

Κοινή πορεία για ΚΕΔΚΕ - ΤΕΕ

Υπεγράφη το **Μνημόνιο Συνεργασίας** μεταξύ των **δύο φορέων**

Σε κοινή πορεία συνεργασίας προχωρούν η ΚΕΔΚΕ και το ΤΕΕ μετά την υπογραφή του Μνημονίου Συνεργασίας των δύο φορέων. Το Μνημόνιο περιλαμβάνει ένα ευρύ πεδίο θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος και η υπογραφή του, όπως τόνισε ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλόπουλος, συνιστά προϊόν πολύμηνης συνεργασίας και φιλοδοξία και των δύο μερών είναι η συνεργασία να συνεχιστεί σε βάθος χρόνου.

«Με την υπογραφή του Μνημονίου, είπε ο Πάρις Κουκουλόπουλος, πρώτον, αποτυπώνουμε τη σταθερή μας άποψη και αντίληψη για συνεργασία με φορείς και για θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Δεύτερον, στέλνουμε ένα συγκεκριμένο μήνυμα σε όλα τα μέλη μας, ότι το ΤΕΕ είναι θεσμοθετημένος σύμβουλος της πολιτείας, τον οποίο η Αυτοδιοίκηση πρέπει να αξιοποιήσει. Τρίτον, αποτελεί συγκεκριμένη ενέργεια, η οποία απαντά στο αίτημα για διαφάνεια, για την προώθηση του συστήματος πιστοποίησης Τεχνικών και Πολυεδαφικών υπηρεσιών ΟΤΑ. Τέταρτον, το θεματολόγιο του Μνημονίου είναι ιδιαίτερα επίκαιρο, αφού από ξεκίνησε η συζήτηση για το Εθνικό Σχέδιο Μεταρρυθμίσεων».

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ Γιάννης Αλαβάνος υπογράμμισε ότι αυτό καθ' αυτό το γεγονός αποτελεί αναγνώριση του έργου και του ρόλου της ΚΕΔΚΕ.

«Στα θέματα του Μνημονίου, είπε ο κ. Αλαβάνος, αποτυπώνεται ο προβληματισμός που υπάρχει και στο ΤΕΕ και στην ΚΕΔΚΕ για μείζονα ζητήματα, όπως της στελέχωσης

των τεχνικών υπηρεσιών των δήμων, της υποβάθμισης της σημασίας των έργων και τον περιορισμό αυτής της δράσης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, του περιβάλλοντος και του κτηματολογίου.

Κατά την άποψή μας τα έργα στο μεγαλύτερο τους βαθμό πρέπει να περνούν από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Για αυτό θεωρούμε απαραίτητο να προβλεφθεί η απασχόληση περισσότερων μηχανικών στους ΟΤΑ και να προχωρήσει η πιστοποίηση των υπηρεσιών. Σήμερα εξ αυτής της αδυναμίας εμφανίζονται ιδιαίτερα προβληματικές οι 48 από τις 177 πολεοδομίες, οι οποίες υπάγονται στην αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης». Ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλόπουλος σημείωσε ότι η υπογραφή του Μνημονίου αποτελεί προϊόν πολύμηνης συνεργασίας και ότι η φιλοδοξία και των δύο μερών είναι η συνεργασία αυτή να συνεχιστεί σε βάθος χρόνου.

Ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Π. Κουκουλόπουλος έθεσε τα θέματα του ΠΔΕ, το οποίο για δεύτερη συνεχή χρονιά θα είναι μειωμένο. Γεγονός που θα βαθύνει την κρίση που διέρχεται ο κλάδος των εμπλεκόμενων με τη μελέτη- κατασκευή και επίβλεψη έργων.

Παράλληλα επισήμανε τον κίνδυνο οι απώλειες της χώρας από το Γ' ΚΠΣ να αγγίξουν τα 10 δις ευρώ (δημόσια δαπάνη), όπως τεκμηριωμένα τέθηκε το ζήτημα από την ΚΕΔΚΕ στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Γ' ΚΠΣ στις 15 Ιουλίου, χωρίς ουσιαστική απάντηση.

Στο ερώτημα δε αν η ουσιαστική μείωση του ΠΔΕ, όπως περιγράφεται από το προσχέδιο του προϋπολογισμού, μπορεί να υπο-

κατασταθεί από τις ΣΔΙΤ ο κ. Κουκουλόπουλος σημείωσε: «Το θεσμικό πλαίσιο το οποίο καταρτίστηκε είναι περισσότερο γραφειοκρατικό και δε μπορεί να εξυπηρετήσει το σκοπό για το οποίο συντάχθηκε. Αλλωστε με το υφιστάμενο καθεστώς οι συμπράξεις δημοσίου - ιδιωτικού τομέα ήταν εφικτές και για αυτό πραγματοποιήθηκαν πολλά έργα, εθνικού, περιφερειακού και τοπικού χαρακτήρα. Το πρόβλημα ήταν και παραμένει η επίλυση θεσμικών προβλημάτων, που οδηγούν σε προσφυγές και εμπλοκές των έργων».

Για το ίδιο θέμα ο πρόεδρος του ΤΕΕ Γ. Αλαβάνος είπε: «Αμφιβάλουμε αν μπορούν να προωθηθούν πολλά έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα οποία κατά κανόνα είναι μικρού προϋπολογισμού, με βάση ένα θεσμικό πλαίσιο εξαιρετικά γραφειοκρατικό. Δε μπορούμε να δεχτούμε τον ενθουσιασμό που εκφράζεται από ορισμένες πλευρές για υποκατάσταση των απωλειών του ΠΔΕ. Άλλωστε για αυτές τις συμβάσεις, θα χρειαστεί και επιπλέον στελέχωση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης».

Τι περιλαμβάνει το Μνημόνιο Συνεργασίας

Το Μνημόνιο συνεργασίας επικεντρώνει το ενδιαφέρον των δύο φορέων στις εξής θεματικές ενότητες: Συνεργασία των μηχανικών με τους ΟΤΑ, συνεργασία σε θέματα χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, περιβάλλοντος, κτηματολογίου, διοικητικής και περιφερειακής συγκρότησης του κράτους καθώς και συνεργασία για το πλαίσιο ανάθεσης μελετών και υλο-

ποίησης δημόσιων έργων.

Το κείμενο του Μνημονίου είναι το εξής: Η Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας και το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, με δεδομένο το ευρύ πεδίο θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος, προχωρούν στην υπογραφή του παρόντος Μνημονίου Συνεργασίας, σε θέματα όπου διαπιστώνονται κοινές ή συγκλίνομενες θέσεις.

Οι θεματικές ενότητες στις οποίες ξεκινάει η συνεργασία είναι:

- **ΟΤΑ και Μηχανικοί.** Κοινή θέση των δύο φορέων είναι η διαμόρφωση ενός πλαισίου συνεργασίας των Μηχανικών με τους ΟΤΑ, ικανό να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις όπως αυτές συνδιαμορφώνονται από τις εφαρμογές νέων τεχνολογιών αλλά και το νέο ρόλο των ΟΤΑ. Σ' αυτήν την κατεύθυνση αντιμετωπίζονται από κοινού ζητήματα που αφορούν στη στελέχωση των υπηρεσιών των δήμων, στο ρόλο των μηχανικών - στελεχών των ΟΤΑ καθώς και στη σχέση μηχανικών - μελετητών - συμβούλων με τους ΟΤΑ. Έχει ήδη συσταθεί κοινή ομάδα εργασίας για σύστημα πιστοποίησης Τεχνικών - Πολεοδομικών Υπηρεσιών ΟΤΑ ενώ προγραμματίζεται η συνδιοργάνωση συνεδρίου «Μηχανικοί και Αυτοδιοίκηση για την αειφόρο ανάπτυξη της Ελληνικής Πόλης και Περιφέρειας».
- **Χωροταξικός - Πολεοδομικός Σχεδιασμός.** Κοινή διαπίστωση και αίτημα των δύο φορέων είναι η ολοκλήρωση του σχεδιασμού με το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και τα Ειδικά Πλαίσια καθώς και η πλήρης ενεργοποίηση ή και προσαρμογή του υφιστάμενου Θεσμικού Πλαισίου. Κοινό κείμενο θέσεων των δύο φορέων έχει ήδη κατατεθεί στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ ενώ οι δύο φορείς συνδιοργανώνουν διημερίδα με την επωνυμία ΠΟΛΙΣ στο πλαίσιο της ομώνυμης έκθεσης στη Θεσσαλονίκη στις 25-26 Νοεμβρίου.
- **Περιβάλλον.** Έχει ξεκινήσει η συνεργασία για την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο χωρικό - αναπτυξιακό σχεδιασμό, στο ρόλο και τις αρμοδιότητες των Δήμων στην προστασία του περιβάλλοντος, στην αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών αλλά και στη δημιουργία και λειτουργία των υποδομών περιβάλλοντος.
- **Κτηματολόγιο.** Είναι κοινό το αίτημα των δύο φορέων για συνέχιση και ολοκλήρωση του Εθνικού Κτηματολογίου ως ενός ση-

μαντικού εργαλείου ανάπτυξης, σχεδιασμού και υλοποίησης πολιτικής γης. Η ολοκλήρωση του Εθνικού Κτηματολογίου και η διασφάλιση διαρκούς ενημέρωσης της χωρικής ή περιγραφικής πληροφορίας θα επιτρέψει τον προσδιορισμό και κατοχύρωση της δημοτικής και δημόσιας περιουσίας, τον εκσυγχρονισμό των δημοτικών υπηρεσιών αλλά και τη μείωση χρόνου και κόστους για την εφαρμογή πολεοδομικών / ρυθμιστικών σχεδίων.

- **Διοικητική και Περιφερειακή συγκρότηση του κράτους.** Η αναγκαιότητα ύπαρξης Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης αποτελεί κοινή διαπίστωση των δύο φορέων. Στην παρούσα χρονική στιγμή που τίθεται το θέμα συγκρότησης ενοτήτων Περιφερειών στο πλαίσιο του ΚΠΣ 2007-2013 ξεκινάει η επεξεργασία - διαμόρφωση κοινών θέσεων στο πλαίσιο των μόνιμων επιτροπών τους. Συνεργασία επίσης ξεκίνησε για τη συνδιαμόρφωση προτάσεων σε ότι αφορά στην αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, στη διασφάλιση συνεργασίας των διαφόρων επιπέδων διοίκησης, στη μητροπολιτική διακυβέρνηση και στην ενίσχυση συμμετοχικών διαδικασιών στη τοπική διακυβέρνηση.
- **Πλαίσιο ανάθεσης μελετών και υλοποίησης δημόσιων έργων.** Κοινή επιδίωξη των δύο φορέων είναι η διασφάλιση των όρων και προϋποθέσεων, που θα επιτρέψουν την παραγωγή άρτιων τεχνικά έργων που ολοκληρώνονται αποτελεσματικά ως προς τον οικονομικό και χρονικό προ-

γραμματισμό τους, αλλά και την αξιοποίηση του τεχνικού δυναμικού της χώρας.

