

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Αξιοποίηση πόρων Ταμείου Ανάπτυξης

- **Αναβάθμιση υποδομών σχολικών μονάδων** όπως:
 - ✓ Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (π.χ. Φωτοβολταϊκά)
 - ✓ Ενεργειακή Αναβάθμιση Κτιρίων
 - ✓ Κατασκευή Εγκαταστάσεων Πρόσβασης Α.Μ.Ε.Α.
 - ✓ Αναβάθμιση Ψηφιακών Υποδομών
 - ✓ Ανάπτυξη Συστημάτων Ασφαλείας
 - ✓ Ιατρικό Φαρμακευτικό Υλικό (π.χ. Απινιδωτές)
 - ✓ Ανανέωση Υδραυλικών Εγκαταστάσεων
 - ✓ Αγορά – Απαλλοτρίωση Εκτάσεων για Κατασκευή Νέων Κτιρίων – Αιθουσών και Πρόσβαση Αναβάθμιση Αθλητικών Εγκαταστάσεων στον Περιβάλλοντα Χώρο
 - ✓ Προμήθεια Υλικού Ανίχνευσης COVID-19 (π.χ. Θερμικές Κάμερες)
- **Ενεργειακή Ανεξαρτητοποίηση Υποδομών Ο.Τ.Α. Α' Βαθμού μέσω Συνδυασμού Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Συστήματος Αποθήκευσης /Πιλοτική Εφαρμογή Έξυπνων Ηλεκτρικών Δικτύων σε Τοπικό επίπεδο**
 - ✓ Δημιουργία ενός ευφυούς συστήματος αποθήκευσης της ενέργειας με συσσωρευτές με ορθολογική διαχείριση της ενέργειας και κατανομή
 - ✓ Ενεργειακή Ανεξαρτητοποίηση Λιμένων με Εγκατάσταση μικρών Ανεμογεννητριών
 - ✓ Ενεργειακή Ανεξαρτητοποίηση Μονάδων Βιολογικού Καθαρισμού
 - ✓ Ενεργειακή Ανεξαρτητοποίηση Μονάδων Αφαλάτωσης

Η εγκατάσταση των φωτοβολταϊκών δύναται να πραγματοποιηθεί σε δημοτικές εκτάσεις ή και στέγες δημοτικών κτιρίων και οι μικρές ανεμογεννήτριες σε δημοτικές εκτάσεις με κατάλληλο αιολικό δυναμικό.

- **Προώθηση Βιώσιμης Κινητικότητας μέσω της Εγκατάστασης Σταθμών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων σε χώρους και εγκαταστάσεις των Ο.Τ.Α. Α' βαθμού**

Πιο συγκεκριμένα σχετικά με τις δημόσιες υποδομές φόρτισης που θα εγκατασταθούν και θα λειτουργούν, έγινε η εξής παραδοχή:

- ✓ Τοποθέτηση σταθμών ταχείας φόρτισης Mode 3 σε δημόσιους χώρους στάθμευσης
 - ✓ Τοποθέτηση σταθμών ταχείας φόρτισης Mode 3 σε δημοτικά κτίρια και στα αμαξοστάσια του εκάστοτε Δήμου, προκειμένου να χρησιμοποιούνται για τα ηλεκτρικά οχήματα του κοινού και των εργαζομένων αλλά και για τα δημοτικά ηλεκτρικά οχήματα.
- **Κατασκευή Τεχνικών Έργων Αντιμετώπισης Κατολισθήσεων – Εκπόνηση Μελετών**
 - **Υποδομές Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων**
Σύμφωνα με τον Ε.Σ.Δ.Α. & Π.Ε.Σ.Δ.Α., ενίσχυση Δήμων σε υποδομές (Μονάδες Επεξεργασίας Απορριμμάτων (Μ.Ε.Α.), Δημοτικές Μονάδες Κομποστοποίησης, Πράσινα Σημεία, Γωνίες Ανακύκλωσης και Εξοπλισμό όπως οχήματα αποκομιδής, κάδοι διακριτών ρευμάτων, πλυντήρια κάδων και κλαδοθρυμματιστές)
 - **Υποδομές Ορεινών Περιοχών**
 - ✓ **Στον τομέα των Μεταφορών- Προσπελασιμότητας** για την οργάνωση ενός χρηστικού Δικτύου Μεταφορών σε συνδυασμό με τον Χωροταξικό και Αναπτυξιακό

Σχεδιασμό με συμμετοχή των τοπικών αρχών στη λήψη αποφάσεων που αφορούν τον σχεδιασμό των μεταφορών και την κατασκευή των οδικών έργων.

- ✓ **Στον τομέα της Εκπαίδευσης:** να αντιμετωπιστούν οι ορεινές περιοχές ως ζώνη εκπαιδευτικής προτεραιότητας όπου θα ισχύουν ιδιαίτερες εκπαιδευτικές συνθήκες όπως εξ' αποστάσεως εκπαίδευση υποστηριζόμενη από τα νέα ψηφιακά μέσα.
- ✓ **Στον τομέα της Υγείας:** Λειτουργική αναβάθμιση χώρων και υποδομών υγείας, την αναδιοργάνωση της πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας (Αγροτικά Κέντρα Υγείας, και Κοινοτικά Ιατρεία) και την ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε εξοπλισμό με σκοπό την αυτονομία και επάρκεια του Συστήματος Υγείας των Ορεινών Περιοχών.
- **Διατήρηση, προστασία, προώθηση και ανάπτυξης φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.**
 - ✓ Βελτίωση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και της διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, ανάδειξη των δημοτικών παράκτιων ζωνών, διάνοιξη παλιών ρεμάτων, τεχνητές μικρές προβλήτες, επιχωματώσεις.

