

Τρίτη 20 Μαΐου 2025

ΠΡΟΣ Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ-TAK

**Θέμα: Ο ρόλος των Συγκοινωνιακών Έργων και του Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού στα νέα εκπονούμενα Τοπικά και Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια**

Η ΜΕ Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού του ΤΕΕ-TAK κατά την πρώτη της τακτική συνεδρίαση στις 3.4.2025 και ώρα 19.30, αποφάσισε μετά από διαλογική συζήτηση, να ασχοληθεί με το **θέμα** της κατά το δυνατόν ορθής επεξεργασίας **των κυκλοφοριακών δεδομένων και τις προτάσεις του συγκοινωνιακού σχεδιασμού, ως διακριτό τμήμα της κύριας μελέτης των εκπονούμενων τοπικών και ειδικών πολεοδομικών σχεδίων (ΤΠΣ, ΕΠΣ)**. Η ΜΕ έκρινε ότι είναι ελάχιστα γνωστή - τόσο σε συναδέλφους, όσο και στις δημοτικές αρχές και το ευρύ κοινό - η δυνατότητα επιβολής ρυθμιστικών συγκοινωνιακών κανόνων που μπορούν να θεσμοθετήσουν τα νέα αυτά εκπονούμενα σχέδια, **καθόσον οι προτάσεις τους μπορούν να επανακαθορίσουν τις μεταφορικές υποδομές στους δήμους όπου εκπονούνται.**

Τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΤΠΣ) και τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΕΠΣ) αποτελούν βασικά εργαλεία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, με στόχο την ορθολογική οργάνωση του χώρου, την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης. Αποτελούν εξέλιξη των γνωστών Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) και των Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), και είναι υποχρεωτικά για όλους τους δήμους της χώρας. Εκπονούνται σε περιοχές που καλύπτουν τουλάχιστον μία Δημοτική Ενότητα και κατά κανόνα αφορούν ολόκληρους δήμους. Στην Ανατολική Κρήτη μόνο εκπονούνται: **8 Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια** (στους δήμους Ηρακλείου, Φαιστού, Γόρτυνας, Αρχανών - Αστερουσίων, Χερσονήσου, Οροπεδίου Λασιθίου, Αγίου Νικολάου, Βιάννου - Ιεράπετρας) και **3 Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια** (στους δήμους Μαλεβιζίου, Μινώα Πεδιάδας και Σητείας).

Οι Τεχνικές προδιαγραφές των μελετών των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων καθορίζονται από την Υπουργική Απόφαση Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΠΟΛΣ/72343/1885/2021 ΦΕΚ 3545/Β/3-8-2021, ενώ οι Τεχνικές προδιαγραφές των μελετών των Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων καθορίζονται από την Υπουργική Απόφαση Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΠΟΛΣ/6015/136/2022 ΦΕΚ 510/Β/9-2-2022. Χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και φορέας υλοποίησής τους είναι το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, ενώ εγκρίνονται με Προεδρικά Διατάγματα. Η ταυτόχρονη εκπόνηση πολλών τέτοιων σχεδίων σε όλη την Επικράτεια, με την «εμπλοκή» του ΤΕΕ στη διαδικασία της μελέτης, κατέστησε γνωστό στο σύνολο του τεχνικού κόσμου ότι τα σχέδια αυτά καθορίζουν χρήσεις γης και όρους δόμησης στον οικιστικό χώρο, ρυθμίζουν την εκτός σχεδίου δόμηση με καθορισμό χρήσεων και όρων

για το σύνολο του εξωοικιστικού χώρου, προσδιορίζουν περιοχές επεκτάσεων σχεδίων πόλης, καθορίζουν τα όρια των πολεοδομικών ενοτήτων και οικισμών, εντοπίζουν περιοχές για την ενεργοποίηση πολεοδομικών μηχανισμών όπως τις Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ), τις Ζώνες Ειδικών Πολεοδομικών Κινήτρων και εν γένει ρυθμίζουν τον χώρο με πολεοδομικούς όρους.