Στην κατεύθυνση αυτή αναπτύσσεται συνεργασία και διατυπώνονται κοινές θέσεις τόσο για το πλαίσιο ανάθεσης μελετών και υλοποίησης δημόσιων έργων όσο και για την έγκαιρη διασφάλιση χρηματοδότησης και στήριξης των ΟΤΑ, ώστε να διασφαλιστεί μέγιστη και αποτελεσματική απορρόφηση πόρων για το ΚΠΣ της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου. Αντίστοιχα ζητήματα αντιμετωπίζονται από κοινού στο πλαίσιο προγραμματισμού για το ΚΠΣ 2007-2013, ενώ ιδιαίτερο τομέα συνεργασίας αποτελεί η διατύπωση κοινών θέσεων για τις Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα.

Για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της συνεργασίας των δύο φορέων συστήνεται Μόνιμη Επιτροπή Συνεργασίας ΚΕΔΚΕ - ΤΕΕ, επικεφαλής της οποίας θα είναι οι εκάστοτε Πρόεδροι των δύο μερών.

Αντικείμενο της Μόνιμης Επιτροπής είναι ο σχεδιασμός και παρακολούθηση της συνεργασίας των δύο φορέων μέσα από:

- τη διατύπωση κοινών θέσεων ή και την επισημάνση επιπτώσεων από πολιτικές σχετικές με θέματα ενδιαφέροντος των δύο φορέων.
- τη συνεργασία των αρμόδιων μόνιμων επιτροπών των δύο φορέων για επιμέρους θεμάτων.
- τη διοργάνωση συνεδρίων, ημερίδων.
- την έκδοση ενημερωτικών εντύπων ή και οδηγών.



Τα πρώτα δημόσια βήματα

Την επιστημονική τεκμηρίωση των προτάσεων που θα συζητήσει η Αυτοδιοίκηση στο ετήσιο τακτικό Συνέδριο της ΚΕΔΚΕ στη Ρόδο, στο πλαίσιο του διαλόγου που ανοίγει για μια σειρά μεγάλων μεταρρυθμιστικών τομών στο θεσμό και το κράτος, ανέλαβε, αμέσως μετά τη σύστασή του, το Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΙΤΑ) με την αξιοποίηση μελών του Επιστημονικού Συμβουλίου και άλλων συνεργατών. Και αυτό, ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση της συγκρότησης και εγκατάστασης στα νέα του γραφεία.

Πρώτο - και καθοριστικό - βήμα για να ανταπεξέλθει στον ερευνητικό του ρόλο το ΙΤΑ, στάθηκε η συμπλήρωση του, υπό την προεδρία του καθηγητή Δημήτρη Τσάτσου, Επιστημονικού Συμβουλίου του Ινστιτούτου.

Δεύτερο βήμα, πάντα μες το Σεπτέμβριο, ο ορισμός των επικεφαλής των αντίστοιχων Επιστημονικών Επιτροπών και η συμπλήρωσή τους προκειμένου να παραχθούν οι απαραίτητες μελέτες για τέσσερα μεγάλα θέματα που απασχολούν την Αυτοδιοίκηση -με τη μορφή του «κατεπείγοντος», όπως ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Τσάτσος επισημαινώντας εξ' αρχής στους επιστημονικούς υπευθύνους πως όλες οι εργασίες πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου, ούτως ώστε τα αρμόδια όργανα της ΚΕΔΚΕ να έχουν στα χέρια τους εγκαίρως τις επιστημονικές προτάσεις για τη φορολογική αποκέντρωση, την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, τη Μητροπολιτική Διακυβέρνηση, το νέο Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων και τις αναγκαίες αλλαγές στη δομή και λειτουργία του δήμου, ώστε να ληφθούν οι δέουσες αποφάσεις ενόψει του Συνεδρίου της Ένωσης.

Φυσικά, για την πορεία των μελετών, παράλληλα με τις τακτικές συνεδριάσεις των επιτροπών (τακτικότερες, ακριβώς λόγω των ασφυκτικών χρονικών προθεσμιών), ενημερωνόταν σε τακτά χρονικά διαστήματα τόσο το Επιστημονικό όσο και το Διοικητικό

Συμβούλιο του ΙΤΑ, ώστε να υπάρχει η αναγκαία ώσμωση πολιτικού και επιστημονικού λόγου.

Παράλληλα με τις μελέτες, όμως, το ΙΤΑ, αποδύθηκε και σε έναν άλλον αγώνα δρόμου -ταχύτητας και αυτός- προκειμένου να προλάβει, πριν την έναρξη του Συνεδρίου στη Ρόδο, να εγκατασταθεί στα νέα του γραφεία, σε ένα νεοκλασικό κτίριο επί της οδού Αθηνάς 60, στην Ομόνοια, και να πραγματοποιήσει τα εγκαίνιά του, δίνοντας το πρώτο δημόσιο (και χωροταξικό) στίγμα της παρουσίας του.



Διεύθυνση, τηλέφωνα, ιστοσελίδα και e-mail

Η εγκατάσταση του Ινστιτούτου στη νέα του γειτονιά, μετά από μια σύντομη διάρκεια (περίπου δυο μηνών) φιλοξενία στα κεντρικά γραφεία της ΚΕΔΚΕ, συνοδεύεται από την ταυτόχρονη «εγκατάστασή» του στον κυβερνοχώρο καθώς και από τη δημιουργία όλων των απαραίτητων επικοινωνιακών υποδομών. Εφεξής, το ΙΤΑ θα μπορεί να το εντοπίσει κανείς στο Internet στην ιστοσελίδα www.ita.org.gr, ενώ η επικοινωνία θα μπορεί να γίνει μέσω της ηλεκτρονικής διεύθυνσης: info@ita.org.gr Για... πιο παραδοσιακές επικοινωνίες υπάρχει βέβαια και το φαξ (στο 2103250307) όπως και το τηλέφω-

νο: 2103250300-2. Για ακόμη πιο παραδοσιακές επικοινωνίες (μέσω του παλιού, καλού ταχυδρομείου) και, βέβαια, για επισκέψεις, η διεύθυνση του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Institute of Local Administration, με διακριτικό τίτλο: I.L.A.) είναι: Αθηνάς 60, 105 51 Αθήνα.

Εκτός, όμως, από το άνοιγμα στον κόσμο (ψηφιακό και πραγματικό), ή μάλλον παράλληλα με αυτόν, διαπιστώθηκε και η ανάγκη το Ινστιτούτο να αποκτήσει το δικό του, διακριτό, πρόσωπο μέσω της δημιουργίας λογότυπου. Ενός λογότυπου που εκτιμήθηκε πως θα έπρεπε να αποπνέει φρεσκάδα και δημιουργικότητα, να ανταποκρίνεται δηλαδή στο πνεύμα που ένα ερευνητικό Ινστιτούτο θέλει να αποπνέει. Μετά από μελέτη των δεδομένων, η επιλογή έγινε και πλέον παραδίδεται στην κοινή γνώμη -της Αυτοδιοίκησης και της ερευνητικής κοινότητας- στην μορφή που ο αναγνώστης μπορεί να δει σε αυτές τις σελίδες.

Επόμενο βήμα, πάντα παράλληλα με την τρέχουσα ερευνητική δουλειά και το στήσιμο των γραφείων, τα εγκαίνια του ΙΤΑ, τα οποία βρίσκουν το περιοδικό στο τυπογραφείο. Είχαν προγραμματιστεί για την Τετάρτη 2 Νοεμβρίου με προσκεκλημένους τον πρωθυπουργό, κ. Κώστα Καραμανλή, την πρόεδρο της Βουλής, Άννα Ψαρούδα, τον αρχηγό της αξιωματικής αντιπολίτευσης, Γιώργο Παπανδρέου, τη γενική γραμματέα της Κ.Ε. του ΚΚΕ, Αλέκα Παπαρήγα, τον πρόεδρο του ΣΥΝ, Αλέκο Αλαβάνο, τον υπουργό Εσωτερικών, Προκόπη Παυλόπουλο, τους υπεύθυνους Αυτοδιοίκησης των κομμάτων, τους πρώην υπουργούς Εσωτερικών καθώς και όλους τους δημάρχους της



χώρας. Προσκλήσεις, επίσης, στάλθηκαν σε συνδικαλιστικές οργανώσεις (ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ, ΠΟΕ-ΟΤΑ, ΣΕΒ), σε Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, σε Ινστιτούτα.

Μετά τα εγκαίνια και κυρίως στο διάστημα αμέσως μετά το Συνέδριο της ΚΕΔΚΕ, στα γραφεία του ΙΤΑ όλα θα είναι έτοιμα να λειτουργήσουν, να υποδεχτούν μελετητές, αιρετούς, φοιτητές, που ενδιαφέρονται για τα θέματα του θεσμού: Η Βιβλιοθήκη, που - για να δώσουμε ένα στίγμα του χώρου λειτουργίας του ΙΤΑ - στεγάζεται στο δεύτερο όροφο, δίπλα στην αίθουσα συνεδριάσεων του Επιστημονικού Συμβουλίου και τη γραμματεία του. Στον δεύτερο όροφο υπάρχει επίσης αίθουσα εκδηλώσεων δυναμικότητας 70 ατόμων που, προοπτικά, θα μπορεί να διατεθεί για εκδηλώσεις, παρουσιάσεις, μικρές ημερίδες.

Στον πρώτο όροφο, έτσι, για να συνεχίσουμε την ξενάγηση στο χώρο (η αναμόρφωσή του δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι να πάμε στο τυπογραφείο, εξ' ου και η έλλειψη φωτογραφικού ρεπορτάζ την οποία επιχειρούμε να καλύψουμε με την περιγραφή), βρίσκονται τα γραφεία του προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του ΙΤΑ και προέδρου της ΚΕΔΚΕ, κ. Πάρι Κουκουλόπουλου, του γενικού διευθυντή του ΙΤΑ, κ. Αθανάσιου Κανταρτζή, τα γραφεία των συνεργατών του Ινστιτούτου, καθώς και γραφεία συσκέψεων για τις Επιστημονικές Επιτροπές.

Οι Επιτροπές

Βέβαια, καθώς τα γραφεία του ΙΤΑ στην Ομόνοια ετοιμάζονταν καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών των Επιστημονικών Επιτροπών, που προετοίμασαν τις μελέτες οι οποίες συντάχθηκαν ενόψει του Συνεδρίου -η αναστήλωση του νεοκλασικού της οδού Αθηνάς πήρε κάποιο χρόνο παραπάνω καθώς το κτίριο είναι διατηρητέο οπότε είναι προφανές πως υπάρχουν μερικές δουλειές για την ικανοποίηση των οποίων απαιτείται χρόνος- για τις συνεδριάσεις των Επιτροπών χρησιμοποιήθηκαν τα πάντα φιλόξενα γραφεία της ΚΕΔΚΕ.

Ακόμη και υπ' αυτές τις συνθήκες, πάντως,



νεώνεται, έχει καθοριστεί πως «χαράσσει το πλαίσιο του επιστημονικού και ερευνητικού έργου του Ινστιτούτου, σύμφωνα με τις αποφάσεις του Διοικητικού του Συμβουλίου».

Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου έχει οριστεί ο Δημήτρης Τσάτσος, ομότιμος καθηγητής Πανεπιστημίου Hagen και Παντείου Πανεπιστημίου Αθηνών, αντιπρόεδρος η Ελένη Στεφάνου, καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου Αθηνών. Ως μέλη του Επιστημονικού Συμβουλίου ορίστηκαν οι: Δημήτρης Παπούλιας, καθηγητής Τμήματος Οικονομικών Επιστημών Πανεπιστημίου Αθηνών, Γιώργος Παπαδημητρίου, καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών, Γιάννης Πυργιωτάκης, καθηγητής Παιδαγωγικής Πανεπιστημίου Κρήτης, Θεόδωρος Χατζηπαντελής, καθηγητής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Θεόδωρος Τζώνος, καθηγητής Δημοσίου Δικαίου Παντείου Πανεπιστημίου Αθηνών, Γιώργος Σωτηρέλλης, αν. καθηγητής Συνταγματικού Δικαίου Πανεπιστημίου Αθηνών, Ξενοφών Κοντιάδης, αν. καθηγητής Δημοσίου Δικαίου Πανεπιστημίου Πελοποννήσου, Νικόλαος-Κομνηνός Χλέπας, επίκουρος καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών και Γιάννης Πυργιωτής, χωροτάκτης - πολεοδόμος.

Το Δ.Σ. του ΙΤΑ

Στο πρώτο επταμελές Διοικητικό Συμβούλιο που διοικεί το ΙΤΑ - και ορίστηκε με απόφαση του Δ.Σ. της ΚΕΔΚΕ, με τηθεία η οποία λήγει «με την εγκατάσταση των νέων οργάνων της ΚΕΔΚΕ και των ΤΕΔΚ» - που θα προκύψουν μετά

τις εκλογές του 2006, πρόεδρος είναι ο νυν πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλόπουλος, αντιπρόεδρος ο εκπρόσωπος της ΤΕΔΚΝΑ, δήμαρχος Καλλιθέας, Κώστας Ασκούνης και μέλη η δήμαρχος Αθηναίων Ντόρα Μπακογιάννη, ο γενικός γραμματέας της ΚΕΔΚΕ Χρήστος Παλαιολόγος, ο γενικός διευθυντής της ΚΕΔΚΕ Παναγιώτης Βασιλείου, ο τέως δήμαρχος Τρικαίων Κωνσταντίνος Παπαστεργίου και ο πρώην δήμαρχος Αργυρούπολης Δημήτρης Ευσταθιάδης. Ως γενικός διευθυντής του ΙΤΑ, από το Δ.Σ. της ΚΕΔΚΕ έχει οριστεί ο πρώην δήμαρχος Καρδίτσας, Θανάσης Κανταρτζής.

οι Επιτροπές δούλεψαν, παραδίδοντας τις μελέτες (ρεπορτάζ σε άλλες σελίδες) για τη Μητροπολιτική Διακυβέρνηση, την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, τη φορολογική αποκέντρωση, τη γνωμοδότηση για το νέο Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων καθώς και μια μελέτη για τη δομή και τη λειτουργία του Δήμου, ώστε να εναρμονιστεί στις μεγάλες τομές που προτείνονται και σχεδιάζονται.

Συμπληρώθηκε

το Επιστημονικό Συμβούλιο

Το Επιστημονικό Συμβούλιο του ΙΤΑ, όργανο με τριετή τηθεία, η οποία μπορεί να ανα-

ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Ανύπαρκτες ή ελλιπείς στην επαρχία

Το σύνθημα «πόλεις χωρίς αυτοκίνητο», που καθιερώθηκε για τον εορτασμό ευρωπαϊκής ημέρας χωρίς τη χρήση ΙΧ, αποτελεί προς το παρόν για την Ελλάδα ουτοπία. Και όχι μόνον εξαιτίας της κουλτούρας των Ελλήνων να πηγαίνουν παντού, ακόμη και στο περίπτερο, με το αυτοκίνητό τους. Με εξαίρεση Αθήνα και Θεσσαλονίκη, δεκάδες πόλεις της περιφέρειας ζουν καθημερινά την έλλειψη αστικών συγκοινωνιών.

Στην απομόνωση είναι αναγκασμένες ολόκληρες περιοχές της ελληνικής περιφέρειας, καθώς, είτε δεν υπάρχουν καθόλου μέσα μαζικής μεταφοράς που να τους εξυπηρετούν, είτε τα δρομολόγια τους είναι τόσο αραιά, που δεν αφήνουν άλλη λύση στους κατοίκους παρά μόνον τη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου.

«Καμπανάκι» για το ελλιπές ή ανύπαρκτο δίκτυο συγκοινωνιών στην επαρχία σήμαναν οι αιρετοί στο συνέδριο τους στην Πάτρα με θέμα «Δήμοι της περιφέρειας και οδικές συγκοινωνίες, συμμετοχή στο σχεδιασμό και τη λειτουργία», που πραγματοποίησαν η ΚΕΔΚΕ, η ΤΕΔΚ νομού Αχαΐας και ο δήμος Πάτρας. Βασική αιχμή του συνεδρίου υπήρξαν οι τεράστιες ανισότητες μεταξύ των δύο μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων, Αθήνας και Θεσσαλονίκης, και των υπολοίπων αστικών κέντρων και καποδιστριακών δήμων.

«Δεν ανήκω στους οπαδούς της αντίθεσης κέντρου - περιφέρειας, οφείλουμε όμως ως υπεύθυνοι πολίτες αυτής της χώρας να επισημάνουμε τη συγκεκριμένη ανισότητα που υπάρχει» υποστήριξε ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλόπουλος, επισημαίνοντας την «ανάγκη και στην ελληνική περιφέρεια να υιοθετηθούν πολιτικές προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενθάρρυνσης της χρήσης τους και αποθάρρυνσης

- **Ανάγκη να προωθηθούν στην περιφέρεια μέτρα ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς**
- **Χρηματοδότηση των ΟΤΑ με ειδικό πόρο για τη στήριξη των συγκοινωνιών ζητά η Αυτοδιοίκηση**

της χρήσης του ΙΧ».

Σε ανάλογο μήκος κύματος κινήθηκε και ο δήμαρχος Πάτρας, Ανδρέας Καραβόλας, σχολιάζοντας πως «η ελληνική περιφέρεια αγνοείται και ιδιαίτερα τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της βιώνουν τη συνεχή επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των κατοίκων». Για «δραματικό αδιέξοδο» στην ελληνική περιφέρεια μίλησε και ο πρόεδρος της ΤΕΔΚ νομού Αχαΐας, κ. Γρηγόρης Αλεξόπουλος, κάνοντας ιδιαίτερη αναφορά στην «πολιτική δύο ταχυτήτων που ακολουθεί το κράτος» στο θέμα των συγκοινωνιών.

Γερασμένα και λίγα λεωφορεία, ακριβά εισιτήρια στα αστικά κέντρα

Με εξαίρεση, λοιπόν, τους δήμους των περιοχών πρωτεύουσας και συμπρωτεύουσας, καμία ενίσχυση δεν λαμβάνουν οι 900 δήμοι της υπόλοιπης χώρας για την οργάνωση και αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών τους. Αντιθέτως, τα ΚΤΕΛ παραμένουν οι μόνες επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών σε όλη την Ευρώπη που δεν επιδοτούνται. Τα αποτελέσματα της πολιτικής αυτής, σύμφωνα και με μελέτη των συγκοινωνιών σε 34 πόλεις της περιφέρειας, είναι ορατά σε αριθμούς:

- Η μέση ηλικία των λεωφορείων του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ είναι περίπου 5 χρόνια, όταν τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ έχουν πανελλαδικά μέσο όρο ηλικίας 12,9 χρόνια, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις όπως αυτή της Πάτρας όπου η μέση ηλικία

τους φτάνει τα 19,6 χρόνια

- Στην Αθήνα αντιστοιχούν 1.458 κάτοικοι ανά λεωφορείο (συνολικά υπάρχουν 2.001 λεωφορεία για την εξυπηρέτηση 2.917.288 πολιτών), στη Θεσσαλονίκη 1.669 κάτοικοι ανά λεωφορείο (558 λεωφορεία για 931.307), την ώρα που σε 34 άλλες πόλεις της περιφέρειας η αναλογία είναι 2.204 κάτοικοι ανά λεωφορείο (791 λεωφορεία για 1.743.671 πολίτες)
- Ο μέσος όρος εργαζομένων ανά λεωφορείο είναι αντίστοιχα 3,5 για την Αθήνα, 4,3 για τη Θεσσαλονίκη και μόνον 1,7 για τις 34 πόλεις της περιφέρειας

Η απουσία επιδότησης έχει άμεση επίπτωση και στις τιμές των εισιτηρίων. Οι κάτοικοι των περιφερειακών αστικών κέντρων και των αγροτικών περιοχών είναι αναγκασμένοι να καταβάλλουν πολύ ακριβότερο εισιτήριο για μικρότερες αποστάσεις. Έτσι, το κόστος του εισιτηρίου φτάνει το 1 ευρώ για μετακίνηση μέχρι 2 χιλιόμετρα, λειτουργώντας αποτρεπτικά στη χρήση του λεωφορείου και οδηγώντας και πάλι στην επιλογή του αυτοκινήτου.

Ενδεικτικό είναι το παράδειγμα μετακίνησης ενός ζευγαριού από την Β' πολεοδομική ζώνη της Πάτρας προς το κέντρο και η επιστροφή του στον τόπο διαμονής. Από 5 έως 20 ευρώ θα χρειαστούν για τη διαδρομή αυτή, την ώρα που με πολύ χαμηλότερο κόστος ένας πολίτης μπορεί να διασχίσει ολόκληρη την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Κραυγαλέα εμφάνιση ανισότητας χαρακτήρισε ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ και το παρ-

δειγμα των φοιτητών, οι οποίοι για να μετακινηθούν σε πόλεις όπως Πάτρα, Ηράκλειο, Καβάλα, Γιάννενα, Φλώρινα, Κοζάνη ή Πρέβεζα πληρώνουν υπερδιπλάσιο εισιτήριο από αυτό που πληρώνει κάποιος σπουδαστής σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

«Την ώρα που σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ επιδοτούνται γενναία, τα Αστικά ΚΤΕΛ χωρίς καμία επιδότηση για τις τακτικές γραμμές τους, επιβίωσαν χάρη στις χρηματοδοτήσεις από το υπουργείο Παιδείας για τη μεταφορά μαθητών και από το υπουργείο Πρόνοιας για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες» σχολίασε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών, κ. Κ. Βουλγαράκης.

Ο ίδιος ωστόσο παραδέχθηκε πως τα αστικά ΚΤΕΛ «δεν μπορούν, με ελάχιστες εξαιρέσεις 2-3 πόλεων, να προσφέρουν στο επιβατικό κοινό ολοκαίνουργια λεωφορεία καθώς και ένα ανεβασιμένο επίπεδο εξυπηρέτησης που υπάρχει σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη χάρη στις κρατικές ενισχύσεις». Και αναρωτήθηκε: «Αλήθεια γιατί οι κάτοικοι της Πάτρας αντί να έχουν ολοκαίνουργια κλιματιζόμενα και άνετα λεωφορεία, όπως οι Αθηναίοι και οι Θεσσαλονικείς, να έχουν λεωφορεία ταλαιπωρημένα».