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΕΔΕ

1. Αναφορικά με το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας, να αυξηθεί η εκπροσώπηση των ΟΤΑ και της ΚΕΔΕ ως άμεσα επηρεαζόμενοι από οποιονδήποτε τοπικό και υπερτοπικό σχεδιασμό.
2. Έγκριση με Π.Δ. των Ειδικών και Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων καθώς και καθορισμός διαδικασίας και όρων που καθιστούν τις τροποποιήσεις τους ήσσονος σημασίας. Επιπλέον, αύξηση της συμμετοχής των ΟΤΑ
3. Έγκριση με Π.Δ. των Τοπικών Χωρικών Σχεδίων.
4. Καθορισμός προδιαγραφών και στόχων Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων.
5. Να γίνει πρόβλεψη ελέγχου της νομιμότητας των κτισμάτων πριν την οριοθέτηση των οικισμών.
6. Έγκριση των Ρυμοτομικών Σχεδίων Εφαρμογής με Π.Δ.
7. Για την κατηγοριοποίηση των δημοτικών οδών και με δεδομένο ότι υπάρχει αεροφωτογραφική κάλυψη για όλη την Ελλάδα, να ορισθεί ημερομηνία (πχ αεροφωτογραφίες έτους 2007-2009 του Κτηματολογίου) για την αναγνώριση οδού. Απόφαση 293η /11-06-2020 ΚΕΔΕ → Γίνεται διακριτός διαχωρισμός κατηγοριοποίησης και αντίστοιχων αρμοδιοτήτων των Δημοτικών οδών.
8. Περί θαλάσσιας χωροταξίας, να επανεξετασθεί η καταλυτική ημερομηνία (31/3/2021) και να υπάρξει πρόβλεψη για την συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών.
9. Προκειμένου να τονωθεί ο πρωτογενής τομέας θα πρέπει η εκτός σχεδίου δόμηση να τονωθεί επιπλέον για κτίσματα κατοικίας και αγροτουρισμού και να συνδεθεί επιπλέον και με τα μητρώα τοπικών παραγωγών αγροτικών, κτηνοτροφικών και αλιευτικών προϊόντων.
10. Να μην καταργηθούν οι παρεκκλίσεις για την εκτός σχεδίου δόμηση και να γίνει επανεξέταση των άρθρων 28 και 34 του νομοσχεδίου.
11. Να μην υπάρξει μείωση των Σ.Δ. για βιομηχανικά και τουριστικά κτίρια.
12. Ο Σ.Δ. είναι δικαίωμα το οποίο θα έπρεπε να μεταβιβάζεται, δωρίζεται, εκχωρείται, ενεχυριάζεται, δίδεται ως γονική παροχή κλπ ελεύθερα και όχι αποκλειστικά μέσω της Ψηφιακής Τράπεζας γης και της κληρονομιάς, με παράλληλη όμως ενημέρωση της Ψηφιακής Τράπεζας γης. Θα πρέπει να προβλεφθεί μέριμνα ώστε ο κάθε ενδιαφερόμενος αυτοβούλως να μπορεί να εκδώσει τίτλο ΜΣΔ ανεξάρτητα από το αν εντάσσεται σε κάποια κατηγορία (πχ διατηρητέο) το ακίνητό του.
Ιδιοκτήτες με περιουσιακά στοιχεία από ΣΔ που ίσχυαν και απομειώθηκαν στην περιοχή του ακινήτου τους, κατόπιν αναθεώρησης σχεδίου θα πρέπει να μπορούν να εκδώσουν τίτλο ΜΣΔ εφόσον εξακολουθούν μέχρι σήμερα να πληρώνουν τις σχετικές τους υποχρεώσεις (ΕΝΦΙΑ κλπ). Σε κάθε περίπτωση, η διαχείριση των τίτλων ΜΣΔ θα πρέπει να γίνεται από τους Δήμους ή να απαιτείται η συναίνεσή τους.
13. Το μέγεθος των ΠΟΤΑ αντί για 800 στρέμματα πρέπει να ρυθμιστεί στα 500 στρέμματα που συμφωνεί με το μέσο μέγεθος μεγάλων ιδιοκτησιών στην Ελλάδα και να προσμετρώνται στο μέγεθος των ιδιοκτησιών δρόμοι και ρέματα. Επιπλέον, να υπάρξει πρόβλεψη για πριμοδότηση διαφορετικών τύπων εγκαταστάσεων (όχι μόνο γκολφ).

ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το γεγονός ότι η Ελλάδα, όπως και οι περισσότερες πόλεις των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών χωρών, έχει γίνει το πεδίο μιας σημαντικής εκστρατείας, ανατρεπτικής του υφιστάμενου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού καθεστώτος, είναι εντυπωσιακό.

ΣΤΟΧΟΙ

- Περιορισμός χρήσης του αυτοκινήτου με παράλληλη επιλογή μέσων που καταναλώνουν λιγότερο χώρο,
- απόδοση περισσότερου χώρου στον δρόμο για πεζούς, ποδηλάτες και πράσινο, αφαιρώντας τον αναγκαστικά από την κυκλοφορία και τη στάθμευση του αυτοκινήτου, ιδιαίτερα στα ιστορικά κέντρα,
- μείωση των ταχυτήτων και μετατροπή των περιοχών κατοικίας σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με έμφαση στον σχηματισμό θωρακισμένων απέναντι στην κυκλοφορία γειτονιών, με συνθήκες που να ευνοούν την ελεύθερη βίωση του δημόσιου χώρου, τη συνάντηση και τη συλλογική παρουσία, τότε θα έχει διαμορφώσει συνθήκες που θα ενθαρρύνουν τον πολίτη να βγει από το περιθώριο και θα τον πείθουν ότι η γνώμη του μετρά, διότι η πόλη του είναι δική του υπόθεση.
- μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων και δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας γειτονιών
- συνύπαρξη ποδηλάτου -αυτοκινήτου
- δημιουργία νέων δημόσιων χώρων και η διεύρυνση υφισταμένων με πεζοδρομήσεις στην περίμετρό τους (π.χ. γύρω από πλατείες),
- αποτελεσματική και πιο δίκαιη ανακατανομή του οδικού χώρου στους διάφορους χρήστες του (ιδίως παιδιά, ηλικιωμένους, ανάπηρους, και ποδηλάτες που έχουν αναγκαστεί να απομακρυνθούν από τον δρόμο),
- περιορισμός των ταχυτήτων,
- απόδοση σημαντικότερου ρόλου στο Περπάτημα, στο Ποδήλατο και στη Δημόσια Συγκοινωνία, δηλαδή στους τρεις πυλώνες της Βιώσιμης Κινητικότητας, με παράλληλη συρρίκνωση του ρόλου του αυτοκινήτου. Από την επόμενη δεκαετία ένας τέταρτος πυλώνας, εξαιρετικά σημαντικός, θα είναι και το κοινής χρήσης αυτοκίνητο, μικρό όχημα 'δημόσιας συγκοινωνίας', με επιβάτες αλλά χωρίς οδηγό.
- σήμανση των πόλεων. Αυτή είναι και η μεγάλη πρόκληση που έθεσαν ως τώρα τα ΣΒΑΚ στις δημοτικές αρχές
- μικρά λεωφορεία για τα ιστορικά κέντρα των πόλεων
- εκπόνηση ΣΒΑΚ/ συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών
Η συμμετοχή των κατοίκων στους σχεδιασμούς αποτελεί βασική πολιτική. Η ενίσχυση της 'οικονομίας της κοινής χρήσης', που αν και για αυτήν υπάρχουν ακόμη πολλές επιφυλάξεις, βρίσκεται προ των πυλών. Αποτελεί τη μοναδική απάντηση στην ανεπάρκεια οδικού χώρου και γενικότερα φυσικών πόρων του πλανήτη. Η κλιματική απορρύθμιση λοιπόν θέτει επί τάπητος το ζήτημα της τοπικής δημοκρατίας.
- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση για μεγαλύτερη υπευθυνότητα από τους πολίτες

Οι Δήμοι θα πρέπει να έχουν ώριμες μελέτες μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου 2021.

