη

β) το 85,71 % συντομότερο χρόνο υλοποίησης

γ) το 85,71 % απλούστερες διαδικασίες

δ) το 42,86 % λιγότερο κόστος υλοποίησης και

ε) το 42,86 % δεν ικανοποιείται από τους υπάρχοντες τρόπους.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Από τους ερωτηθέντες το 28,57 % είναι γυναίκες και το 71,43 % άνδρες. Από αυτούς το 71,43 % έχουν ηλικία μεγαλύτερη από 36 χρόνων (είναι γεννημένοι προ του 1970), ενώ το υπόλοιπο 28,57 % είναι μικρότεροι από 36 χρόνια.

Στο επάγγελμά τους :

κατά το 14,28 % είναι τοπογράφοι μηχανικοί και

κατά το 71,42 % είναι πολιτικοί μηχανικοί

Όλοι οι παραπάνω έχουν σπουδές σε ΑΕΙ, ενώ το 42,86 % από αυτούς έχουν και μεταπτυχιακές σπουδές.

Στον επαγγελματικό χώρο : το 85,71 % δραστηριοποιείται περισσότερα από 10 χρόνια , ενώ το 14,29 % με λιγότερα από 10 χρόνια δουλειάς.

Σχετικά με τον όγκο δουλειάς, για το 28,57 % των ερωτηθέντων είναι μικρός έως μέτριος, ενώ για το 71,43 % είναι μεγάλος.

Οι φορείς :

Στην ερώτηση (1), σχετικά με τους υπάρχοντες ΔΑΧ :

α) το σύνολο (100,0 %) τους θεωρεί ότι είναι πολύ λίγοι (αριθμητικά).Κανείς (0,0 %) δεν θεωρεί ότι είναι πάρα πολλοί

β) το σύνολο δηλ. το 100,0 % θεωρεί ότι είναι μάλλον διάσπαρτοι στις συνοικίες. Κανείς (0,0 %) δεν θεωρεί ότι είναι στο κέντρο της πόλης.

γ) το σύνολο των ερωτηθέντων δηλ. το 100,0 % πιστεύει ότι είναι μάλλον μικρής επιφάνειας.

δ) το σύνολο δηλ. το 100,0 % τους αξιολογεί ότι είναι μάλλον καλά φροντισμένοι. Κανείς (0,0 %) δεν τους αξιολογεί σαν εγκαταλελειμμένους.

ε) το 50,0 % θεωρεί ότι μάλλον τους επισκέπτονται ευρέως και το 50,0 % απάντησε ότι έχουν μεγάλη επισκεψιμότητα. Κανείς (0,0 %) δεν θεωρεί ότι έχουν μικρή επισκεψιμότητα,

ζ) το 50,0 % πιστεύει ότι είναι εύκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ, και το υπόλοιπο 50,0 % πιστεύει ότι είναι δύσκολα προσβάσιμοι από τα ΜΜΜ.

η) το σύνολο δηλ. το 100,0 % κρίνει ότι προσελκύουν οικονομικές δραστηριότητες . Κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι απωθούν οικονομικές δραστηριότητες.

θ) το σύνολο δηλ. 100,0 % απαντά ότι βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, ενώ κανένας (0,0 %) δεν απάντησε ότι εμποδίζουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (2), σχετικά με τους προβλεπόμενους ΔΑΧ :

α) το 100,0 % θεωρεί τους προβλεπόμενους ΔΑΧ σαν απολύτως απαραίτητους . Κανένας (0,0%) δεν πιστεύει ότι είναι περιττοί.

β) το 50,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει να καταναμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη και το υπόλοιπο 50,0 % πιστεύει ότι θα πρέπει μάλλον να καταναμηθούν ομοιόμορφα στην πόλη.

γ) το 50,0 % θα προτιμούσε να είναι μεγάλης επιφάνειας , ενώ το 50,0 % θα επέλεγε να είναι μάλλον μεγάλης επιφάνειας. Κανείς (0,0 %) δεν θα ήθελε να είναι μικρής επιφάνειας.

δ) το 50,0 % πιστεύει ότι θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες , ενώ το υπόλοιπο 50,0 % πιστεύει ότι μάλλον θα ελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι θα απωθήσουν οικονομικές δραστηριότητες.

ε) το 50,0 % είναι σίγουροι ότι θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης , ενώ το 50,0 % ελπίζει ότι μάλλον θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Στην ερώτηση (3), σχετικά με την κατάσταση της πόλης :

α) το 100,0 % των ερωτηθέντων θεωρεί την κατάσταση της πόλης (στο σύνολό της) μάλλον καλή. Κανείς (0,0 %) δεν την θεωρεί κακή.