Η απουσία σύνδεσης υπονομεύει τη συνοχή των καποδιστριακών δήμων

Τεράστια είναι τα προβλήματα συγκοινωνίας που αντιμετωπίζουν οι καποδιστριακοί δήμοι. Αφ' ενός, στους περισσότερους δεν υπάρχει πρόσβαση στο κέντρο του νομού, αφ' ετέρου καταγράφεται παντελής έλλειψη ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των διαμερισμάτων κάθε καποδιστριακού δήμου. Έλλειψη, που υπονομεύει τη συνοχή των δήμων και απειλεί να τινάζει στον αέρα το θεσμό των συνενώσεων.

Τα αστικά λεωφορεία είναι αναγκασμένα να επιλέγουν γραμμές στις διάφορες πόλεις, τις οποίες οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ χαρακτηρίζουν «γόνιμες». Συγκεκριμένα, τα ΚΤΕΛ εκτελούν συγκοινωνίες σε βασικούς οδικούς άξονες, ενώ στα χωριά πηγαίνουν μόνον για τη μεταφορά μαθητών, η οποία χρηματοδοτείται από το κράτος.

Πολλά χωριά επικοινωνούν, δηλαδή, με το κέντρο του δήμου ή τις γύρω περιοχές μόνον

τις ημέρες λειτουργίας των σχολείων και μέσω δύο μόνο δρομολογίων, ενός πρωινού και ενός απογευματινού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι κάτοικοι που βρίσκονται στις παρυφές των πόλεων να μετακινούνται προς το κέντρο με το ΙΧ. Συχνά οι γονείς είναι υποχρεωμένοι να κάνουν διπλά και τριπλά δρομολόγια με το αυτοκίνητο, προκειμένου να ανταποκριθούν τα παιδιά σε διάφορες δραστηριότητες (π.χ. φροντιστήρια). Χαρακτηριστική για την κατάσταση, που επικρατεί στους καποδιστριακούς δήμους, είναι η περίπτωση του ορεινού δήμου Βιάννου της Κρήτης. Περίπου 1.300 κάτοικοι, εκ των οποίων οι 450 άνω των 60 ετών, διαμένουν στα δημοτικά διαμερίσματα Αφράτι, Έμπαρος, Μάρθα, Μιλιαράδων και Ξενιακού. Αγρότες και κτηνοτρόφοι, οι περισσότεροι, αισθάνονται απομονωμένοι, καθώς η συγκοινωνία είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Συχνά το λεωφορείο τους αφήνει στην Έμπαρο, που βρίσκεται πάνω στον οδικό άξονα και από εκεί αναγκάζονται να περπατήσουν έως και 2 χιλιόμετρα για να φτάσουν στο χωριό τους.

Απαγορευτικό το κόστος δημοτικής συγκοινωνίας

Αρκετοί δήμοι έχουν επιχειρήσει με δικά τους μέσα να καλύψουν το κενό που δημιουργεί η έλλειψη αστικών συγκοινωνιών. Δήμοι, όπως Άρτας, Ερμούπολης, Ζακύνθου, Καβάλας, Κατερίνης, Κοζάνης, Κομοτηνής, Λουτρακίου, Χαλκίδας κ.ά., άρχισαν να δραστηριοποιούνται για να οργανώσουν δίκτυο δημοτικών συγκοινωνιών. Χρηματοδότησαν από τους δημοτικούς προϋπολογισμούς δικές τους αστικές ή υπεραστικές γραμμές ή δημιουργώντας νέες γραμμές σε συνεργασία με τα τοπικά ΚΤΕΛ για την εξυπηρέτηση των δημοτών.

Ωστόσο, βρέθηκαν μπροστά σε ένα ανυπέρβλητο εμπόδιο: το κόστος λειτουργίας των δημοτικών συγκοινωνιών απεδείχθη τεράστιο. Δεν είναι τυχαίο πως όλοι οι αιρετοί ή οι εκπρόσωποι δήμων, όπου λειτούργησαν τέτοια σχήματα συγκοινωνιών, δήλωσαν πως σύντομα δεν θα μπορούσαν να ανταποκριθούν, εάν δεν υπάρξει άμεσα οικονομική ενίσχυση και επιδότηση των αστικών συγκοινωνιών. Πάνω από 290.611 χιλιόμετρα μέσα σε ένα χρόνο πραγματοποίησαν οι συ-

γκοινωνίες στο δήμο Κομοτηνής, μετά τη σύμβαση που υπέγραψε με το τοπικό ΚΤΕΛ. Καθημερινά εξυπηρετούνταν περισσότεροι από 1.900 επιβάτες, με τις τιμές των εισιτηρίων να κυμαίνονται από 0,20 έως 0,60 ευρώ. Ωστόσο, η ετήσια επιβάρυνση για το δήμο ξεπέρασε τα 470.000 ευρώ.

Ανάλογη υπήρξε και η περίπτωση της δημοτικής συγκοινωνίας Κοζάνης. Μετά από σύμβαση με το ΚΤΕΛ πραγματοποιήθηκαν δρομολόγια 237.397 χιλιομέτρων και εξυπηρετήθηκαν το 2004, περισσότεροι από 215.000 πολίτες, καταβάλλοντος εισιτήριο από 0,30 έως 0,60 ευρώ. Το κόστος όμως για το δήμο έφτασε τα 466.672 ευρώ.

Άλλοι αιρετοί ανέφεραν πως ήδη έχουν διακόψει τη λειτουργία δημοτικών συγκοινωνιών εξαιτίας του κόστους. Η ενδοδημοτική συγκοινωνία μεταξύ των 4 οικισμών του δήμου Μαλίων Ηρακλείου λειτούργησε το 2004 με επτά καθημερινά δρομολόγια και μεγάλη ανταπόκριση από τους δημότες, αλλά φέτος αναστάλη η υπηρεσία αυτή λόγω υψηλού κόστους.

Πολλοί άλλοι δήμοι έχουν εκπονήσει σχετικές μελέτες, σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ, αλλά αδυνατούν να προχωρήσουν στην υλοποίησή τους χωρίς χρηματοδότηση. Σε ανάλογες κινήσεις έχουν προχωρήσει και καποδιστριακοί δήμοι, ετοιμάζοντας ένα νέο πλαίσιο ενδοδημοτικών και διαδημοτικών συγκοινωνιών, παρ' ότι ακόμη δεν υπάρχει σχετική απόφαση από την κυβέρνηση και φυσικά ούτε οι απαραίτητοι πόροι. Ενδεικτικό της τεράστιας ανάγκης για καλύτερες συγκοινωνίες είναι πως δεκάδες δήμοι έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον και έχουν εκπονήσει σχετικές μελέτες. Μεταξύ αυτών είναι στην Αχαΐα οι δήμοι Αιγίου, Διακοπτού, Ερινεού και Συμπολιτείας, στη Δράμα οι δήμοι Δοξάτου, Νευροκοπίου, Νικηφόρου, Παρανεστίου, Προσοτσάνης και Σιταγρών, στον Έβρο ο δήμος Διδυμοτείχου, στην Εύβοια οι δήμοι Κύμης, Μεσσαπίων και Ταμιναιών, στην Ημαθία οι δήμοι Αλεξάνδρειας, Αντιγονιδών, Ειρηνούπολης, Μακεδονίδος, Μελικής και Πλατέος, στα Ιωάννινα οι δήμοι Άνω Παγωνίου, Ανατολικού Ζαγορίου, Δελβινακίων, Δωδώνης, Εγνατίας, Κεντρικού Ζαγορίου, Κονίτσης, Μαστοροχωρίων, Μετσόβου, Μολοσσών και Σελλών, στην Καβάλα οι δήμοι Κεραμοτής και Χρυσούπο-

λης, στην Κέρκυρα οι δήμοι Αχιλλείων, Λευκιμναίων, Μελιτειέων και Παρελίων, στην Κεφαλονιά οι δήμοι Ελειού- Πρόνων και Πυλαρέων, στην Κορινθία οι δήμοι Λουτρακίου, Βέλου- Νεραντζιάς, Νεμέας, Ξυλοκάστρου και Συκιώνος, στην Σύρο οι δήμοι Ερμούπολης, Άνω Σύρου και Ποσειδωνίας, στη Λάρισα οι δήμοι Αμπελώνος, Λιβαδίου, Μακρυχωρίου, Νίκαιας και Τυρνάβου, στην Μαγνησία οι δήμοι Αγριάς, Αισωνίας, Αρτέμιδας, Ιωλκού, Νέας Ιωνίας και Πορταριάς, στις Σέρρες ο δήμος Νέας Ζίχνης, στην Φωκίδα όλοι οι δήμοι του νομού, στα Χανιά οι δήμοι Βουκολίων, Ινναχωρίου, Κισσάμου, Κολυμβαρίου και Μηθύμνης αλλά και στη Χίο οι δήμοι Αγίου Μηνά, Αμάνης, Ιωνίας, Καμποχώρων, Καρδαμύλων, Μαστιχοχωρίων και Ομηρούπολης.

Άμεση ανακατανομή των κρατικών πόρων για τις συγκοινωνίες

Λύση στο πρόβλημα, που αντιμετωπίζουν οι δήμοι της περιφέρειας, θα μπορούσε να δοθεί άμεσα και με απλό τρόπο. Αυτό υποστηρίζουν οι αιρετοί, που στηριζόμενοι σε μελέτες, υπολογίζουν το ετήσιο κόστος για επι-

δότηση των περιφερειακών αστικών συγκοινωνιών στα 95,6 εκατομμύρια ευρώ. Όπως μάλιστα διευκρινίστηκε το ποσό αυτό αφορά την πλήρη ανάπτυξη των συγκοινωνιών και τη διεύρυνση των γραμμών, ενώ για τις υφιστάμενες γραμμές οι ανάγκες σε πόρους είναι ακόμη μικρότερες.

Το ποσό των 95,6 εκατομμυρίων ευρώ για τους περιφερειακούς δήμους αντιστοιχεί σε ετήσια επιδότηση ανά κάτοικο 14,4 ευρώ, την ώρα που τα αντίστοιχα ποσά με τα οποία επιδοτούνται Αθήνα και Θεσσαλονίκη είναι 115,8 ευρώ και 81,7 ευρώ.

Υπογραμμίζουν μάλιστα πως είναι θέμα μόνον πολιτικής βούλησης, καθώς το επιχείρημα της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης δεν ευσταθεί.

Όπως αναφέρθηκε και στο συνέδριο, το ετήσιο κόστος για τις συγκοινωνίες των αστικών κέντρων και δήμων της περιφέρειας θα καλυπτόταν μέσω ανακατανομής των πόρων, που ήδη διατίθενται.