Όσοι δεν έχουν τέτοιες μελέτες θα μπορούσαν μόνο να τρέξουν για την υλοποίηση εύκολων μελετών και αγορές όπως ηλεκτρικών οχημάτων (αυτοκινήτων και ποδηλάτων) ή πινακίδων σήμανσης.

Το κόστος 1 τ.μ. (με ΦΠΑ και εργολαβικό όφελος) θα μπορούσε να φτάνει και τις 250.000 ευρώ για έργο ανάπλασης δημόσιου χώρου ή κατασκευής πεζόδρομου ή ποδηλατόδρομου, ή δρόμου ήπιας κυκλοφορίας. Ωστόσο τα παραπάνω έργα θα μπορούσαν να γίνουν με μικρό κόστος εφόσον επελέγετο μια απλοποιημένη παραλλαγή τους.

Παραδείγματα:

A. Ένας δρόμος ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να οριστεί μόνο με κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση και έτσι να αποφευχθούν έργα διαμόρφωσης στο εσωτερικό του.

B. Αντί για έργα ποδηλατόδρομων, που συχνά είναι πολύ δύσκολα υλοποιήσιμα διότι δεν υπάρχει χώρος ή το κόστος είναι μεγάλο, μπορούν να επιλεγούν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη ποδηλάτων και αυτοκινήτων.

Γ. Αντί για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, επίσης δύσκολα υλοποιήσιμο έργο, διότι δεν υπάρχει χώρος ή το κόστος είναι μεγάλο, μπορούν να επιλεγούν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας συνύπαρξης πεζών και οχημάτων.

Θα ήταν λογικό να χρηματοδοτηθούν οι Δήμοι ανάλογα με τον πληθυσμό τους

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ / ΜΕΛΕΤΕΣ

- 1. Πεζοδρομήσεις**
- 2. Ασφαλής κίνηση ποδηλάτου**
- 3. Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας**
- 4. Ανάπλαση ελεύθερων δημόσιων χώρων**
- 5. Αγορά ηλεκτροκινούμενων οχημάτων**
- 6. Ποδηλατόδρομοι ποδηλατικού τουρισμού** στην ύπαιθρο με σήμανση και τοπικές διορθώσεις υφισταμένων αγροτικών και επαρχιακών δρόμων.

Χρηματοδότησης των ΣΒΑΚ/ ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ/ ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ/ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Οι 165 δημοτικές αρχές που εκπονούν ή εκπόνησαν ΣΒΑΚ είχαν δίκιο που το αποφάσισαν γιατί επωφελήθηκαν της χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου, ενώ τώρα που το Σχέδιο Νόμου καθιστά την εκπόνηση ΣΒΑΚ υποχρεωτική, χρηματοδότηση δεν προβλέπεται.

Υποχρεώνονται να εκπονήσουν ΣΒΑΚ κάθε πόλη μεγαλύτερη των 30.000 κατοίκων, κάθε δήμος που βρίσκεται στις δύο μητροπόλεις Αθήνας και Θεσσαλονίκης

(περιοχές αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ) ανεξαρτήτως μεγέθους πληθυσμού, καθώς και το σύνολο των Περιφερειών. Οφείλουν να ξεκινήσουν μέσα σε έναν χρόνο από τη δημοσίευση του νέου νόμου.

Οι δημοτικές αρχές γνωρίζουν ότι τα ΣΒΑΚ απλώς καταγράφουν και προσανατολίζουν τις μελέτες που θα πρέπει μετά από αυτά να εκπονηθούν, για τις οποίες, όπως και για τις αντίστοιχες υλοποιήσεις, θα απαιτηθούν μεγάλα κονδύλια.

Ένας Δήμος όταν έχει εκπονήσει ΣΒΑΚ διαθέτει τη βασική προϋπόθεση για να διεκδικήσει χρηματοδοτήσεις.

Με τον νέο νόμο υποχρεώνονται να εκπονήσουν λοιπόν ΣΒΑΚ και οι Περιφέρειες.

Δεν υπάρχει μέχρι σήμερα εμπειρία στις Περιφέρειες από την εκπόνηση ΣΒΑΚ επομένως ούτε παραδείγματα συνεργασίας τους με δήμους για αυτό το θέμα.

Άρα θα πρέπει να αναμένεται ότι κάποιες διαφορετικές προσεγγίσεις μεταξύ δήμων και περιφερειών δεν θα αποφευχθούν, διότι το σχέδιο νόμου δεν κάνει σαφές ποιες είναι οι αρμοδιότητες του κάθε βαθμού αυτοδιοίκησης σε σχέση με το ΣΒΑΚ. Μάλλον οι επικαλύψεις προτάσεων για τους ίδιους χώρους θα είναι σοβαρές.