β) το 100,0 % των ερωτηθέντων αξιολογεί τις επενδύσεις που έγιναν κατά την τελευταία 5 ετία, μάλλον καλές, ενώ κανείς (0,0 %) δεν τις αξιολογεί σαν κακές.

γ) το 50,0 % ελπίζει ότι οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν στην επόμενη 5 ετία θα είναι μάλλον καλές, και το υπόλοιπο 50,0 % είναι σίγουροι ότι θα είναι καλές . Κανείς (0,0 %) δεν πιστεύει ότι δεν θα είναι καλές.

δ) το 50,0 % κρίνουν την οικοδομική ανάπτυξη (δραστηριότητα) καλή, ενώ το 50,00 % την κρίνει μάλλον καλή. Κανείς (0,0 %) δεν ισχυρίζεται ότι η οικοδομική ανάπτυξη είναι κακή.

ε) το 50,0 % συμφωνεί ότι την επόμενη 5ετία η οικοδομική ανάπτυξη θα διατηρηθεί καλή, ενώ το 50,0 % ότι μάλλον θα είναι καλή. Κανείς (0,0 %) δεν διαφωνεί.

Από το PROFILE των ερωτώμενων :

Το 50,0 %, ως προς την απασχόληση, είναι δημόσιοι υπάλληλοι, ενώ το 50,0 % είναι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Το σύνολο των ερωτηθέντων, δηλ. το 100,0 % έχει κάνει σπουδές σε ΑΕΙ, (ενώ το 50,0 % από αυτούς έχει και μεταπτυχιακές σπουδές).

6. Ερωτηματολόγιο για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης.

ΦΥΛΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ :

ΗΛΙΚΙΑ :

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

ΕΙΣΤΕ ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ;

ΠΩΣ ΚΡΙΝΕΤΕ ΤΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΠΡΑΞΗ ;

ΒΟΗΘΗΣΕ ΤΗ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ;

ΒΟΗΘΗΣΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ;

ΜΗΠΩΣ ΑΥΞΗΣΕ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ;

ΜΗΠΩΣ ΑΥΞΗΣΕ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ;

ΜΗΠΩΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕ ΤΗΝ ΕΝΟΧΛΗΣΗ (ΘΟΡΥΒΟΣ) ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΙΚΩΝ ;

ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΤΕ ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΕΤΕ (ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ;

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΕΞΕΛΙΧΘΗΚΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΑ ;

ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΓΡΗΓΟΡΟΤΕΡΑ ;

7. Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο για τις πράξεις.

Συνολικά συμπληρώθηκαν σαράντα (40) ερωτηματολόγια, από τα οποία 23 από άνδρες και 17 από γυναίκες.

Όλοι τους ήταν κάτοικοι των συνοικιών, όπου συντάχθηκαν οι πράξεις, και θεώρησαν (σε γενικές γραμμές) από πολύ θετική έως καλή την κάθε πράξη αντίστοιχα.

Αρνητική εξαίρεση αποτέλεσαν οι κρίσεις, στο σύνολο (4 στις 4 απαντήσεις), για την πράξη στην οδό Εχεκρατίδας, όπου οι κάτοικοι εκφράστηκαν με δυσμενέστατα σχόλια για τη συγκεκριμένη πράξη αναλογισμού αποζημίωσης. Επίσης, ανέφεραν ότι αντιτάχθηκαν από την αρχή μόλις έγινε γνωστό το ενδιαφέρον της Δημοτικής αρχής για την σύνταξη της πράξης και πως δεν θα παραιτηθούν από την αντίδρασή τους εξαγγέλλοντας συνέχιση των κινητοποιήσεών τους.

Σε ελάχιστες από τις συνοικίες όπου συντάχθηκε πράξη παρατηρήθηκε αύξηση στις τιμές των ακινήτων και, επίσης, στην εμπορικότητα της περιοχής.

Η πεποίθησή τους, ότι δεν μπορούσαν (και ούτε ήθελαν) να βοηθήσουν περισσότερο οικονομικά για την απαλλοτρίωση, ήταν καθολική.