Συγκεκριμένα, εάν η ετήσια επιδότηση ανά κάτοικο της Αθήνας κατέβαινε από τα 115,8 ευρώ στα 81,7 ευρώ - όσο δηλαδή και η επιδότηση ανά κάτοικο της Θεσσαλονίκης - θα

εξοικονομούνταν οι πόροι για τις συγκοινωνίες όλων των υπόλοιπων δήμων της χώρας. Προετοιμασία των δήμων σε θέματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού

Η χρηματοδότηση των δήμων της περιφέρειας προκειμένου να αναπτύξουν βιώσιμες και αποτελεσματικές συγκοινωνίες αποτελεί μόνον το ένα μέρος του ευρύτερου προβλήματος οργάνωσης και διαχείρισης της υπηρεσίας αυτής.

Με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι δήμοι έχουν τη δυνατότητα να προχωρούν σε συμβάσεις εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου με τα τοπικά ΚΤΕΛ. Πρόκειται για βραχυπρόθεσμη ή μεσοπρόθεσμη πολιτική, ενώ στο μέλλον θα απαιτηθεί αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου. Ορόσημο αποτελεί το 2012, οπότε η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα κληθεί να αναλάβει ενεργό ρόλο και αρμοδιότητα στο σχεδιασμό, διοίκηση και λειτουργία συγκοινωνιακών συστημάτων. Προτεραιότητα αποτελεί, λοιπόν, η προετοιμασία - τεχνική και διοικητική - των δήμων.

Σε κάθε περίπτωση και στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των δικτύων συγκοινωνίας, τονίστηκε και η ανάγκη απρόσκοπτης χρηματοδότησης επενδύσεων σε υποδομές και εξοπλισμό στο πλαίσιο του νέου Δ' ΚΠΣ.

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

1. Η ανάπτυξη βιώσιμων και αποτελεσματικών, ελκυστικών, σύγχρονων συγκοινωνιακών συστημάτων αποτελεί αναπόσπαστο και βασικό στοιχείο της πολιτικής της βιώσιμης κινητικότητας και πρέπει να αποτελέσει κεντρικό στόχο προτεραιότητας και για τις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας.
2. Τα αστικά κέντρα της περιφέρειας βρίσκονται σε οριακό σημείο, όσον αφορά τα προβλήματα που σχετίζονται με την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης: εξελίσσονται σε μικρογραφίες της Αθήνας με συνεχώς υποβαθμιζόμενο κυκλοφοριακό περιβάλλον. Οι αστικές συγκοινωνίες οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν εναλλακτική στο ΙΧ λύση μετακινήσεων, στις περισσότερες πόλεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες.



3. Οι Καποδιστριακοί Δήμοι αντιμετωπίζουν έλλειμμα ενδοδημοτικής και διαδημοτικής συγκοινωνιακής σύνδεσης, η οποία δημιουργεί προβλήματα εξυπηρέτησης των κατοίκων. Η κατάσταση αυτή επιδρά αρνητικά στη συνοχή τους.
4. Η εφαρμογή συνολικών πολιτικών διαχείρισης των μετακινήσεων στους ΟΤΑ της περιφέρειας, με ευθύνη των ιδίων και κεντρικό εργαλείο την ανάπτυξη συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων, είναι ζήτημα προτεραιότητας. Πρέπει να τους παρασχεθούν οι αναγκαίοι προς τούτο πόροι και να οργανωθούν κατάλληλα οι υπηρεσίες τους.
5. Η έλλειψη κάθε αντισταθμιστικής χρηματοδότησης για τις συγκοινωνίες της Περιφέρειας, σε αντίθεση με το καθεστώς επι-

δοτήσεων που πολύ σωστά ισχύει για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη, συνιστά παραβίαση της συνταγματικής επιταγής περί ίσης μεταχείρισης των πολιτών, καθώς και βασικών κανόνων που απορρέουν από την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών.

6. Για την άρση αυτής της ανισότητας, για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των συγκοινωνιακών δικτύων και την αναβάθμιση και επέκτασή τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις σύγχρονες ανάγκες, η ΚΕΔΚΕ απαιτεί την θεσμική ρύθμιση για την χρηματοδότηση των ΟΤΑ, με ειδικό πόρο που θα διατίθεται αποκλειστικά για αυτό τον σκοπό.
7. Οι Δήμοι ως «Αναθέτουσες Αρχές» που εκπροσωπούν τους πολίτες αποφασίζουν

για το επίπεδο εξυπηρέτησης (γραμμές, δρομολόγια, κ.λπ.) συμβάλλονται με τα ΚΤΕΛ τα οποία ως Μεταφορείς εκτελούν το έργο. Το ισχύον Εθνικό νομοθετικό πλαίσιο που προβλέπει την μεταξύ τους συνεργασία, πρέπει να αναθεωρηθεί για να διευκολύνει την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών.

8. Ως στόχος του προγράμματος ενίσχυσης των αστικών συγκοινωνιών στις πόλεις της περιφέρειας, πρέπει να τεθεί ο συνολικός εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των δικτύων. Τούτο οδηγεί στην απαίτηση χρηματοδότησης από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους - στα πλαίσια του Δ' ΚΠΣ - για επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό (όπως έγινε στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη).

Παγκόσμιο πρόβλημα αποτελεί η ολοένα και μεγαλύτερη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων, καθώς συχνά οι δημόσιες συγκοινωνίες θεωρούνται ως δυσάρεστο και αργό υποκατάστατο του αυτοκινήτου. Και αυτό παρά τις σοβαρές επιπτώσεις που φέρνουν τα ΙΧ: κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος μεταξύ άλλων. Ωστόσο, κάθε δευτερόλεπτο περίπου κάνει την εμφάνισή του στους δρόμους ένα νέο αυτοκίνητο, δηλαδή 100.000 αυτοκίνητα κάθε μέρα. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ξεπερνούν σήμερα παγκοσμίως τα 450 εκατομμύρια, όταν μόλις 40 χρόνια πριν υπήρχαν μόνον 53 εκατομμύρια αυτοκίνητα.

Ο αριθμός των αυτοκινήτων εκτιμάται μάλιστα πως θα διπλασιαστεί μέσα στην επόμενη εικοσαετία. Στην Ελλάδα, το 1985 κυκλοφορούσαν 2.030.625 αυτοκίνητα, από τα οποία τα ΙΧ έφταναν τα 1.226.070. Το 2000, ο αριθμός των αυτοκινήτων ανήλθε σε 4.835.492 από τα οποία τα 3.005.799 ήταν ΙΧ, ποσοστό δηλαδή άνω του 62%. Στις μέχρι πρότινος 15 χώρες- μέλη της Ε.Ε., καθημερινά η απόσταση που διανύεται από κάθε ευρωπαίο πολίτη ξεπερνά κατά μέσο όρο τα 35 χιλιόμετρα. Το 75% των συνολικά διανυόμενων χιλιομέτρων γίνεται μάλιστα με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Μερικά στοιχεία είναι όμως αποκαλυπτικά:

- Ένα ΙΧ απαιτεί τουλάχιστον 23 τετραγωνικά μέτρα χώρου, ενώ ένας επιβάτης συγκοινωνίας μόλις 1,3 τ.μ.
- Η παραγωγή καυσαερίων ανά επιβάτη είναι στα ΙΧ κατά 10 φορές περισσότερη σε σχέση με κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς, με αποτέλεσμα το 50% και πλέον της ατμοσφαιρικής ρύπανσης να οφείλεται σε ιδιωτικά αυτοκίνητα
- Η κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη είναι 7 με 10 φορές μεγαλύτερη στα αυτοκίνητα απ' ότι στα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Η μεταφορική ικανότητα του ΙΧ είναι 400- 600 μεταφερόμενοι επιβάτες ανά λωρίδα και κατεύθυνση σε αστικούς αυτοκινητόδρομους, την ώρα που των λεωφορείων φτάνει τους 3.500

Χωρίς συγκοινωνίες μένει η συντριπτική πλειονότητα των αστικών και καποδιστριακών δήμων της περιφέρειας, καθώς λόγω έλλειψης επιδότησης δεν καλύπτονται μεγάλες περιοχές της υπαίθρου, ενώ τα μέσα και ο εξοπλισμός είναι απαρχαιωμένα. Η βιωσιμότητα και αναβάθμιση των συγκοινωνιών τους θα επιτυγχάνονταν με απλή ανακατανομή της ετήσιας επιδότησης, που πηγαίνει μόνον σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Με μείωση της επιδότησης της Αθήνας ανά κάτοικο από τα 115,8 ευρώ στα 81,7 ευρώ (όσο της Θεσσαλονίκης), θα εξασφαλιζόνταν οι απαραίτητοι πόροι.

Περιοχή	ΑΘΗΝΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ
Πληθυσμός	2.917.288	931.307	6.627.564
Ετήσια επιδότηση (σε εκατ. Ευρώ)	337,8	76,1	95,6
Ετήσια επιδότηση ανά κάτοικο (σε ευρώ)	115,8	81,7	14,4
Λεωφορεία	2001	558	791
Μέση ηλικία λεωφορείων (χρόνια)	5	5	12,9
Εργαζόμενοι ανά λεωφορείο	3,5	4,3	1,7

- Τα στοιχεία για τον αριθμό λεωφορείων και εργαζομένων, καθώς και τη μέση ηλικία των οχημάτων προκύπτουν για την υπόλοιπη Ελλάδα από μελέτη για το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών σε 34 πόλεις της περιφέρειας συνολικού πληθυσμού 1.743.671 κατοίκων

ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Τελευταία η Ελλάδα στην προώθησή τους

• Το ποσοστό συμμετοχής των ΑΠΕ στην ηλεκτροπαραγωγή είναι γύρω στο 10%, όταν η Ε.Ε. θέτει ως στόχο το 20% ως το 2010 • Απαιτείται τώρα αλλαγή των δημόσιων πολιτικών για εξοικονόμηση ενέργειας και την ανάπτυξη των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας • Η Αυτοδιοίκηση έχει ιδιαίτερο συμφέρον να αναπτυχθούν οι ΑΠΕ, γιατί συμβάλουν και στην τοπική ανάπτυξη

Η εξοικονόμηση ενέργειας και η βαθμιαία αντικατάσταση των συμβατικών πηγών από τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, άρα και η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, αποτελούν σήμερα τον αντίποδα στη αδιέξοδη πορεία του υφιστάμενου καθεστώτος διαχείρισης της ενέργειας τόσο παγκόσμια όσο και στη χώρα μας.

Στην Ευρώπη έχουν γίνει ήδη σοβαρά βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση, η Ελλάδα όμως καθυστερεί σημαντικά τόσο στον τομέα της εξοικονόμησης ενέργειας όσο και στον τομέα της ανάπτυξης των ΑΠΕ. Αν και η χώρα μας διαθέτει πλούσιο αιολικό δυναμικό, υψηλή ηλιοφάνεια, πολλά διαθέσιμα γεωθερμικά πεδία και σημαντικούς υδάτινους πόρους, ωστόσο κατέχει μία από τις τελευταίες θέσεις σε επίπεδο Ε.Ε. σε ότι αφορά την αξιοποίησή τους. Το ποσοστό συμμετοχής των ΑΠΕ στην ηλεκτροπαραγωγή της χώρας μας είναι γύρω στο 10%, όταν η Ε.Ε. θέτει ως στόχο το 20% ως το 2010.

Ο στόχος δε για να καλύψει η χώρα μας αυτήν τη διαφορά μέχρι το 2010, παρά τις διακηρύξεις και της σημερινής κυβέρνησης, κινδυνεύει να καταγραφεί - για άλλη μία φορά - ως ευχολόγιο, αν δεν υπάρξει αλλαγή πλεύσης ΤΩΡΑ, αν δεν ενισχυθούν οι δημόσιες πολιτικές για τη μεγιστοποίηση της διείσδυσης των ΑΠΕ στο ενεργειακό ισοζύγιο.

Τα παραπάνω καταγράφονται στα βασικά συμπεράσματα του 17ου συνεδρίου του ΠΑΝΔΟΙΚΟ, που έγινε στη Μυτιλήνη σε συνεργασία με την ΚΕΔΚΕ και τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λέσβου.

Γ. Σαλαγκούδης: Ως το 2010 το 20% της ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ

Η κυβέρνηση ακολουθεί επιθετική πολιτική στο θέμα της προώθησης των ΑΠΕ, σημείωσε ο υφυπουργός Ανάπτυξης Γ. Σαλαγκούδης. Σημείωσε ακόμη ότι η Ευρώπη απεξαρτήθηκε κατά 50% από το πετρέλαιο, ενώ η χώρα μας παραμένει στο ίδιο ποσοστό εξάρτησης.

Παρόλα αυτά, υπογράμμισε ότι η χώρα μας έχει θέσει το φιλόδοξο στόχο να φτάσει ως το 2010, σε αυτό που διεκδικεί η Ε.Ε., δηλαδή το 20% της ηλεκτρικής ενέργειας να παράγεται από ΑΠΕ.

Αναφερόμενος ο υφυπουργός στα βήματα που έχουν σημειωθεί μέσα στους τελευταίους δέκα εννιά μήνες ανέφερε ότι έχουμε διανύσει το ένα τέταρτο του δρόμου που είχε διανύσει η χώρα μας από το 1994, προσθέτοντας ισχύ 150 MW, κυρίως με ελληνικές επενδύσεις. Σημείωσε ότι το ενδιαφέρον των επενδυτών - ελλήνων και ξένων - είναι τεράστιο, έχουν υποβληθεί αιτήσεις για την δημιουργία μεγάλων αιολικών πάρκων. Μέχρι το τέλος της τετραετίας θα έχουμε ξεπεράσει τα 1000 MW, ενώ μέχρι το 2010 ο στόχος είναι να φτάσουμε τα 2000- 2500 MW - αποτελεί το 20% της ηλεκτρικής ενέργειας που έχει ανάγκη η χώρα μας - αξιοποιώντας κυρίως το αιολικό δυναμικό, την ηλιακή ενέργεια και το επίγειο νερό.

Τέλος ο υφυπουργός ανακοίνωσε ότι μέχρι 15 Νοεμβρίου θα κατατεθεί στη Βουλή το νομοσχέδιο για τις ΑΠΕ, το οποίο ρυθμίζει εκκρεμότητες για την προώθηση των ΑΠΕ και καθιστά ελκυστικό το περιβάλλον για την προώθησή τους στη χώρα μας.

Π. Κουκουλόπουλος: Απογοητευτικές οι επιδόσεις μας στις ΑΠΕ

Μιλώντας στο συνέδριο το πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλόπουλος σημείωσε ότι η ενεργειακή κρίση δεν είναι απλώς ένα μελλοντικό σενάριο, αλλά μια πραγματικότητα που καθημερινά αποκτά όλο και πιο δραματικές μέχρι εφιαλτικές διαστάσεις. Αναφερόμενος δε στην κατάσταση στη χώρα μας σήμερα στον τομέα του περιβάλλοντος σημείωσε ότι οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα είναι υψηλότερες από το μέσο όρο της Ε.Ε. και έχουν αυξηθεί ταχύτερα, ενώ η ενεργειακή ένταση της οικονομίας, παρά τη μείωση των τελευταίων ετών, παραμένει από τις υψηλότερες στην Ε.Ε. Οι επιδόσεις μας στις ΑΠΕ είναι απογοητευτικές. Στον τομέα του περιβάλλοντος η χώρα μας κατάφερε μόνο να μειώσει την ενεργειακή της εξάρτηση συγκρινόμενη με τις υπόλοιπες χώρες του ευρωπαϊκού νότου και αυτή είναι η μοναδική επιτυχία που έχει να επιδείξει.

Ο κ. Κουκουλόπουλος υπογράμμισε ακόμη ότι ανάπτυξη και περιβάλλον, είναι αλληλένδετα και χρειάζονται επειγόντως πρωτοβουλίες και όχι ευχολόγια.

Επίσης είπε ότι στο Εθνικό Σχέδιο Μεταρρυθμίσεων η Ελλάδα επιβάλλεται να συμπεριλάβει το περιβάλλον ως ύψιστη προτεραιότητα με άξονες μεταξύ των άλλων την ολοκληρωμένη και βιώσιμη διαχείριση υδάτων, την ορθολογική και περιβαλλοντικά αποδεκτή διαχείριση των στερεών αποβλήτων, τη χωρική διάρθρωση κρίσιμων τομέων εθνικής σημασίας, την ολοκλήρωση του κτηματολογίου, τη βιώσιμη λειτουργία των

πόλεων, την προστασία και διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και την αποτελεσματική συμμετοχή της χώρας μας στην παγκόσμια προσπάθεια για την αντιμετώπιση της κλιματολογικής αλλαγής, με κύριο στόχο την αναδιάρθρωση του ενεργειακού μίγματος της χώρας.

«Ειδικά για τις ΑΠΕ, τόνισε ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ, πρέπει γρήγορα να καλύψουν το 12% της συνολικής ενέργειας και το 20% της ηλεκτρικής ενέργειας».

Χ. Παλαιολόγος: Η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού και τρομακτική γραφειοκρατία εμπόδιο για την προώθηση των ΑΠΕ

Στοιχεία για την πραγματικότητα που επικρατεί σήμερα στη χώρα μας στον τομέα των ΑΠΕ έδωσε ο γενικός γραμματέας της ΚΕΔΚΕ Χρήστος Παλαιολόγος. Συγκεκριμένα ανέφερε ότι η Ελλάδα μαζί με την Πορτογαλία είναι στην τελευταία κλίμακα των χωρών της Ε.Ε., με μεγάλη υστέρηση σε σύγκριση με πολλές βόρειες χώρες.

Η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού σε συνδυασμό με την τρομακτική γραφειοκρατία για την αδειοδότηση των ΑΠΕ - μέχρι πριν λίγα χρόνια απαιτούνταν 41 διαφορετικά δικαιολογητικά, σήμερα χρειάζονται 26 - έχει ως αποτέλεσμα η ΔΕΗ να παίρνει σήμερα από τις ΑΠΕ το 0,3% της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος, που είναι 525 MW και το 0,03% της ηλεκτροπαραγωγής της.

Σήμερα έχουν κατατεθεί επενδυτικές προτάσεις για πλέον των 10000 MW, ενώ έχουν πάρει καταρχήν άδεια για 4200 MW.

Άλλο χαρακτηριστικό απαγορευτικό στοιχείο είναι και το ότι απαγορεύονται εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών σε οικισμούς λόγω όχλησης, ενώ αν και η χώρα μας λούζεται στο φως, έχει εγκατασταθεί μόλις 1 MW φωτοβολταϊκών, εκ των οποίων μόνο 210 KW είναι της ΔΕΗ.

Μέχρι τώρα οι ΑΠΕ αξιοποιούνται για την παραγωγή μόλις του 1,7% της ενέργειας των νησιών, ενώ η ΔΕΗ και η πολιτεία, αντί να επενδύσουν στον ήλιο και στον αέρα, προχωρούν στην κατασκευή νέων εργοστασίων στη Λέσβο και την Κρήτη - ηλεκτροπαραγωγής από πετρέλαιο.

Σε ότι αφορά τα κίνητρα, στην Ιταλία και τη Γαλλία για τις ΑΠΕ προβλέπεται ΦΠΑ 9%,



στη Βρετανία 5% και στην Ελλάδα 19%! «Πρέπει, σημείωσε ο κ. Παλαιολόγος, με ευθύνη της πολιτείας και σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση αλλά και ιδιώτες και Μ.Κ.Ο. να γυρίσουμε σελίδα. Όχι μόνο να κερδίσουμε το χαμένο χρόνο αλλά να βρεθούμε στην πρωτοπορία. Οι ΑΠΕ και τα έργα για την αξιοποίησή τους λόγω της φύσης και της κλίμακάς των, συνδέονται στενά με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και την τοπική ανάπτυξη.

Οι Δήμοι και οι Κοινότητες της χώρας μας, ιδιαίτερα στην ελληνική periferia, έχουν ιδιαίτερο συμφέρον να αναπτυχθούν οι ΑΠΕ, όχι μόνο γιατί αξιοποιούν ήπιες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αλλά κυρίως γιατί συμβάλουν στην ενδυνάμωση της τοπικής ανάπτυξης, με την προσέλκυση επενδύσεων και τη δημιουργία νέων και υγιών θέσεων απασχόλησης, καθώς και στη λήψη τελών, εισφορών και αντισταθμιστικών ωφελημάτων με έργα τοπικής υποδομής και ενεργειακής αυτόαρκειας.

Σημαντική προτεραιότητα για την αποδοτική ανάπτυξη των έργων ΑΠΕ στη χώρα μας είναι η ορθολογικοποίηση και απλοποίηση των αδειοδοτικών διαδικασιών, οι οποίες εμφανίζονται σήμερα ιδιαίτερα πολύπλοκες και γραφειοκρατικές. Απαιτείται περιορισμός του αριθμού των γνωμοδοτούντων φορέων και των χρονικών προθεσμιών γνωμοδότησης στο απολύτως αναγκαίο και περιβαλλοντικά ορθό, λαμβάνοντας υπόψη τον φιλικό χαρακτήρα στο περιβάλλον των ΑΠΕ

και την υψηλή προτεραιότητά τους, όσον αφορά την επίτευξη των εθνικών ενεργειακών και περιβαλλοντικών στόχων και δεσμεύσεων (Πρωτόκολλο του Κιότο, Ε.Ε. κ.ά.).

Ένα από τα σημαντικά εμπόδια στην ανάπτυξη των ΑΠΕ έχει αναδειχθεί η μη ύπαρξη του κατάλληλου ειδικού χωροταξικού σχεδιασμού, όπως επιβάλλουν το Σύνταγμα, η νομοθεσία και η νομολογία του Συμβουλίου Επικρατείας.

Θεωρούμε θετικό ότι επιτέλους και με μεγάλη καθυστέρηση αρχίζει η εκπόνησή του. Η αναμενόμενη έναρξη εκπόνησης του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), σίγουρα θα καλύψει το κενό ως προς τις «θεσμικές απαιτήσεις» για εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό και χωρική ένταξη των έργων ΑΠΕ».