Πώς είναι δυνατόν η περιφέρεια, όπως θα ήταν λογικό, να σχεδιάσει τη μεγάλη εικόνα, ερήμην των δήμων που περιλαμβάνει; Οι μικρές εικόνες του κάθε δήμου ενδέχεται να προκαταλάβουν, αν τα ΣΒΑΚ τους προηγηθούν, τον περιφερειακό σχεδιασμό ή αντίστροφα, όταν μια περιφέρεια σπεύσει πρώτη, θα είναι αυτή που θα δεσμεύσει τους τοπικούς σχεδιασμούς. Ο συντονισμός είναι απαραίτητος αλλά και δύσκολος, και θα πρέπει να γίνει τόσο σε πολιτικό όσο και σε τεχνικό επίπεδο, έστω και από διαφορετικούς μελετητές. Αν Δήμοι και Περιφέρειες ξεκινήσουν τα ΣΒΑΚ ετεροχρονισμένα πώς θα εξασφαλιστεί η συνεργασία; Ποιος θα καθορίσει τους όρους της; Αν περιορίζονταν οι περιφέρειες μόνο στο συγκοινωνιακό δίκτυο της αρμοδιότητάς τους, κάτι τέτοιο δεν θα ήταν πολύ φτωχό ως ΣΒΑΚ του Β' βαθμού Αυτοδιοίκησης;

Διαδικασία που πιθανά να εμποδίσει ή καθυστερήσει την υλοποίηση:
ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ , ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΠΟ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΚΛΠ

Συναρτώμενες μεταρρυθμίσεις:

-ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΟ 4412/2016 , ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑΣ, ΜΟΝΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΕΚΤΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ COVID 19 (ΜΕΧΡΙ 30/11/2020 ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ)

- Η ΥΑ «Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας» ΦΕΚ 2448 19.6.20 τεύχος 2ο και ειδικότερα των παρ. «Επιλογή οδών για τις οποίες

θεσμοθετείται μικρότερο όριο ταχύτητας» (σελ. 24631) και «Δημιουργία πεζοδρόμων» (σελ. 24632),

- Ο Ν. 4688/2020 ΦΕΚ Α' 101/24.5.20 «Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεων για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», Άρθρο 65, παρ.7, ο οποίος δίνει τη δυνατότητα άμεσης εφαρμογής αποφάσεων του δήμου περί έκτακτης θεσμοθέτησης, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, χωρίς την έγκριση άλλων φορέων της δημόσιας διοίκησης, λόγω κορωνοϊού και της επείγουσας ανάγκης να καταστεί το οδικό περιβάλλον πιο φιλικό σε πεζούς και ποδηλάτες. Μετά την 30.11.20 θα πρέπει φυσικά να ακολουθηθούν οι συμβατικές διαδικασίες οριστικοποίησης των μέτρων.

-Σχέδιο Νόμου για τα ΣΒΑΚ, τις Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και για τη Μικροκινητικότητα αφορά κυρίως τη διαδικασία εκπόνησης και έγκρισής τους.

1.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 4 Η εκπροσώπηση στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας, όσον αφορά τον ορισμό των μελών της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος και της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος θα πρέπει εκτός του σταθερού μέλους, να ορίζεται και επιπλέον μέλος ανάλογα με το αντικείμενο της γνωμοδότησης. Για παράδειγμα εάν συζητείται ένα ζήτημα της Περιφέρειας Ανατ. Μακεδονίας Θράκης, δεν μπορεί να εκπροσωπηθεί η αυτοδιοίκηση με ένα μέλος της Περιφέρειας Ηπείρου. Κατά συνέπεια θα πρέπει να ορίζεται κάθε φορά από την ΕΝΠΕ ή την ΚΕΔΕ επιπλέον μέλος ανάλογα με το θέμα συζήτησης.

2.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 5

Πρέπει να προβλεφθεί η συμμετοχή εκπροσώπου της ΚΕΔΕ στο ΚΕ.ΣΥ.ΧΩ.Θ.Α.

3.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 6 Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια

Τροποποίηση του α) ως εξής: Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια εκπονούνται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας ύστερα από σχετική ενημέρωση της οικείας Περιφέρειας και υπό την επίβλεψη κοινών με την Περιφέρεια επιτροπών. Της ενημέρωσης από την οικεία Περιφέρεια προηγείται η συνεργασία των οικείων Δήμων και της Περιφέρειας.

Στο β) να προστεθεί η απαίτηση γνώμης από τα Δημοτικά Συμβούλια καθώς αφενός οι Δήμοι έχουν εξειδικευμένη γνώμη για τις ανάγκες και τα προβλήματα εντός των χωρικών τους ορίων και αφετέρου η διαμόρφωση των ΠΧΠ διαμορφώνει και οριοθετεί τις δράσεις και τις δυνατότητες σε επίπεδο Δήμου. Η παροχή γνώμης να γίνεται εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος των δύο (2) μηνών.

4.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 7 Τα ειδικά χωροταξικά σχέδια εκπονούνται χωρίς τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με αποκλειστική ευθύνη του Υπουργείου.

Εκτιμούμε ότι η σύμφωνη γνώμη της ανάλογης με την έκθεση του σχεδιασμού βαθμίδας Τ.Α. είναι απαραίτητη.

5.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 8

Τα περιφερειακά χωροταξικά σχέδια εκπονούνται με συνευθύνη Περιφέρειας και Υπουργείου και μάλιστα, αν εντός 2μήνου η Περιφέρεια δεν το εγκρίνει, θεωρείται ως εγκεκριμένο.

Η σύμφωνη γνώμη του Περιφερειακού Συμβουλίου πρέπει να είναι υποχρεωτική.

6.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 10 Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια – Τροποποίηση του άρθρου 7 του ν. 4447/2016

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: 6.α) Η κίνηση της διαδικασίας για τη σύνταξη Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου γίνεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας ή από τον οικείο Δήμο. Τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια υπόκεινται σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης.

β) Η έγκριση των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων γίνεται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ύστερα από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων

Παρατηρήσεις: Στο τέλος του β να συμπληρωθεί και του οικείου/ων Δήμου/ων σε περίπτωση που η σύνταξη ΤΠΣ γίνεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Συγκεκριμένα, ο Δήμος Μακρακώμης προτείνει να υπάρχει πρόβλεψη να γίνεται αποκλειστικά από τον οικείο Δήμο.

7.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 11

Ομοίως, με ανωτέρω να προαπαιτείται η σύμφωνη γνώμη του Δημοτικού Συμβουλίου για την έγκριση Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων.

Εκφράζουμε επιφυλάξεις για τις εκθέσεις αξιολόγησης από την Περιφέρεια, εκτιμώντας ότι θα επιβαρύνουν τους χρόνους και τις μη στελεχωμένες υπηρεσίες, χωρίς παραγωγικό αποτέλεσμα.

8. ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 12 Οριοθέτηση οικισμών

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: 1. Οικισμοί που προϋπάρχουν του 1923 και δεν έχουν οριοθετηθεί, καθώς και οικισμοί κάτω των δύο χιλιάδων (2.000) κατοίκων που δεν έχουν οριοθετηθεί αλλά υφίστανται νομίμως, καθορίζονται με ενιαία διαδικασία και προδιαγραφές, με προεδρικό διάταγμα που προτείνεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο εκδίδεται κατόπιν ειδικής μελέτης ή στο πλαίσιο Τοπικού ή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

2. Για τον προσδιορισμό των ορίων των οικισμών, βάσει της παρ. 1, λαμβάνεται υπόψη η πραγματική κατάσταση, και ειδικότερα τα υπάρχοντα κτίσματα και οι υπάρχοντες δρόμοι, κατά το έτος 1981, βάσει χαρτογραφικών υποβάθρων.».