Τέλος, τα σχόλιά τους για την ταχύτητα ολοκλήρωσης της συνολικής διαδικασίας ήταν μάλλον αρνητικά, δηλαδή υπάρχει βεβαιότητα ότι η γραφειοκρατία καθυστερεί σημαντικά την κάθε διοικητική πράξη σε όλα τα επίπεδα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Ελληνόγλωσση

- Αλαβάνος Γ. (2006), χαιρετισμός του προέδρου του ΤΕ στην ημερίδα με θέμα: "Πολεοδομικές Αρμοδιότητες και Σύνταγμα", με συνδιοργανωτές το Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης την ΚΕΔΚΕ και το ΤΕΕ, Ιωνικό Κέντρο, Αθήνα 7-3-2006
- Αντωνοπούλου Σ. (1991), «Ο ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΟΣ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ 1950 – 1980», Αθήνα : Παπαζήση
- Αραβαντινός Α. (1997), «πολεοδομικός σχεδιασμός. ΓΙΑ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ», Αθήνα : ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ
- Αρβαντιτίδης Π., Πετράκος Γ. (2007), ερευνητική εργασία «Μία μεθοδολογία για τον υπολογισμό του ΑΕΠ των ελληνικών πόλεων», υπό δημοσίευση στο «Σειρά Ερευνητικών Εργασιών», τΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Αρβαντιτίδης Π. και Σκούρας Δ. (2008), «Η Θέση στον Αστικό Χώρο και οι Αξίες Ακινήτων : το παράδειγμα της κατοικίας στην πόλη του Βόλου», Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ, Ι, τεύχ. 1
- Αργύρης Θ. (1993), «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ Τόμος ΙΙ ΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ», Θεσσαλονίκη : Κυριακίδη
- Ασπρογέρακας Ε. (2003), «Χαρακτηριστικά και Αναπτυξιακό Δυναμικό των Ελληνικών Πόλεων Μεσαίου Μεγέθους», διδακτορική διατριβή, τμήμα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ, Αθήνα, δημοσίευση στο ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 24-25/2005 σσ. 145-151
- Βούλγαρη Κ. (2006), «Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις & προστασία της ιδιοκτησίας», μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, τΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Γερογιάννης Κ. (2005), «Η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων και οι παθογένειές της. Ο νέος κώδικας απαλλοτριώσεων που «πάλιωσε» νωρίς», εισήγηση στο συνέδριο του ΤΕΕ για τα Δημόσια Έργα, Αθήνα 19-21 Απριλίου 2005
- Γετίμης Π. (2000), «ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ», Δ' έκδοση, Αθήνα : ΟΔΥΣΣΕΑΣ
- Γιαννακούρου Γ. (1999), «Το Θεσμικό Πλαίσιο του Σχεδιασμού των Πόλεων στην Ελλάδα : Ιστορικές Μεταμορφώσεις και Σύγχρονα Αιτήματα», στο Οικονόμου

- Δ. – Πετράκος Γ., (1999), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων : Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*. Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG
- Γοσποδίνη Α. (2000α), «*Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του αστικού σχεδιασμού : Μία πρόκληση για τις Ελληνικές πόλεις*», στο Ψυχάρης Γ., Γοσποδίνη Α., Χριστοπούλου Ο., (επ.) Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Γοσποδίνη Α. (2000β), σημειώσεις στο μάθημα : *Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας*, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Γοσποδίνη Α. (2007), «*Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων*», στο περιοδικό *Αειχώρος*, ειδικό τεύχος – αφιέρωμα “Μεταβιομηχανική πόλη : Νέες Οικονομίες, χωρικοί μετασχηματισμοί και νέα τοπία”, τόμος 6, τεύχος 1, Μάιος 2007, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Δελλαδέτσιμας Π. Μ. (2003), «*Ο σχεδιασμός του χώρου : εξελίξεις και προοπτικές από το παράδειγμα της Ιταλίας*», περιοδικό “*αιχώρος*” Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης, τόμος 2, τεύχος 2, Νοέμβριος 2003, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Εγινόγλου Γ. (2006), “*Το Φαινόμενο της Διαφθοράς στο Δημόσιο*”, *Περιεκτική Δημοκρατία*, τεύχος 12, Μάιος 2006
- Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (2010), Έρευνα Μελέτη «*Η Χωρική Εξέλιξη 4 Μεγάλων Ελληνικών Πόλεων*», Καλλισθένη Αβδελίδη, Κείμενα Εργασίας 2010/21, Αθήνα
- Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2168, 1-10-2001, Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., από το αφιέρωμα : “Σχέδιο νόμου : Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης”
- Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2451, 6-8-2007, επιμέλεια Φρόσω Καβαλάρη «*Αιγαίο : μια διάσπαρτη πόλη*»
- Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2496, 14-7-2008, δράση ΤΕΕ : «*Οι Μεσαίες Πόλεις προσφέρονται για καινοτόμες λύσεις*»
- Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2567, 11-1-2010, επιμέλεια Φρόσω Καβαλάρη «*Πλατείες της Ευρώπης*»
- Ζεντέλης Π. (2001), «*REAL ESTATE – ΑΞΙΑ. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ. ΑΝΑΠΤΥΞΗ. ΕΠΕΝΔΥΣΗ. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ*», Αθήνα : Παπασωτηρίου