Τι αποφάσισε το Συνέδριο

Οι εργασίες του συνεδρίου κατέληξαν στην ακόλουθη ομόφωνη απόφαση:

«Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο σύγχρονος κόσμος, είναι ασφαλώς οι σοβαρές επιπτώσεις σε πλανητικό επίπεδο από το υφιστάμενο καθεστώς διαχείρισης της ενέργειας.

Η συνεχώς αυξανόμενη κατανάλωση, με τα ορυκτά καύσιμα να κατέχουν την μερίδα του λέοντος, σε ότι αφορά την παραγωγή της ενέργειας, έχει οδηγήσει σε δραματική αύξηση τις εκπομπές του άνθρακα με αλυσιδωτές και ορατές πλέον επιδράσεις στο φαι-

νόμω του θερμοκηπίου και στις κλιματικές αλλαγές.

Από την άλλη μεριά, η σημερινή οικονομία του πετρελαίου με τα γιγάντια μονοπώλια να ελέγχουν την παγκόσμια παραγωγή, προκαλεί εξαρτήσεις, εντάσεις και πολέμους, καθιστώντας αδύναμες τις τοπικές κοινωνίες να διαχειριστούν και να σχεδιάσουν ένα βιώσιμο μέλλον.

Στον αντίποδα αυτής της αδιέξοδης πορείας, και σε συνδυασμό με την εξάντληση των απαραίτητων φυσικών πόρων στο εγγύς μέλλον, βρίσκονται οι πολιτικές που στοχεύουν τόσο στην εξοικονόμηση ενέργειας, όσο και στη βαθμιαία αντικατάσταση των συμβατικών πηγών από τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), πολιτικές δηλαδή που προωθούν την βιώσιμη ανάπτυξη.

Και ενώ στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες γίνονται ήδη σοβαρά βήματα στην κατεύθυνση αυτή, η Ελλάδα καθυστερεί σημαντικά, τόσο στον τομέα της εξοικονόμησης ενέργειας όσο και στον τομέα της ανάπτυξης των ΑΠΕ.

Το κύριο χαρακτηριστικό του ελληνικού ενεργειακού συστήματος είναι η εξαιρετικά μεγάλη ενεργειακή ένταση, δηλαδή η κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα προϊόντος. Το γεγονός αυτό, επιβαρύνει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και το περιβάλλον.

Σε μια χώρα με πλούσιο αιολικό δυναμικό, υψηλή ηλιοφάνεια, πολλά διαθέσιμα γεωθερμικά πεδία και σημαντικούς υδάτινους

πόρους, είναι απαράδεκτο να κατέχουμε μια από τις τελευταίες θέσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ότι αφορά την αξιοποίησή τους. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι, το ποσοστό σήμερα της συμμετοχής των ΑΠΕ στην ηλεκτροπαραγωγή της χώρας είναι γύρω στο 10% (μαζί με τα υδροηλεκτρικά), όταν η αντίστοιχη οδηγία της Ε.Ε. θέτει ως στόχο 20% μέχρι το 2010.

Οι ευθύνες για αυτή την απαράδεκτη κατάσταση είναι διαχρονικές και ανήκουν κυρίως στην Πολιτεία.

Η ανυπαρξία μιας ολοκληρωμένης ενεργειακής στρατηγικής, που θα δίνει έμφαση στις πολιτικές εξοικονόμησης ενέργειας και ανάπτυξης των ΑΠΕ και η απίστευτη γραφειοκρατία σε ότι αφορά την αδειοδότηση τους σε συνδυασμό με την ελλιπή ενημέρωση της κοινής γνώμης, είναι οι κύριες αιτίες για την σημερινή εικόνα, που παρά τις ηχηρές διακηρύξεις και ευχολόγια παραμένει αρνητική και απογοητευτική.

Το 17ο συνέδριο του ΠΑΝΔΟΙΚΟ, που έγινε με τη συνδιοργάνωση της ΚΕΔΚΕ και της Ν.Α. Λέσβου, εκτιμά ότι ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΔΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΕΥΣΗΣ στην κατεύθυνση μιας βιώσιμης στρατηγικής στον τομέα παραγωγής και κατανάλωσης της ενέργειας.

Σε ότι αφορά ΤΗΝ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, απαιτείται η εφαρμογή συνδυασμένων πολιτικών, ώστε να εξορθολογιστεί η οικιακή κατανάλωση.

Η εξοικονόμηση ενέργειας και η μείωση της κατανάλωσης στον κτιριακό, βιομηχανικό και τομέα μεταφορών πρέπει να αποτελούν επίσης την πρώτη προτεραιότητα του όποιου ενεργειακού σχεδιασμού. Χρειάζεται ενίσχυση των δημόσιων πολιτικών για τη μεγιστοποίηση της διείσδυσης των ΑΠΕ στο ενεργειακό ισοζύγιο. Οι πολιτικές αυτές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις αναπτυξιακές προτεραιότητες και ανάγκες κάθε περιφέρειας, διασφαλίζοντας συγχρόνως τα περι-

βαλλοντικά συγκριτικά πλεονεκτήματά της. Οι χωροταξικές επιλογές θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη συμμετοχή και τη συναίνεση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Ειδικότερα απαιτούνται:

- Ισχυρά κίνητρα για την ενσωμάτωση των τεχνολογιών ΑΠΕ και εξοικονόμηση ενέργειας με έμφαση στην οικιακή κατανάλωση και στα δημόσια κτίρια.
- Ορθολογικοποίηση και απλοποίηση των αδειοδοτικών διαδικασιών για τις ΑΠΕ, με κριτήριο την υψηλή προτεραιότητα τους για την επίτευξη των Εθνικών και Κοινοτικών στόχων.
- Η υλοποίηση των αναγκαίων έργων υποδομής από την ΔΕΗ - πάντοτε με περιβαλλοντικούς όρους- για την απορρόφηση της ηλεκτρικής ενέργειας που θα παράγεται από τα νέα έργα ΑΠΕ.
- Άμεση θεσμοθέτηση ενός Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Συνδυασμού με σαφή κριτήρια για την χωροθέτηση των ΑΠΕ και περιβαλλοντική προστασία. Ισχυρά θεσμικά κίνητρα και νομοθετικά διασφαλισμένο ανταποδοτικό όφελος για τους Δήμους που προωθούν έργα ΑΠΕ στην περιοχή τους
- Ενίσχυση της πρωτογενούς παραγωγής ενέργειας από βιοκαύσιμα και ένταξη της στο νέο θεσμικό καθεστώς.
- Είναι απολύτως αναγκαίο μαζί με το νέο θεσμικό πλαίσιο να εκπονηθεί πρόγραμμα μέτρων εφαρμογής του και μηχανισμός συνεχούς παρακολούθησης και αξιολόγησής του.
- Είναι απαραίτητη επίσης η διαμόρφωση μιας στρατηγικής για την μεγιστοποίηση της διείσδυσης των ΑΠΕ στα νησιά που θα συμπεριλαμβάνει θέματα ηλεκτρικής διασύνδεσης μεταξύ τους και με το ηπειρωτικό δίκτυο, καθώς και θέματα αποθήκευσης ενέργειας.

Απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι η ενεργοποίηση και συμπαράταξη των τοπικών κοινωνιών με την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση τους μέσα από συγκεκριμένες δράσεις και προγράμματα.

Οι συμμετέχοντες στο συνέδριο δεσμεύονται να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους στο σοβαρό αυτό ζήτημα.



Ο Κόμπος στο χτένι για τους ΧΑΔΑ

Σε ένα ιδιόμορφο πικ-πογκ ευθυνών μεταξύ των υπουργείων ΠΕ-ΧΩΔΕ, Εσωτερικών, των Περιφερειών και των Δήμων έχει εξελιχθεί η υπόθεση των παράνομων χωματερών, τη στιγμή που η Ελλάδα ετοιμάζεται να τιμωρηθεί, εντός της επόμενης τριετίας, με ευρωπρόστιμο-μαμούθ μετά και την καταδικαστική απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Με βάση τη σχετική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι 2.200 ανεξέλεγκτες χωματερές, που λειτουργούσαν την προηγούμενη δεκαετία σε όλη τη χώρα έπρεπε να έχουν κλείσει έως το τέλος του 1999. Ωστόσο, μέχρι και τον Φεβρουάριο του 2004, περίπου οι μισές από αυτές (1.300) συνέχιζαν να λειτουργούν γεγονός που έφερε την Ελλάδα ενόπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Ευρωπαϊκό Δικαστήριο: Μέχρι τέλος του 2007 περιβαλλοντική αποκατάσταση των παράνομων χωματερών

Με την απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο δικαίωσε την προσφυγή, που κατέθεσε η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έπειτα από καταγγελίες, ερωτήσεις και εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσον αφορά τη μη τήρηση από τη χώρα μας της κοινοτικής οδηγίας 75/442, η οποία επιτάσσει στα κράτη-μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα στερεά απόβλητα θα διατίθενται χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την υγεία του ανθρώπου και χωρίς να δημιουργούν επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Στο αιτιολογικό της απόφασης τονίζεται πως η Ελλάδα δεν προχώρησε στις απαραίτητες ενέργειες για την εξασφάλιση του ορθού τρόπου διαχείρισης των στερεών αποβλήτων και δεν απαγόρευσε την εγκατάληψη, διάθεση και μη ελεγχόμενη επεξεργασία των αποβλήτων. Επίσης, δεν έλαβε τις ανά-

- Νέα «τελευταία προθεσμία» έως τις 5 Δεκεμβρίου
- Πρωτοβουλία της ΚΕΔΚΕ για την αποκατάστασή τους

λογες πρωτοβουλίες ώστε κάθε κάτοχος αποβλήτων να τα παραδίδει σε ιδιωτικό ή δημόσιο φορέα περισυλλογής ή σε επιχείρηση διαθέσεως, ή να εξασφαλίζει ο ίδιος τη διάθεσή τους και δεν έλαβε μέριμνα ώστε οι εγκαταστάσεις ή οι επιχειρήσεις που διεξάγουν εργασίες διάθεσης να λειτουργούν με άδεια της αρμόδιας αρχής ή με άδεια, η οποία να πληροί τις νόμιμες προϋποθέσεις. Χαρακτηριστικό είναι πως η Ελλάδα βρέθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατ' ουσία χωρίς επιχειρήματα, χωρίς να μπορεί να αμφισβητήσει τις αιτιάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και δέχτηκε ως αναμενόμενη την καταδικαστική απόφαση, η οποία αποτελεί το πρώτο βήμα για την επιβολή τεραστίου προστίμου για κάθε ημέρα λειτουργίας κάθε μίας από τις λειτουργούσες παράνομες χωματερές. Τελευταία προθεσμία για τη χώρα μας φαίνεται να είναι το τέλος του 2007 οπότε, σύμφωνα με τις κοινοτικές οδηγίες πρέπει να έχουν κλείσει όλες οι παράνομες χωματερές και παράλληλα να έχει αποκατασταθεί το φυσικό περιβάλλον εκεί όπου σήμερα λειτουργούν.

Η ευρω-καταδίκη αφορά 1.125 χωματερές, πολλές από αυτές χωρίς ορατό, ακόμα, χρονοδιάγραμμα κλεισίματος. Ο παραπάνω προφανής υπολογισμός, αν το πρόστιμο επιβαλλόταν σήμερα, δίνει αποτέλεσμα που κόβει την ανάσα...