Παρατηρήσεις: Πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για την αποτύπωση και δημοσιοποίηση των πραγματικών ορίων βάσει συντεταγμένων ΕΓΣΑ87. Η αρμοδιότητα πρέπει να εκχωρηθεί στους Δήμους.

9.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 13

Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να εγκρίνονται Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του Δημοτικού Συμβουλίου, καθώς και του Τοπικού Συμβουλίου της Δημοτικής Ενότητας.

Η διαδικασία διαβούλευσης των Ρυμοτομικών Σχεδίων Εφαρμογής πρέπει να γίνεται από τον εκάστοτε Δήμο.

Άρθρο 13 Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: γ) Η έγκριση των Ρυμοτομικών Σχεδίων Εφαρμογής γίνεται με απόφαση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ύστερα από γνώμη του οικείου Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων, και εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας της οικείας Περιφέρειας. Η ανωτέρω γνώμη παρέχεται υποχρεωτικώς μέσα σε προθεσμία δύο (2) μηνών από τότε που περιέρχεται στο οικείο συμβούλιο ο σχετικός φάκελος προς γνωμοδότηση. Μετά από την άπρακτη πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας, η διαδικασία μπορεί να συνεχίζεται χωρίς τη σχετική γνώμη.

Παρατηρήσεις: Κρίνεται απαραίτητο στην εισήγηση της Περιφέρειας να ενσωματώνεται γνώμη των εμπλεκόμενων Δήμων. Η παροχή γνώμης του/των Δήμου/ων να γίνεται εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος των δύο (2) μηνών.

10.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 14 Δημοτικές οδοί

Καταργούνται οι αγροτικές οδοί και ΟΛΕΣ γίνονται Δημοτικές (εκτός τις Επαρχιακές και Εθνικές).

Για υφιστάμενο δρόμο η κατηγοριοποίηση σε Α ή Β κατηγορίας είναι άδικη. Δεν διακρίνεται ο δρόμος Α από τον δρόμο Β και πως μπορεί να τροποποιηθεί η κατηγοριοποίησή τους.

Με δεδομένο ότι υπάρχει αεροφωτογραφική κάλυψη για όλη την Ελλάδα κρίνεται σκόπιμο ο ορισμός ημερομηνίας (πχ αεροφωτογραφίες έτους 2007-2009 του Κτηματολογίου) για την αναγνώριση οδού .

Απόφαση 293η /11-06-2020 ΚΕΔΕ → Γίνεται διακριτός διαχωρισμός κατηγοριοποίησης και αντίστοιχων αρμοδιοτήτων των Δημοτικών οδών.

Άρθρο 14 Σχεδιασμός και χαρακτηρισμός δημοτικών οδών

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: 1. Δημοτικές οδοί είναι οι οδοί που εξυπηρετούν τις κάθε είδους ανάγκες οδικών μετακινήσεων ενός δήμου ή δημοτικής ενότητας, εντός των ορίων τους.....8. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τον σχεδιασμό και τον χαρακτηρισμό δημοτικών οδών του παρόντος.».

Παρατηρήσεις: 1. Δεν προβλέπεται γνώμη ή και ευθύνη σύνταξης των μελετών από τους Δήμους.

2. Δεν διασαφηνίζεται ποια διαδικασία θα ακολουθείτε στην περίπτωση που κάποιοι δρόμοι χαρακτηρίζονται ως Α ή Β και έχουν πλάτος μικρότερο από το προβλεπόμενο. Αναγκαστικές απαλλοτριώσεις; Ποιος θα τις αναλαμβάνει; Προτείνεται να υπάρξει μεγαλύτερη ευελιξία και αναγνώριση ορισμένων δρόμων ακόμη και μικρότερο πλάτος, βάσει ορισμένων δικλίδων ασφαλείας, διότι διαφορετικά υφίσταται ο κίνδυνος να χαρακτηριστεί μόνο ένα μικρό μέρος του οδικού δικτύου.

3. Σχετικά με τους δρόμους κατηγορίας Β "Οι δημοτικές οδοί κατηγορίας Β συνδέουν οδούς κατηγορίας Α, ή επαρχιακές ή εθνικές, με οργανωμένους υποδοχείς, και λειτουργούν ως δίοδοι που παρέχουν δικαίωμα προσώπου σε οργανωμένους υποδοχείς. Δεν παρέχουν δικαίωμα προσώπου στα υπόλοιπα παρόδια γήπεδα", ο ορισμός δημιουργεί τεράστιους περιορισμούς και αποτελεί τροχοπέδη αξιοποίησης των ιδιοκτησιών παραπλεύρωσ των συγκεκριμένων δρόμων. Πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη ευελιξία.

4. Πρέπει να προβλέπεται εθνικό ηλεκτρονικό αρχείο χαρακτηρισμού των οδών για τη διάχυση της πληροφορίας.

5. Επίσης θα πρέπει να οριστούν οι Δήμοι ως φορείς υποδοχής αιτημάτων ιδιοκτητών.

6. Ο Δήμος Αμφίκλειας - Ελάτειας προτείνει (ορθώς) να χαρακτηριστούν και οι αγροτικοί δρόμοι.

11.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 27 Εκτός σχεδίου δόμηση

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: Κατάργηση όλων των παρεκκλίσεων.

Παρατηρήσεις: Για τους ορεινούς οικισμούς προτείνεται να παραμείνουν ως έχουν οι παρεκκλίσεις και μάλιστα να υπάρχει η δυνατότητα βελτίωσης της αρτιότητας χωρίς την απαίτηση προσώπου.

12.ΠΡΟΤΑΣΗ άρθρο 28: *Η εφαρμογή των νέων διατάξεων για την εκτός σχεδίου δόμηση να αρχίσει μετά την ολοκλήρωση του κτηματολογίου και την ανάρτηση των δασικών χαρτών στο σύνολο της επικράτειας.*

13.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 32 ΠΟΤΑ

Το ΜΕΓΕΘΟΣ της ΠΟΤΑ αντί για 800 στρέμματα πρέπει να ρυθμιστεί στα 500 στρέμματα που συμφωνεί με το μέσο μέγεθος μεγάλων ιδιοκτησιών στην Ελλάδα.