- Ζεντέλης Π. (2005), *Κατεχόμενη Ακίνητη Περιουσία του Δημοσίου. Γεωγραφική Απεικόνιση και Κανόνες Εκποίησης*. περιοδικό “αιχώρος” Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης, τόμος 4, τεύχος 2, Νοέμβριος 2005, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Ζυγούρη Φ. (2007), «*Κοινόχρηστοι χώροι : Νομικά Εργαλεία και Πολιτικές απόκτησής τους*», μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, τΜΧΠΠΑ, Βόλος : Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (2006), «*Πολεοδομικός Σχεδιασμός : Προβλήματα Εφαρμογής και Προτάσεις Μεταρρύθμισης*», έκθεση επιστημονικής επιτροπής, Δεκέμβριος 2006
- Καραγιαννάκης Γ. (2007), «*Η πολεοδομική διάσταση της διοργάνωσης ειδικών γεγονότων. Ο θεσμός της πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης και το παράδειγμα της Πάτρας Έπιτοιστική πρωτεύουσα 2006*», μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, τΜΧΠΠΑ, Βόλος : Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Κασιμάτης Γ. (1967), «*ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ*», Αθήνα : Παπαζήσης
- Κεφαλά Ν. (1998), «*Η οικονομική και θεσμική διάσταση της πολιτικής γης και της πολιτικής κατοικίας στον Ελληνικό αστικό χώρο*», διπλωματική εργασία, τΜΧΠΠΑ, Βόλος : Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Κόβας Σ. (2007), «*Η Πολεοδομική Απαλλοτρίωση*», μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Νομική Σχολή, Κομοτηνή : Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
- Κρητικού Χ. (2003), «*Στρατηγικά Σχέδια Ανάπτυξης σε πόλεις μεσαίου μεγέθους : προκαταρκτική ανάλυση και συμμετοχικός σχεδιασμός στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου*», μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος : Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Κυριαζής Α. (2008), «*Δυνατότητες αναβάθμισης του ιστού των Ελληνικών αστικών κέντρων. Ο ρόλος του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου*», διδακτορική διατριβή, Πολυτεχνική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Λαλένης Κ. (2008), «*Από τις λαϊκές συνελεύσεις στις εταιρικές σχέσεις δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων : ανασκόπηση των συμμετοχικών διαδικασιών στον πολεοδομικό σχεδιασμό στην Ελλάδα κατά την τελευταία εικοσιπενταετία*», στο Ασπα Γοσποδίνη (επιμ.) “*Διάλογοι για το σχεδιασμό του χώρου και την ανάπτυξη*”, Αθήνα : Κριτική, 199-234

- Λάλου Γ. (2010), «*Προτάσεις Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Μελέτες Εξυγίανσης : Το Παράδειγμα της Λάρισας (1974-2008)*», στο : 'Χωροταξία – Πολεοδομία – Περιβάλλον στον 21^ο αιώνα, Ελλάδα – Μεσόγειος', τΜΧΠΠΑ, ΕΛΠΟΧ, ΙΚΙ, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 533
- Λεκέας Σ. (2004), «*ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΟΤΑ*», Αθήνα : Νομική βιβλιοθήκη
- Μαλούτας Θ. (2000), «*ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΤΛΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, τόμος 1^{ος}, ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ*», Αθήνα – Βόλος : Εθνικό κέντρο κοινωνικών ερευνών – Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Μαντουβάλου Μ. (1995), «*Αστική γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου Ι. Σημειώσεις στη θεωρία μέσα από την Ελληνική εμπειρία*», στο Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, τεύχος 88
- Μαντουβάλου Μ. (1996), «*Αστική γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου ΙΙ. Προβληματική για την ανάλυση του χώρου στην Ελλάδα*», ανάτυπο από την περιοδική έκδοση του ΕΚΚΕ Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, τεύχος 89-90
- Μαυρίδου Μ. (2004), «*Η Νέα Πολεοδομία ως κυρίαρχος λόγος και η ελληνική πόλη*», δημοσιεύθηκε στο τιμητικό τόμο για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό «*Πόλη και χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*», Ε.Μ.Π., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα 2004
- Μπαλλά Ε. (2011), εισήγηση με θέμα «*Η εξασφάλιση των δημόσιων χώρων στις ελληνικές πόλεις : Θεσμικά εργαλεία και προβλήματα διοικητικής δράσης*», σε ημερίδα : Βιωσιμότητα των Δημόσιων Υπαίθριων Χώρων στη Πόλη, στα πλαίσια του προγράμματος ASPIS για τις βιώσιμες πόλεις, Ινστιτούτο Θερβάντες, 22 Φεβρουαρίου 2011, Αθήνα
- Μπελαβίλας Ν., Βαταβάλη Φ., Σουρέλη Ν., Πρέντου Π. (2012), «*Ελεύθεροι Χώροι, Αστικό και Περιαστικό Πράσινο στο Μητροπολιτικό Συγκρότημα Αθήνας*», ανακοίνωση στο 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 27-30 Σεπτεμβρίου 2012
- Μυστριώτη Χ. (2010), διπλωματική εργασία «*Διαχείριση αντιδράσεων κοινού : Η περίπτωση των λατομείων Μαρκόπουλου*», ΕΜΠ Διεπιστημονικό-Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών “Περιβάλλον-Ανάπτυξη”, Αθήνα, Ιούνιος 2010