Οι ευθύνες

Πρώτη αντίδραση από την πλευρά του ΥΠΕΧΩΔΕ ήταν ο καταλογισμός ευθυνών για την υπάρχουσα κατάσταση στις προηγούμενες κυβερνήσεις, κάτι που ασφαλώς δεν απέχει πολύ από την αλήθεια, καθώς πρόκειται για πρόβλημα που έχει ανακύψει τουλάχιστον εδώ και μία δεκαετία, οπότε

ήταν και ορατό το ενδεχόμενο ευρωπαϊκής καταδίκης.

Ωστόσο, και ο νεότερος σχεδιασμός δε φαίνεται να αποδίδει τους αναμενόμενους καρπούς. Το θέμα βρέθηκε στην κορυφή της ατζέντας του Γιώργου Σουφλιά και ήδη από το καλοκαίρι του 2004 καταρτίστηκε σχεδιασμός για το κλείσιμο όσο το δυνατόν περισσότερων Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων (ΧΑΔΑ). Τον Ιούλιο του 2004 συγκροτήθηκε Επιτροπή, η οποία μελέτησε διεξοδικά το θέμα, κατέγραψε τις παράνομες χωματερές και τις κατέταξε σε κατηγορίες. Στις 25 Μαΐου 2005, ο υπουργός ΠΕ-ΧΩΔΕ κάλεσε σε σύσκεψη τους Γενικούς Γραμματείς των Περιφερειών και τους ανακοίνωσε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα σταδιακής αποκατάστασης των χωματερών έως το 2008, με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα.

Με τον τρόπο αυτό, το «μπαλάκι» πέρασε στις Περιφέρειες, οι οποίες έχουν την αρμοδιότητα για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των έργων διαχείρισης αποβλήτων, ενώ η ευθύνη κατάργησης και αποκατάστασης των παράνομων χωματερών ανήκει στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Στα 400 εκ. το κόστος αποκατάστασης των 2.298 ΧΑΔΑ

Σύμφωνα με την καταγραφή του ΥΠΕΧΩΔΕ, τον Μάιο του 2005 υπήρχαν 1.453 ενεργοί ΧΑΔΑ (σήμερα είναι 1.125) αλλά και ακόμα 1.173 ανενεργοί, οι οποίοι επίσης απαιτούν αποκατάσταση. Το συνολικό κόστος για την αποκατάστασή τους υπολογίζεται σε περίπου 400 εκατ. ευρώ. Το ΥΠΕΧΩΔΕ διαθέτει επικουρικά 80 εκατ. ευρώ, από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον» (ΕΠΠΕΡ). «Τα υπόλοιπα 250 εκατ.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ ● ● ● ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΑΔΑ

ευρώ μπορούν και πρέπει να διατεθούν από τις Περιφέρειες, μέσω των ΠΕΠ», δηλώνει ο Γιώργος Σουφλιάς, δίνοντας τη σκυτάλη των ευθυνών στον υπουργό Εσωτερικών.

Το ΥΠΕΣ

Ο υπουργός Εσωτερικών Π. Παυλόπουλος σε πρόσφατη ομιλία του για το θέμα τόνισε πως στην Ελλάδα, με βάση το ισχύον νομοθετικό καθεστώς ο σχεδιασμός της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων γίνεται τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Το βάρος όμως της εφαρμογής του παραπάνω σχεδιασμού διαχείρισης ανήκει, όπως είπα, κατά βάση στους δήμους και τις κοινότητες.

Επίσης, στο πλαίσιο εφαρμογής του Αναπτυξιακού Προγράμματος «Θησέας», (βλ. αναλυτικά παρακάτω) ξεκινά συνεργασία για τη συστηματική και σε εθνικό επίπεδο αντιμετώπιση της παράνομης λειτουργίας Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων (ΧΑΔΑ).

Σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων η μέχρι τώρα κατανομή περιλαμβάνει τρία εκατ. ευρώ για διαδημοτικά έργα απορριμμάτων και 2,750 εκατ. ευρώ για έργα απορριμμάτων ΟΤΑ. Στη δεύτερη φάση της κατανομής του υπόλοιπου 35% των πόρων η χρηματοδότηση έργων, μελετών και δράσεων για τα απορρίμματα αναμένεται να είναι πολύ πιο ενισχυμένη, όπως επεσήμανε ο κ. Παυλόπουλος.

Η «τελευταία ευκαιρία»

Αν και μέχρι σήμερα έχουν δοθεί πολλές «τελευταίες προθεσμίες» χωρίς να αποδώσουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, εντούτοις για ακόμα μία φορά οι ενδιαφερόμενοι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και Περιφέρειες, καθώς και Σύνδεσμοι ΟΤΑ και Διαδημοτικές Επιχειρήσεις, που έχουν αρμοδιότητα στη Διαχείριση Στερεών Απορριμμάτων, καλούνται έως τις 5 Δεκεμβρίου να υποβάλουν προτάσεις για την ένταξη έργων που θα αφορούν στην Αποκατάσταση Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων (ΧΑΔΑ).

Η πρόσκληση αφορά το επιχειρησιακό πρόγραμμα ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ και συγκεκριμένα το Μέτρο 6.2 - «Βασικά έργα υποδομής

στον τομέα διαχείρισης των υδάτων. Δράσεις περιφερειακού χαρακτήρα προσαρμογής της χώρας στην κοινοτική νομοθεσία που αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος».

Οι προτάσεις που θα επιλεγούν για ένταξη στο εν λόγω Μέτρο θα χρηματοδοτηθούν κατά 75% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και κατά 25% από εθνικούς πόρους, ενώ ο συνολικός προϋπολογισμός (εθνική και κοινοτική συμμετοχή), που διατίθεται για την ένταξη πράξεων με τη συγκεκριμένη πρόσκληση ανέρχεται στα 20 εκατομμύρια ευρώ. Σημειωτέον για τη αποκατάσταση όλων των παράνομων χωματερών, όπως ήδη αναφέραμε, απαιτούνται 400 εκ. ευρώ.

Η προηγούμενη «τελευταία ευκαιρία», που δόθηκε τον Απρίλιο από το ΥΠΕΧΩΔΕ έληγε στις 22 Ιουνίου 2005. Τότε οι εν λειτουργία παράνομες χωματερές ήταν 1.300. Σήμερα, έξι μήνες μετά, ο αριθμός τους έχει μειωθεί στις 1.125. Με δεδομένο ότι θα ακολουθηθεί ο ίδιος ρυθμός, για την οριστική εξάλειψη των χωματερών απαιτούνται περίπου 38 μήνες, δηλαδή ως τα μέσα του 2008. Το ΥΠΕΧΩΔΕ πάντως, αισιοδοξεί...

Προγραμματικές Συμβάσεις ΚΕΔΚΕ - ΥΠΕΣ - ΙΓΜΕ - Πανεπιστημίου Αθηνών

Σε από κοινού προγραμματισμό με στόχο την κατά το δυνατόν εξάλειψη των Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων και την περιβαλλοντική αποκατάστασή τους προχώρησαν στα μέσα Σεπτεμβρίου η ΚΕΔΚΕ, το Υπουργείο Εσωτερικών και το Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (ΙΓΜΕ) και το Πανεπιστήμιο Αθηνών, μετά από πρωτοβουλία της ΚΕΔΚΕ σε μια προσπάθεια συντονισμού και στήριξης των ασθενέστερων και μικρών δήμων.

Με την υπογραφή προγραμματικής σύμβασης μεταξύ των φορέων επιδιώκεται ο αξιόπιστος σχεδιασμός διερεύνησης, αξιολόγησης και αποκατάστασης των ΧΑΔΑ που λειτουργούν παράνομα σε όλη τη χώρα. Η ΚΕΔΚΕ έχει αναλάβει να αποτυπώσει επακριβώς την υφιστάμενη κατάσταση και το βαθμό επικινδυνότητας των υφιστάμενων ΧΑΔΑ σε όλη τη χώρα, τόσο αυτών που λειτουργούν ακόμα όσο και εκείνων που έ-

χουν πάψει τη λειτουργία τους. Επίσης, αναλαμβάνει να προγραμματίσει την αποκατάσταση όσων το δυνατόν περισσότερων ΧΑΔΑ παρέχοντας τεχνική υποστήριξη στους υπόχρεους φορείς (ΟΤΑ, Σύνδεσμοι ΟΤΑ κ.τλ). Με βάση την ίδια σύμβαση, το ΙΓΜΕ καλείται να συντονίσει και να διευρύνει τη συνδρομή που ήδη παρέχει για την επίλυση των προβλημάτων των ΧΑΔΑ μεμονωμένα με συμβάσεις έργου σε αρκετούς δήμους της χώρας. Στο κείμενο της σύμβασης με το ΙΓΜΕ τονίζεται πως το Ινστιτούτο διαθέτει διοικητική διάρθρωση, η οποία καλύπτει όλη την επικράτεια με περιφερειακές μονάδες και γραφεία εργοταξίων διαθέτοντας περισσότερους από 250 επιστήμονες όλων των ειδικοτήτων των γεωεπιστημών καθώς και έμπειρο τεχνικό προσωπικό.

Η χρηματοδότηση του συνολικού προγράμματος (350.000 ευρώ) θα γίνει από τις οριζόντιες δράσεις του προγράμματος «Θησέας», ενώ η διάρκεια των συμβάσεων ορίζεται σε έξι μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της (12/9/2005).

Για τον ίδιο σκοπό υπεγράφη προγραμματική σύμβαση και μεταξύ του Υπουργείου Εσωτερικών, της ΚΕΔΚΕ και του Πανεπιστημίου Αθηνών με βάση την οποία το Πανεπιστήμιο καλείται να παράγει τη βασική επιστημονική έρευνα, η οποία απαιτείται για την επίλυση των προβλημάτων της διάθεσης αποβλήτων και η οποία αποτελεί σημείο αναφοράς για πολλές χώρες στον κόσμο. Επίσης, καλείται να διαθέσει περισσότερους από 100 εξειδικευμένους επιστήμονες αλλά και πτυχιούχους υποψήφιους διδάκτορες. Το Πανεπιστήμιο Αθηνών διαθέτει μεγάλη εμπειρία στις μελέτες αποκατάστασης των ΧΑΔΑ καθώς μέχρι την υπογραφή της σύμβασης είχε ήδη περατώσει πάνω από 100 αντίστοιχες μελέτες για ΟΤΑ ή άλλους φορείς.

Ο προϋπολογισμός της δεύτερης προγραμματικής σύμβασης ανέρχεται στις 250.000 ευρώ και επίσης χρηματοδοτείται από τις οριζόντιες δράσεις του προγράμματος «Θησέας». Μέχρι σήμερα στο πρόγραμμα έχουν ενταχθεί 113 δήμοι, οι οικονομικά ασθενέστεροι, ενώ έχουν καταθέσει σχετικές αιτήσεις περισσότεροι από 220, οι οποίοι αναμένεται να ενταχθούν στη β' φάση του προγράμματος.