Ως ΠΟΤΑ να μπορούν να χαρακτηριστούν αυτοδίκαια όλοι οι Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί και εφόσον συντρέχουν λοιπές προϋποθέσεις να μπορούν να λειτουργήσουν με χρήση κατοικίας και εγκαταστάσεις υποστήριξης και Πολεοδομικού Κέντρου.

Στο εδάφιο γ. του Άρθρου 9 ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΑ δεν προσμετρά στο μέγεθος των ιδιοκτησιών δρόμους και ρέματα. Αν μεν ο δρόμος είναι δημόσιος έχει καλώς αν είναι όμως ιδιωτικός υπάρχει θέμα γιατί αυτός που τον διάνοιξε μπορεί να τον καταργήσει. Τα ρέματα εντός ιδιοκτησίας αποτελούν κατ' αρχήν ιδιωτική κτήση. Μόνο οι ποταμοί όπου ρέει αενάως το νερό είναι αυτοδίκαια δημόσια κτήση.

Υπάρχει ιδιαίτερη προνομία, για εγκαταστάσεις με γήπεδα γκολφ. Θα μπορούσε να ισχύει η ίδια προνομία και για πεδία ιππασίας ή για πίστα μηχανοκίνητου αθλητισμού κλπ

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 Σελ 49 και ειδικότερα στην παρ δδ της σελίδας 50 θα πρέπει να προστεθεί ότι οι εγκαταστάσεις ειδικών μορφών τουρισμού θα πρέπει να είναι ΚΑΘΕ ΜΟΡΦΗΣ εφόσον έχουν τον όποιο θεματικό χαρακτήρα. (ΝΑ ΜΗΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΔΗΛΑΔΗ Η ΕΚΔΟΣΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΑΛΛΑ ΜΕ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΟΤ ΝΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ Ο ΕΙΔΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ). Έτσι, δεν θα αποκλειστεί ο μηχανοκίνητος τουρισμός- αθλητισμός (πίστα F1 ή moto gt ή cross), ο αναρριχητικός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο γευσιγνωστικός τουρισμός, ο οινοτουρισμός κλπ

14.ΠΡΟΤΑΣΗ: Σχόλια επί του Άρθρου 34 – Μεταβατικές διατάξεις

Με δεδομένο ότι για την εκτός σχεδίου δόμηση οι παρεκκλίσεις αρτιότητας οι οποίες είχαν θεσπισθεί με προγενέστερες διατάξεις απέχουν κατά πολύ από αυτές που προβλέπεται από το νέο νομοσχέδιο (γήπεδα 750 τ.μ. έχουν μέχρι και σήμερα δυνατότητα αξιοποίησης Π.Δ. 270/1985), θα πρέπει να δοθεί ικανοποιητικός χρόνος μετάβασης ούτως ώστε να δοθεί η δυνατότητα αξιοποίησης ιδιοκτησιών καθότι μετά την εφαρμογή του νέου νόμου η ιδιοκτησία σε πολλές των περιπτώσεων τείνει να μπει σε αχρησία. Ως μεταβατικός χρόνος προτείνεται τουλάχιστον αυτός των 5 ετών. Σε περίπτωση όπου παραμείνει αυτός των 2 ετών θα πρέπει να συμπεριληφθεί ότι ο χρόνος

ο οποίος που θα απαιτηθεί για διάφορες εγκρίσεις-βεβαιώσεις φορέων δεν προσμετράται στο χρονικό διάστημα των 2 ετών .

15.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 41 Κεντρικό Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής

Υπερβολή όσον αφορά ότι οι πλατείες, οι κοινόχρηστοι χώροι και τα κτίρια άνω των 5.000 τ.μ. να περνάνε Κ.Σ.Α.

Προτείνεται άνω των 10.000 τ.μ.

16.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 43

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι με Απόφαση Υπουργού είναι δυνατόν να τροποποιείται και να συμπληρώνεται το παρόν άρθρο, χωρίς όμως να θίγονται τα ακίνητα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έκδοση οικοδομικής άδειας, κατηγορίας 1, 2 ή 3.

Για την εκτέλεση έγκρισης εργασιών μικρής κλίμακας και οικοδομικής άδειας δεν αναφέρεται η προσκόμιση ΣΔΑ.

Με έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας μπορεί να γίνει διαχωρισμός μίας οριζόντιας ιδιοκτησίας (κατοικία, κατάστημα κλπ) σε δύο οριζόντιες (παρ.2λστ). Εάν γίνεται τότε τι δικαιολογητικά (σφράγιση εντύπου) απαιτούνται από την Υπηρεσία Δόμησης για τη σύνδεση των δύο ιδιοκτησιών με τους Ο.Κ.Ω.

17.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 44

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι με Απόφαση Υπουργού είναι δυνατόν να τροποποιείται και να συμπληρώνεται το παρόν άρθρο, χωρίς όμως να θίγονται τα ακίνητα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έκδοση οικοδομικής άδειας, κατηγορίας 1, 2 ή 3 ή η έκδοση έγκρισης εργασιών μικρής κλίμακας. Επίσης να προστεθεί:

Εγκαταστάσεις ύδρευσης και μονάδων αφαλάτωσης σε ιδιωτικούς ή κοινόχρηστους χώρους.

18.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 45

Οι προβλεπόμενοι χρόνοι διενέργειας ελέγχων από τις ΥΔΟΜ είναι πολύ μικροί και θα πρέπει τουλάχιστον για τα στάδια ελέγχου τοπογραφικού διαγράμματος και ελέγχων προϋπολογισμού του έργου να τροποποιηθούν ως ακολούθως:

α) για τον έλεγχο του τοπογραφικού διαγράμματος, τίτλων ιδιοκτησίας, αρτιότητας και οικοδομησιμότητας από 2 εργάσιμες ημέρες σε 8 εργάσιμες ημέρες (αντιστοίχως με το διάγραμμα κάλυψης)

β) για τον έλεγχο προϋπολογισμού του έργου από 2 εργάσιμες ημέρες σε 5 εργάσιμες ημέρες.