**Ωστόσο, πέραν των ανωτέρω αμιγώς πολεοδομικών δεδομένων, τα ΤΠΣ και ΕΠΣ έχουν ΠΛΕΟΝ κυρίαρχο ρόλο στα ζητήματα ρύθμισης των μεταφορικών και συγκοινωνιακών υποδομών των δήμων.**

Ειδικότερα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτών για τη σύνταξη των ΤΠΣ και ΕΠΣ, απαιτείται ΑΡΧΙΚΑ (κατά το 1<sup>ο</sup> στάδιο της 1<sup>ης</sup> φάσης Διάγνωση - Σενάρια) **αναλυτική καταγραφή και αξιολόγηση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συγκοινωνιακών υποδομών και της κυκλοφοριακής οργάνωσης όλων των δικτύων μετακινήσεων των οικιστικών περιοχών**, συμπεριλαμβανομένων:

- του οδικού δικτύου όλων των επιπέδων (εθνικό, επαρχιακό), με ιεράρχηση και ανάλυση της λειτουργίας του (διοικητική και λειτουργική ιεράρχηση σύμφωνα με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο, το Εθνικό και Επαρχιακό δίκτυο, το οδικό δίκτυο Εθνικής Σημασίας, το δίκτυο Ενδοπεριφερειακής Σημασίας).
- των χαρακτηρισμένων δημοτικών οδών (εντός και εκτός ορίων θεσμοθετημένων οικιστικών περιοχών) και των εγκεκριμένων οδών από τα ρυμοτομικά σχέδια.
- της λειτουργικής σημασίας του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας,
- της λειτουργίας του οδικού δικτύου όπως αυτή έχει θεσμοθετηθεί στα εγκεκριμένα ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ όπου εντοπίζονται,
- των σχεδιαζόμενων έργων κυκλοφοριακών υποδομών,
- του δικτύου ήπιας κινητικότητας μεγάλης κλίμακας,
- των ποδηλατοδρόμων και των ευρωπαϊκών και εθνικών μονοπατιών,
- των ανισόπεδων κόμβων και μείζονων ισόπεδων κόμβων,
- των στοιχείων φόρτου κυκλοφορίας,
- του υφιστάμενου καθεστώτος στάθμευσης και των προβλημάτων που παρατηρούνται στις οικιστικές περιοχές,
- των αστικών δικτύων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ), καθώς και των σιδηροδρομικών δικτύων, ενεργών και ανενεργών,
- των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των σημαντικών αξόνων που υποστηρίζουν τις υπερτοπικές χερσαίες μεταφορές,
- των λιμένων και αερολιμένων, με κατηγοριοποίηση ανάλογα με τη σημασία τους (εθνική, περιφερειακή, δημοτική),
- την καταγραφή και αξιολόγηση των υφιστάμενων οδεύσεων διαφυγής προς τους χώρους συγκέντρωσης του δικτύου διαχείρισης εκτάκτων αναγκών.

Μετέπειτα κατά το 2<sup>ο</sup> στάδιο της 1<sup>ης</sup> φάσης της μελέτης (στάδιο ΠΡΟΤΑΣΗΣ), απαιτείται να περιλαμβάνονται αναλυτικοί σχεδιασμοί για την **Κυκλοφοριακή οργάνωση κάθε Δημοτικής Ενότητας και ειδικότερα πρέπει να προβλέπονται - οργανώνονται για κάθε Δ.Ε. τα ακόλουθα:**

- οι κατευθύνσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση, τη λειτουργία του οδικού δικτύου και τη στάθμευση,
- οι κατευθύνσεις για τα δίκτυα μέσων μαζικής μεταφοράς (MMM),
- οι κατευθύνσεις για την προώθηση της ήπιας κινητικότητας,
- η νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου,
- το σύνολο των πεζόδρομων, και οι περιοχές με οδούς ήπιας κυκλοφορίας
- οι ποδηλατόδρομοι,
- τα δίκτυα αστικών και υπεραστικών μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ),
- τα δίκτυα MMM,
- οι υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές,
- η διαχείριση οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με βάση τις προτάσεις οργάνωσης χρήσεων γης,
- τα μέτρα βελτίωσης οδικής ασφάλειας.