- Οικονόμου Δ. (1999), «*Η εξέλιξη της πολεοδομικής και της χωροταξικής πολιτικής κατά τον 20^ο αιώνα*», εισήγηση στο 10^ο Πανελλήνιο Συνέδριο του ΣΑΔΑΣ, Η Αρχιτεκτονική και η Ελληνική Πόλη στον 21^ο αιώνα, Αθήνα, 8-12-1999
- Οικονόμου Δ. (2002), «*Πολεοδομία : Θεωρία, Τεχνικές, Πολιτική*», σημειώσεις στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών, Βόλος
- Οικονόμου Δ. (1999/2004), «*Πολιτική Γης και Εφαρμογή των Πολεοδομικών Σχεδίων*», στο Οικονόμου Δ. – Πετράκος Γ., (1999/2004), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων : Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*. Δεύτερη έκδοση, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG
- Παναγιωτόπουλος Ε. και Καριώτης Γ. (2006), «*ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ – ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ – ΚΤΗΜΑΤΟΓΡΑΦΗΣΗ*», Αθήνα : εκδόσεις ΙΩΝ
- Παπαρηγορίου Β. (2007), «*ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ (ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΘΕΣΜΟΙ, ΠΟΛΙΤΙΚΗ)* », Κηφισιά : Σάκκουλα Α.Ε.
- Παπαδοπούλου Π. (1983), «*Η ΑΓΟΡΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΛΑΦΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ*», Θεσσαλονίκη : Παρατηρητής
- Παπάνης Ε. (2010), «*Ιδιοκτησία και ποιότητα Ζωής*», άρθρο στο : MY.aegean.gr Community-Microsoft Internet Explorer
- Πετράκος Γ. (2006), «*Τι πόλεις θέλουμε*», εισήγηση στην εκδήλωση του ΙΣΤΑΜΕ με θέμα "Παλιές και νέες προκλήσεις για την πόλη", Αθήνα, Μάρτιος 2006
- Πετράκος Γ., Οικονόμου Δ. (1999), «*Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Αστικών Κέντρων*», στο Οικονόμου Δ. – Πετράκος Γ., (1999), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων : Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*. Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG
- Πουρναρά Σ. (2013), «*Αστικοί Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου*», ΕΜΠ, τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Κατεύθυνση : Πολεοδομία - Χωροταξία, Μάθημα: Περιβαλλοντικές Συνιστώσες του Σχεδιασμού και της Οικιστικής Ανάπτυξης.
- Πρεβελάκης Γ. (2009), εισήγηση στις εσπερίδες με θέμα : «*Μελλοντικές εξελίξεις μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων – Οι περιπτώσεις Παρισιού και Αθήνας*», που διοργάνωσαν το ΤΕΕ και η Ελληνική Αρχιτεκτονική Εταιρεία, Αθήνα 16 και 17 Δεκεμβρίου 2009