γ) Ο χρόνος προέγκρισης της οικοδομικής αδείας να γίνεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας 24 εργάσιμων ημερών αντί των 15 εργάσιμων ημερών

19. ΠΡΟΤΑΣΗ:

Οι προβλεπόμενοι χρόνοι διενέργειας ελέγχων από τις ΥΔΟΜ αποδεικτικών καταβολής των απαιτούμενων εισφορών και κρατήσεων του έργου υπέρ του Δημοσίου, του οικείου Δήμου και του e-ΕΦΚΑ να γίνεται σε 5 εργάσιμες ημέρες αντί των 3 ημερών. Σε αντίθεση περίπτωση να νομοθετηθεί μία ενιαία οδηγία υποβολής των σχετικών στοιχείων ούτως ώστε να διευκολύνει στο βέλτιστο δυνατόν τους σχετικούς ελέγχους.

20.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρα 51, 52

Η σύμφωνη γνώμη του εκάστοτε Δημοτικού Συμβουλίου πρέπει να είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία Ζώνης Υποδοχής Μεταφοράς Συντελεστού Δόμησης, ακόμη και σε περιπτώσεις ΕΣΧΑΔΑ.

21.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 62

Κατηγορίες αυθαίρετων κατασκευών και αλλαγών χρήσεων

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: Γίνεται αναφορά στις κατηγορίες αυθαίρετων όπως τις γνωρίζουμε.

Παρατηρήσεις: Παίρνουν παράταση εμμέσως οι κατηγορίες αυθαίρετων που λήγουν τον Σεπτέμβριο (Κατηγορία 5) του 2020; Κρίνεται σκόπιμη η παράταση της κατηγορίας 5 υπό προϋποθέσεις.

22.ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 63

Ζητήματα Κάθετων και Οριζόντιων Ιδιοκτησιών

Περιεχόμενο που αφορά η προτεινόμενη τροποποίηση: Παραμένει ως δυνατότητα η σύσταση κάθετης ιδιοκτησίας εκτός σχεδίου για νόμιμα και αυθαίρετα κτίσματα που έχουν κτιστεί μέχρι την 28.07.2011.

Παρατηρήσεις: Αφαιρείται η δυνατότητα αυτή για τα ακίνητα που ανεγέρθησαν μεταγενέστερα. Δεν θα πρέπει να γίνεται διαχωρισμός καθώς δεν ωφελεί σε κάτι.

23.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 70 και Άρθρο 71:

1. Σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να μειώνονται οι κοινωφελείς - κοινόχρηστοι χώροι, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από την αρχική ένταξη του σχεδίου.

Σε περίπτωση που ο προϋπολογισμός του Δήμου δεν μπορεί να καλύψει το κόστος της απαλλοτρίωσης, το κράτος οφείλει να εξασφαλίσει τους πόρους από το Πράσινο Ταμείο.

2. Σε περίπτωση που ο σκοπός της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης εξυπηρετεί ανάγκες υπερτοπικού χαρακτήρα, του Δήμου και όχι μόνο, οι οποίες αιτιολογούνται με βάση τον υπερκείμενο σχεδιασμό, μπορούν να ενταχθούν στην παραπάνω περίπτωση.

24.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 73:

Να γίνει πρόβλεψη για τη δυνατότητα αποζημίωσης ιδιοκτήτη από την τράπεζα γης του Δήμου από οποιαδήποτε Πολεοδομική Ενότητα, εντός των ορίων του ιδίου Δήμου, εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι ανάγκες αποζημίωσης, με προτεραιότητα τους ιδιοκτήτες εντός της ίδιας Πολεοδομικής Ενότητας.

25.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 75

Το Πράσινο Ταμείο θα χρηματοδοτεί απαλλοτριώσεις ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΤΟΣ ΑΚΟΜΗ!

Μετά την παρέλευση ενός έτους θα απαιτείται σχετική απόφαση Υπουργού.

Προφανώς η χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο θα πρέπει να είναι στο διηνεκές και μέχρι εξάντλησης των αποθεματικών του. Τα δε αποθεματικά του, που στο μεγαλύτερο μέρος τους αναλώθηκαν για την αποπληρωμή των δανείων της χώρας, να επιστραφούν σταδιακά σε αυτό. Εξ άλλου στο νόμο θεσπίζεται ειδικό πρόσθετο τέλος 5% στην έκδοση οικοδομικών αδειών. Το τέλος αυτό θα πρέπει να επεκταθεί σε όλες τις μεγάλες επενδύσεις και να διατεθεί στο Πράσινο Ταμείο ως αντιστάθμισμα της ανάλωσης των κονδυλίων του για λόγους αλλότριους της περιβαλλοντικής αναβάθμισης. Να σημειωθεί ότι στο Πράσινο Ταμείο διατίθενται όλα τα τέλη αυθαιρέτων και αποτελεί

συνταγματική υποχρέωση η αντισταθμιστική περιβαλλοντική ωφέλεια προκειμένου να διατηρούνται οι αυθαίρετες κατασκευές.

26.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 76

A) Αν καταργηθεί το άρθρο 32 του Ν.4067/12 πώς θα γίνεται η διαδικασία τροποποίησης ;

B) Με ποια νομοθεσία θα γίνεται η διαδικασία τροποποίησης από τον Δήμο για την άρση της ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης; (απαιτείται ενημέρωση των όμορων ιδιοκτησιών, δημοσίευση σε εφημερίδες, δημοσιοποίηση;) ή απλώς η απόφαση του Δ.Σ διαβιβάζεται στην Περιφέρεια;)

27.ΠΡΟΤΑΣΗ: Άρθρο 86

α) Η τοποθέτηση των κτιρίων να μην διαχωρίζεται σε 2 περιπτώσεις και τα κτίρια να τοποθετούνται ελεύθερα στο οικοπέδο ανεξαρτήτως του χρόνου ένταξης της περιοχής στο σχέδιο, ήτοι όπου το κτίριο δεν εφάπτεται με τα πίσω όρια του οικοπέδου αφήνεται απόσταση Δ και, όπου δεν εφάπτεται, με τα πλάγια όρια του οικοπέδου αφήνεται απόσταση δ.

β) Να διευκρινιστεί ότι το μήκος πλευράς των 9 μέτρων μπορεί να εφαρμοσθεί ακόμη και στην περίπτωση όπου εξασφαλίζεται μήκος 9 μέτρων κατά την άλλη πλευρά του κτιρίου, και τούτο διότι σχετική εγκύκλιος του ΥΠΕΚΑ δεν το επιτρέπει, με αποτέλεσμα να προκύπτουν κτίρια με μήκος πλευράς 5 μέτρων και τα οποία κάθε άλλο παρά λειτουργικά μπορεί να είναι.