Τα ΤΠΣ και ΕΠΣ στις προτάσεις τους είναι κρίσιμο να συνθέσουν τις κατευθύνσεις και τις επιλογές τόσο από τα υφιστάμενα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) όσο και από τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές μελέτες των δήμων. Σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο οφείλουν να προτείνουν την **Πρότυπη Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας** γεγονός που σημαίνει ότι οφείλουν κατά την πρόταση των άνω δεδομένων να λαμβάνουν υπόψη τη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου και την προώθηση του τρίπτυχου **«περπάτημα, ποδήλατο, μέσα μαζικής μεταφοράς»**, την προαγωγή της οδικής ασφάλειας, της προσβασιμότητας ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

**Σύμφωνα με τα ανωτέρω είναι σαφές** ότι τα νέα ΤΠΣ και ΕΠΣ οφείλουν κρίνοντας τα ειδικότερα δεδομένα κάθε δήμου:

- να καθορίσουν νέες οδικές αρτηρίες, την υποβάθμιση ή αναβάθμιση υφιστάμενων αρτηριών, τη δημιουργία νέων παρακαμπτήριων οδών (ενδεικτικά για οικισμούς), την πρόβλεψη νέων διανοίξεων οδών σε κρίσιμα σημεία των δήμων,
- να επανακαθορίσουν το σύστημα ιεράρχησης των οδών (αρτηρίες, συλλεκτήριες οδούς),
- να προτείνουν νέους πεζόδρομους και να καθορίσουν νέους ποδηλατόδρομους λαμβάνοντας υπόψη τα ρυμοτομικά σχέδια, τις ειδικότερες συνθήκες και χρήσεις των οδών, τις προβλέψεις των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), κυκλοφοριακών και πολεοδομικών μελετών κ.α.,
- να δώσουν ειδικές κατευθύνσεις για τις μετακινήσεις τόσο με τα συμβατικά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) όσο και με την ενίσχυση ή σύσταση νέων Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) τις προβλέψεις των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), κυκλοφοριακών και πολεοδομικών μελετών κ.α.,
- να προτείνουν ειδικότερες ρυθμίσεις για περιοχές και οδούς ήπιας κυκλοφορίας και περιοχών χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων,
- να προτείνουν ειδικές ρυθμίσεις για τις εμπορευματικές μεταφορές (όπως ενδεικτικά τη χωροθέτηση υποδομών UCC, τις ζώνες αποκλεισμού διέλευσης βαρέων, περιοχές μεταφόρτωσης εμπορευμάτων κ.α.),

- να προσδιορίσουν συγκεκριμένα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας όπως νέα όρια ταχύτητας, κόμβους προς αναδιαμόρφωση, νέους ανισόπεδους ή ισόπεδους κόμβους, αναβάθμιση οδών με κριτήρια οδικής ασφάλειας.

Επισημαίνουμε εδώ ότι τα ΤΠΣ και ΕΠΣ **δεν έχουν τη δυνατότητα** απόδοσης χαρακτηρισμού σε οδούς ως δημοτικούς/κοινόχρηστους, παρά μόνο **καταγράφουν** τους ήδη θεσμοθετημένους δημοτικούς δρόμους. Αυτή η διαδικασία υλοποιείται από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας με τη «Μελέτη καταγραφής του υπάρχοντος οδικού δικτύου της χώρας, ανά Δημοτική Ενότητα (ΔΕ), στις περιοχές εκτός ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων, εκτός των ορίων των οικισμών των νομίμως υφιστάμενων προ του έτους 1923 και των οικισμών μέχρι 2000 κατοίκους» (για την οποία η διαγωνιστική διαδικασία θεωρητικά ολοκληρώθηκε στις 11/4/2025 σύμφωνα με τη διακήρυξη).

Η Μ.Ε. θεωρεί ότι στην διαδικασία του ελέγχου των μελετών ΤΠΣ αλλά και της διαβούλευσης που θα ακολουθήσει, **η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι συγκοινωνιακές ρυθμίσεις των περιοχών δεν θα λάβουν την πρέπουσα σημασία** (καθόσον όπως είναι λογικό θα δοθεί περισσότερη βάση στις προτάσεις οικιστικής ρύθμισης), **με πιθανά αποτελέσματα** την ελλιπή θεσμοθέτηση ρυθμίσεων-προβλέψεων αλλά και την μη δυνατότητα ένταξης-υλοποίησης σημαντικών έργων υποδομών μεταφορών. **Ως εκ τούτου κρίνει σκόπιμο να ζητήσει από το ΤΕΕ ΤΑΚ το παρόν κείμενο να κοινοποιηθεί τόσο στους εκπροσώπους του ΤΕΕ στις Επιτροπές Παρακολούθησης των ΤΠΣ και ΕΠΣ, όσο και στους Δήμους της Ανατολικής Κρήτης, έτσι ώστε να είναι καταλλήλως ενημερωμένοι. Αντίστοιχα κρίνεται σκόπιμο να κοινοποιηθεί στους συναδέλφους μηχανικούς αλλά και στις λοιπές μόνιμες επιτροπές του τμήματος.**

Περαιτέρω, η Μ.Ε. Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού ΤΕΕ-ΤΑΚ **κρίνει σκόπιμο να τονίσει στην παρούσα φάση ΚΑΙ το ζήτημα της απουσίας πραγματικής διαβούλευσης των σχεδίων αυτών και ενεργού συμμετοχής των φορέων και των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων** που θα καθορίσουν την οικιστική ανάπτυξη και τις υποδομές μεταφορών του μέλλοντος στο σύνολο των Κρητικών πόλεων και οικισμών.

Η ουσιαστική ενημέρωση και διαβούλευση θα μπορούσαν να εξασφαλίζουν τον **δημοκρατικό** χωρικό προγραμματισμό και τον οριζόντιο συντονισμό της διοίκησης επί των διαφόρων γνωμοδοτήσεων. Αντί αυτού η νομοθεσία ορίζει **δημοσιοποίηση** των προτεινόμενων σεναρίων και διαβούλευση στο στάδιο της ΣΜΠΕ μέσω πλατφόρμας.

Είναι σαφές ότι «*η συμμετοχή της κοινότητας και η δημιουργία αίσθησης «ιδιοκτησίας» του σχεδίου...*» όπως αναφέρεται ως ζητούμενο στη Στρατηγική Επικοινωνίας και Δημοσιότητας του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΕΣΑΑ) «Ελλάδα 2.0», **δεν κατακτιέται μόνο με δύο δημόσιες ομιλίες-γνωστοποιήσεις** εξειδικευμένου περιεχομένου και με υποβολή απόψεων σε μία ηλεκτρονική πλατφόρμα με προθεσμία κατάθεσης απόψεων πέντε (5) εργάσιμων ημερών.

Ούτε προφανώς επιτυγχάνεται με απλές συστάσεις στους μελετητές ώστε... «*να λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και τα σχόλια του κοινού*» όπως αναφέρεται στις οδηγίες του ΥΠΕΝ. Την

ίδια στιγμή μάλιστα που παρατηρείται ότι στις υπογραφείσες σχετικές συμβάσεις εκπόνησης των ΤΠΣ και ΕΠΣ γίνεται ιδιαίτερη μνεία σχετικά με την εχεμύθεια και το απόρρητο των στοιχείων, εγγράφων και πληροφοριών, παρόλο που αφορά σε μελέτες σχεδιασμού μίας περιοχής, και παρόλο που στην πραγματική έννοια της διαβούλευσης εμπεριέχεται “*a priori*” η πρόσβαση στα δεδομένα και στις πηγές από κάθε ενδιαφερόμενο. Η πρόσβαση στη γνώση, στην έκφραση άποψης μέσω συμμετοχικών διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και κοινωνικής διαβούλευσης είναι κατοχυρωμένο συνταγματικό δικαίωμα και πρέπει να παρέχεται ουσιαστικά και όχι τύποις.

**Ως εκ τούτου η Μ.Ε. προτείνει επιπρόσθετα να επεξεργαστεί από κοινού με την αρμόδια Μ.Ε. Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού την προετοιμασία εγγράφου προς το ΥΠΕΝ για τροποποίηση των προδιαγραφών εκπόνησης των ΤΠΣ και ΕΠΣ, με στόχο την πλήρη πρόσβαση του κοινού στα δεδομένα των εκπονούμενων σχεδιασμών και την ανάδειξη του ζητήματος της ουσιαστικής διαβούλευσης και συμμετοχικού σχεδιασμού με τους φορείς και την κοινωνία.**