- Σκριμιζέα Ε. (2012), *«Πολεοδομικός και Κοινωνικός Μετασχηματισμός, Από το “χειρότερο παράδειγμα πόλης”, στη Λάρισα»*, ΕΜΠ - Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία, Μάθημα : Γεωγραφικές Δυναμικές και Σύγχρονοι Μετασχηματισμοί του Ελληνικού Χώρου, Αθήνα, Μάρτιος 2012
- Τζίκα – Χατζοπούλου Α. (2003), *«ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ»*, Αθήνα : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π.
- Τουφεξή Θ. (2005), *«Περιγραφή και ανάλυση παραγόντων που προσδιορίζουν την αξία της αστικής γης. Εξειδίκευση παραγόντων στην αστική κατοικία της Λάρισας»*, μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, τΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Φέτση Θ. (2012), *«Ο επαναπροσδιορισμός του αστικού πρασίνου στον αστικό ιστό. Η περίπτωση των φυτεμένων δωμάτων και καθέτων φυτεύσεων»*, ΕΜΠ, τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Κατεύθυνση Β' : Πολεοδομία και Χωροταξία, Μάθημα: Περιβαλλοντικές Συνιστώσες του Σχεδιασμού και της Οικιστικής Ανάπτυξης.
- Χορομίδης Κ. (2002), *«ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΡΥΜΟΤΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ»*, (Σχέδια Πόλεων – Οικιστική Νομοθεσία - Νομολογία), Θεσσαλονίκη : Δημόπουλος Ε. Ανδρέας
- Χριστοφιλόπουλος Δ. (2002), *«ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»* - Η πόλη του 21^{ου} Αιώνα - , Δίκαιο & Οικονομία, Αθήνα : Π.Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ
- Χριστοφιλόπουλος Δ. (1982), *«Το δικαίωμα προτίμησης του Δημοσίου και των Ο.Τ.Α. κατά τη μεταβίβαση ακινήτων μέσα σε οικιστικές ζώνες»*, άρθρο στα τεχνικά χρονικά (1-2-1982)
- Ειδική Έκθεση του Συνήγορου του Πολίτη, Απρίλιος 2005, Κύκλος Ποιότητας Ζωής, «Απαλλοτρίωση, Στέρηση, Περιορισμοί της Ιδιοκτησίας & Αποζημίωση. Προβλήματα Διοικητικής Δράσης»
- Ενδιάμεση Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος (2002), Νομισματική Πολιτική, Παράρτημα κεφ. IV, “Η μεταβολή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων των νοικοκυριών σε κατοικίες και μετοχές τα τελευταία έτη (1995-2001)”

Πόρισμα ομάδας εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2010, όπως εγκρίθηκε και διαμορφώθηκε με την υπ' αριθμ. απόφαση Α72/Σ6/10 της Διοικούσας Επιτροπής. Θέμα : «Πολοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα : Προβλήματα θεσμικού πλαισίου & εφαρμογής και προτάσεις μεταρρύθμισης». Μέλη ομάδας εργασίας : Αγγελίδης Γιάννης, Μακράκης-Καραχάλιος Χρυσός, Μπάκης Γιώργος, Τσαβδάρου Κωνσταντίνος, Τσακούμης Γιώργος.

Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας (2002), Μελέτη που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων και Προβλέψεων, υπεύθ. Γ. Πετράκος

Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007α, Α. Δεμερτζής, «Πως γίνονται τσιμέντο οι ελεύθεροι χώροι»

Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007β, Α. Ρασσιάς, «Η “μαύρη λίστα” των δήμων που δεν πληρώνουν»

Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 7-8-2007γ, Γ. Παπανικολάου, «Το μοντέλο της Γλυφάδας οδηγός για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.»

Εφημερίδα ΕΘΝΟΣ, 14-1-2012, Κ. Τσαχάκης, «Νόμιμα όλα τα καταπατημένα»

Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 22-9-2011, Κ. Μπακούρης, «Κρούοντας το καμπανάκι της διαφθοράς»

Ξενόγλωσση

Bates L. & Santerre R. (2001), “*The Public Demand of Open Space : The Case of Connecticut Communities*”, Journal of Urban Economics, Elsevier

Baugesetzbuch-BauGB (1997), Federal Building Code, in the wording of the Act to Amend the Federal Building Code and to Reorder Spatial Planning Law [BauROG] as issued on August 18th 1997(BGBI. I p. 2081), German

Besser H. (2001), “*Intellectual Property : The Attact on Public Space in Cyberspace*”, (www.gseis.ucla.edu/howard/Papers/pw-public-spaces.html)

Booth Ph. (1996), ‘*Controlling development: certainty and discretion in Europe, the US and Hong Kong*’. London: UCLPress

Chiesura A. (2004), ‘*The role of urban parks for the sustainable city*’, Landscape and Urban Planning

- Cook E. (2000), "*Ecological Networks in Urban Landscapes*", S.I:s.n., Arizona State
- Fuller R. & Gaston K.(2009), "*The scaling of green space coverage in European cities*", Biology Letters, The Royal Society, 25-2-2009 (<http://www.rsbl.royalsocietypublishing.org>)
- German Constitution, BASIC LAW for the Federal Republic of Germany, (Promulgated by the Parliamentary Council on 23 May 1949), (as Amended by the Unification Treaty of 31 August 1990 and Federal Statute of 23 September 1990)
- Hall P. and Ward C. (1998), "*Sociable Cities : The Legacy of Ebenezer Howard*", J. Wiley
- Heilbrun J. (1974), "*Urban Economics and Public Policy*", N.Y. : St. Martin's Press
- Kalbro T. (2007), "*Compensation Rights for Reduction in Property Values due to Planning Decisions in Sweden*", Global Law Studies Review, 6: 27-48
- Kalliakoudas T. and Vrassida M. (2005), '*Public open spaces. A matter of quality or quantity : the case of Larissa*', The Dream of a Greater Europe, AESOP Congress, July 2005, Vienna Austria
- Lalenis K. (2001), '*Planning by Decree*' : *Incompatibilities of Planning Laws and Planning Policies in Greece, During the 20th Century. Analysis, Perspectives.* WPSC Shanghai, China, 2001, Planning at the Turn of the Century, No 16005, Track 16 : Planning and Law
- Lalenis K. (2010), "*Corruption in Planning and Land Development in Greece: the Growth of a Lernaean Hydra*". International Congress "Towards a Just Metropolis: From Crises to Possibilities", U.C. Berkeley, California, June 16-20, 2010.
- Lang J. (1987), '*Greating Architectural Theory*', Van Nostrand Reinhold, New York
- Maki R. Wilbur and Lichty W. Richard (2000), *Urban Regional Economics. Concepts, Tools, Applications.* Iowa State University Press / Ames
- Massey D. and Catalano A. (1978), "*Capital and Land : Landownership by capital in Great Britain*" Edward Arnold, London
- Office of Deputy Prime Minister (2002), - Housing, Planning, Local Government and the Regions Committee Publications, England
- ODPM (Office of the Deputy Prime Minister) (2002), "*Guiding Principles Urban Policy*" England, 24 July 2002

Paterson T. and Lichfield J. (2011), “*Why the Germans and French prefer to rent*”, INDEPENDENT, Tuesday 31 May 2011, (<http://www.independent.co.uk/life-style/house-and-home/property/why-the-germans-and-french-prefer-to-rent-2291077.html>)

Planning and Compulsory Purchase Act 2004, An Act to make provision relating to spatial development and town and country planning; and the compulsory acquisition of land, 13th May 2004, United Kingdom

Renard V. (2006), “*Compensation Rights for Reduction in Property Values due to Planning Decisions: The case of France*”, Global Law Studies Review, 5: 523-534

Salet W. and Borsdorf A. (2007), “*Spatial reconfiguration and problems of governance in urban regions of European. An introduction to the Belgeo issue on advanced service sectors in European urban regions*”, Belgeo

Schmidt-Eichstaedt G. (2007), “*The Law on Liability for Reduced Property values Caused by Planning Decisions in Federal Republic of Germany*”. Global Law Studies Review, 6: 75-101

The Constitution of United Kingdom (for academic purposes) (1992)- International Constitutional Law, UK

Ιστοσελίδες

<http://www.archaiologia/wp-content/uploads/2011/06/34-8.pdf>, (Αρχαία Λάρισα, Αθανάσιος Τζιαφάλιας), προσβάσιμη στις 3-11-2013

<http://www.asda.gr/el/xoroi/ntouros.htm> (Παρατηρητήριο Ελεύθερων Χώρων Αθήνας – Αττικής), προσβάσιμη στις 3/3/2008

<http://baginetas.com/?p=98> (Η αξία και ο ρόλος του αστικού πρασίνου, Κ. Μπαγινέτας), προσβάσιμη στις 21/11/2012

www.conpect.nl/pdf/Our_Common_Future-Brundtland_Report_1987.pdf, (Αναφορά Bruntland), προσβάσιμη στις 25/9/2013

<http://digitalschool.minedu.gov.gr/modules/ebook/show.php/DSGL-117/130/944,3464/>, (Αρχές Οικονομικής Θεωρίας, κεφάλαιο 9, «Οικονομικές διακυμάνσεις – Πληθωρισμός – Ανεργία»), προσβάσιμη στις 27/6/2013

<http://www.e-alphanet.gr/el/services.asp> (Το Γλωσάρι του Real Estate, Τιμή εκκίνησης), προσβάσιμη στις 30/10/2013

Τρ. Καλλιακούδας – Παράγοντες κατά την απαλλοτρίωση ΚΧ σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.

<http://www.el.wikipedia.org/wiki/> (Αναζήτηση, αντικειμενική_αξία_ακινήτου), προσβάσιμη στις 30/10/2013

<http://www.el.wikipedia.org/wiki/> (Ευρύτερες_αστικές_περιοχές), προσβάσιμη στις 30/11/2013

www.environ-develop.ntua.gr/uploads/NIMBY.pps, προσβάσιμη στις 25/9/2013

<http://en.wikipedia.org/wiki/> (Parks_and_open_spaces_in), προσβάσιμη στις 30/9/2013

http://www.Google_Earth (Δορυφορική απεικόνιση των Δήμων Βόλου, Πάτρας, Ηρακλείου και Λάρισας), προσβάσιμη στις 30/3/2008

<http://www.greek-language.gr>, προσβάσιμη στις 30/10/2013

www.hradf.com/gr, (Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου), προσβάσιμη στις 25/9/2013

<http://www.larissa-dimos.gr/new/>, (Η πόλη μας, “Από το παρελθόν στο παρόν”), προσβάσιμη στις 25-9-2013

<http://www.metarithmisi.gr/el/readAuthors.asp?authorID=140&page=1&textID=11955&sw=1280>, προσβάσιμη στις 22/5/2013

<http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g4401020102.html>, (Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ), προσβάσιμη στις 4/6/2009

[www.pantazis-law.com/Δίκαιο ακινήτων στην Αγγλία: Επενδυτικές στρατηγικές \[PDF\]](http://www.pantazis-law.com/Δίκαιο_ακινήτων_στην_Αγγλία:_Επενδυτικές_στρατηγικές_[PDF]), προσβάσιμη στις 30-8-2013

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/SCIENTIFIC_WORK/EKDILOSEIS_EPISTH_MONIKES_EVENTS/HLEKTRONIKH%20DIAKYBERNHS%20-%20DIAFTHORA/EISHGHSEIS/1.%20RAKINTZHS.pdf, (Ρακιντζής, Διαφθορά), προσβάσιμη στις 30/10/2013

www.prasinotameio.gr, (Πράσινο Ταμείο, χρηματοδοτικό πρόγραμμα “Απόκτηση και Διαμόρφωση Ελεύθερων Χώρων στις Πόλεις”), προσβάσιμη στις 30/9/2013

<http://www.praxisakiniton.com/gr/bibl/orologia/> (Αξία του ακινήτου – Εμπορική αξία), προσβάσιμη στις 30/10/2013

http://www.prd.uth.gr/research/DP/2010.uth-prd-dp-2010-7_gr.pdf, προσβάσιμη στις 14/10/2013

<http://www.rsbl.royalsocietypublishing.org> (Biology Letters), προσβάσιμη στις 27-3-2009

www.statistics.gr, (Στατιστικά θέματα-οικοδόμηση-οικοδομική δραστηριότητα), προσβάσιμη στις 27/9/2013

<http://www.tripadvisor.com/> (Λονδίνο η πιο ακριβή, βρώμικη πόλη στην Ευρώπη για το 2008), προσβάσιμη στις 30/3/2008

http://www.ydmed.gov.gr/wp-content/uploads/20130423_mhtrwo_forewn_2013.pdf, (Μητρώου Υπηρεσιών και Φορέων της Ελληνικής Διοίκησης), προσβάσιμη στις 30/10/2013

http://www.ydmed.gov.gr/wp-content/uploads/20121203_press_manitakis_oosa.doc, (Ομιλία Υπουργού Δ.Μ.&Η.Δ. Α. Μανιτάκη στην παρουσίαση του πλαισίου συνεργασίας με τον ΟΟΣΑ), προσβάσιμη στις 10/10/2013

Συνεντεύξεις

- Παπαδομαρκάκη, Ε. (2006), προϊσταμένη τμήματος Τοπογραφικών Εφαρμογών, Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Ηρακλείου: συνέντευξη στο γραφείο της στις 21 Αυγούστου 2006
- Πολυμενίδης, Γ. (2008), προϊστάμενος τμήματος Σχεδίου Πόλης, Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου: συνέντευξη στο γραφείο του στις 15 Οκτωβρίου 2008
- Σακελαρόπουλος, Π. (2006), Διευθυντής Πολεοδομίας του Δήμου Πατρέων: συνέντευξη στο γραφείο του στις 26 Ιουλίου 2006
- Χατζούλης, Γ. (2009) και (2013), υπάλληλος τμήματος Υποστήριξης και Προγραμματισμού, Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων: συνέντευξη στο γραφείο του στις 19 Νοεμβρίου 2009 και 15 Σεπτεμβρίου 2013