28. ΠΡΟΤΑΣΗ: ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΕΔΕ κ. Χ.ΜΑΜΣΑΚΟΥ, ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΔΡΑΜΑΣ

Προτείνεται διάταξη ως εξής:

«Δ. Όροι δόμησης χώρων οργανωμένης κατασκήνωσης (κάμπινγκ) κατ' εξαίρεση των ανωτέρω (παρ. Γ) για τους χώρους οργανωμένης κατασκήνωσης (κάμπινγκ) με οικίσκους ή χωρίς οικίσκους ισχύουν οι ακόλουθοι όροι δόμησης:

α) Ελάχιστο εμβαδόν γηπέδου: έξι χιλιάδες (6.000) τ.μ.

β) Μέγιστο ποσοστό κάλυψης δέκα τοις εκατό (10%) της επιφανείας του γηπέδου.

γ) Συντελεστής δόμησης κλιμακούμενος:

- 0,10 για συνολική έκταση έως 20.000 τ.μ.

- 0.06 για εκτάσεις από 20.000 τ.μ. έως 40.000 τ.μ. και μέγιστη συνολική εκμετάλλευση 3.200 τ.μ.

- 0.04 για εκτάσεις από 40.000 τ.μ έως 60.000 τ.μ και μέγιστη συνολική εκμετάλλευση 4.000 τ.μ.

- 0.03 για εκτάσεις από 60.000 τ.μ. έως 80.000 τ.μ. και μέγιστη συνολική εκμετάλλευση 4.600 τ.μ.

- 0.01 για εκτάσεις μεγαλύτερες των 80.000 τ.μ.

δ) Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κτιρίου ορίζεται σε τέσσερα και μισό (4,5) μέτρα με ένα (1) επιτρεπόμενο όροφο. Επιτρέπεται η δημιουργία υπογείων αποκλειστικά για βοηθητικές χρήσεις μόνο στα κτίρια κοινόχρηστων χώρων της εγκατάστασης (εστιατόρια, μαγειρεία κ.λ.π.)

ε) Κατά τα λοιπά ισχύουν οι όροι δόμησης της προηγούμενης παραγράφου (Γ) καθώς και οι ειδικές διατάξεις - περιορισμοί της επομένης παραγράφου (Ε).»

29. **ΠΡΟΤΑΣΗ** Να προβλεφθεί ρύθμιση στο υπό διαβούλευση νομοσχέδιο, η οποία θα καθορίζει τη διαδικασία αποπληρωμής και λύσης των συμβάσεων πολεοδομικών μελετών οι οποίες παραμένουν σε εκκρεμότητα επί δεκαετίες, ανατέθηκαν από φορείς του Δημοσίου οι οποίοι ήδη έχουν καταργηθεί και δεν δύναται να εγκριθούν με την ισχύουσα νομοθεσία.

30. **ΠΡΟΤΑΣΗ** Λόγω του γεγονότος ότι σε παραλιακούς οικισμούς η διαδικασία τροποποίησης του σχεδίου είναι εξαιρετικά χρονοβόρα, θα θέλαμε στο άρθρο 94 που αφορά τις Ειδικές Διατάξεις να προβλεφθεί η διάταξη ότι σε περιπτώσεις που σε ρυμοτομικό σχέδιο προβλέπεται η χρήση ΚΧ-υπόγειος χώρος στάθμευσης να επιτρέπεται η λειτουργία υπέργειου χώρου στάθμευσης μέχρι την κατασκευή του ή μέχρι την τροποποίηση του σχεδίου.

Οριζόντια Παρατήρηση

Ζητούνται αεροφωτογραφίες του 2011 ως αποδεικτικό στοιχείο κατασκευής ενώ δεν υπάρχουν σε όλες τις περιοχές.

Προτείνεται στην περίπτωση μη ύπαρξης αεροφωτογραφιών του 2011 να γίνεται αποδεκτή υπεύθυνη δήλωση ιδιοκτήτη για το χρόνο κατασκευής με ταυτόχρονη υπεύθυνη δήλωση του μηχανικού για την αδυναμία ανεύρεσης σχετικής αεροφωτογραφίας.

Προτάσεις για συμπερίληψη

1. α) Οριοθέτηση οικισμών και επικαιροποίηση ορίων λόγω αυξημένης ζήτησης οικοδομησιμότητας σε ορισμένους οικισμούς και ιδιαίτερα παραλιακούς

β) Επίσπευση διαδικασιών ορίων οικισμού (π.χ. Δ.Δ. Παραλίας Ραχών Δήμου

Στυλίδας) όπου υπάρχει αναστολή έκδοσης οικοδομικών αδειών πέραν των 2 χρόνων λόγω σφάλματος των ορίων

2. Κατάρτιση τοπικών- ειδικών πολεοδομικών σχεδίων- χρήσεις γης.

3. Εκτός σχεδίου δόμηση:

α) προστασία περιοχών NATURA με ελέγχους των υπό ανέγερση οποιονδήποτε κατασκευών και επιβολή προστίμων υπέρ του πράσινου ταμείου.

β) σε περιοχές που υπάρχει ανάπτυξη οικοδομικής δραστηριότητας να εκπονούνται τοπικά ρυμοτομικά σχέδια

γ) σταδιακός περιορισμός των παρεκκλίσεων οικοδομησιμότητας

4. Ενίσχυση υπηρεσιών ΥΔΟΜ με επιστημονικό προσωπικό για την προώθηση και επίλυση των παλιών τοπικών προβλημάτων

5. Ενσωμάτωση δασικών χαρτών και αρχαιολογικών χώρων στο e-adeies για την καλύτερη διευκόλυνση και γρηγορότερη έκδοση οικοδομικών αδειών χωρίς περαιτέρω προβλήματα 6. Κωδικοποίηση της πολεοδομικής νομοθεσίας με σαφήνεια ερμηνείας και όχι ερμηνείες και επεξηγήσεις με Υπουργικές αποφάσεις

7. Διατηρητέα κτίρια:

α) δυνατότητα αποζημίωσης στους ιδιοκτήτες για αγορά των κτιρίων και απόδοση στους Δήμους για συντήρηση και αξιοποίηση

β) επιχορήγηση του κόστους συντήρησης στους ιδιοκτήτες

8) Εξορθολογισμός του συστήματος των ρυμοτομικών απαλλοτριώσεων για να μην καθίστανται όμηροι των πολεοδομικών σχεδίων οι ιδιοκτήτες οικοπέδων.

Δικαίωμα μιας δεύτερης επανυποβολής ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης.