

Στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ, την 9η-10-2009, δημοσιεύτηκε κείμενο σχετικά με την ίδρυση του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, απόσπασμα του οποίου παραθέτουμε.

«**Γ**εγονός η ίδρυση Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ το Προεδρικό Διάταγμα. Ένα καθολικό αίτημα, ένα πανηπειρωτικό αίτημα πήρε δρόμο υλοποίησης. Πρόκειται για την ίδρυση του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών στο Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, καθώς χθες δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ το Προεδρικό Διάταγμα, τον πάπυρο του οποίου υπέγραψε προχθές Πέμπτη στα Γιάννινα ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, κ. Κároλος Παπούλιας. Η ίδρυση του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ανοίγει πλέον το δρόμο για την ίδρυση της Πολυτεχνικής Σχολής Ιωαννίνων.

ΧΜ στο Πανεπιστήμιο Πάτρας, τη βαθμιαία αύξηση του αριθμού των εισαγομένων εσωτερικού και τη σημαντική αύξηση των σπουδαστών ειδικότητας μηχανικού στο εξωτερικό, επήλθε, αρχικά, τριπλασιασμός των μηχανικών, ενώ στις 2/6/2009 ο ΑΜ ΤΕΕ έχει ανέλθει στο 120800.

2. Το 1984, καταργήθηκαν οι οκτώρες εξετάσεις που διεξήγαγαν, έως τότε, τα ελληνικά πολυτεχνεία σε 3 θεματικά πεδία (και «επιλύθηκε» το «κοινωνικό» πρόβλημα της μη εύκολης λήψης άδειας εξάσκησης επαγγέλματος μηχανικού, κυρίως σε χιλιάδες αποφοίτους πολυτεχνειών εξωτερικού) και προκρίθηκε η εύκολη λήψη του διπλώματος από το ΤΕΕ, που συνοδεύεται από τη μη επαρκή «πιστοποίηση» των

γκοσιμίας, υπάρχουν 15.000.000 μηχανικοί («Business Week», 2005), επί 6.467.500.000 συνολικού πληθυσμού (ποσοστό 0,23%), ενώ το 2005 οι Έλληνες μηχανικοί αποτελούσαν το 0,61% του συνόλου των μηχανικών στην υφήλιο. Το 2030 χωρίς λήψη οποιοδήποτε μέτρου και εφόσον διατηρηθεί ο ίδιος ρυθμός αύξησης, οι διπλωματούχοι μηχανικοί θα ανέλθουν από 102.000 (2009) στους 162.700 (δηλαδή στο 1,48% του πληθυσμού)!!!

## Ερωτήματα

1. Υπάρχει κάποιος κεντρικός προγραμματισμός μετά από τη μελέτη των αναγκών, που να τεκμηριώνει την πρόκριση ίδρυσης και άλλων πολυτεχνικών σχολών, έναντι, π.χ., καλλιτεχνικών ή ιατρικών σχολών; Αν υποθέσουμε ότι πραγματικά προέκυπτε τέτοια ανάγκη, τότε πόσους εισαγομένους πρέπει να έχει ετησίως (20), με το δεδομένο ότι ο συνολικός αριθμός εισαγομένων σε πολυτεχνικές σχολές πρέπει διαχρονικά να μειώνεται;

2. Γιατί χαιρετίζεται άκριτα η ίδρυση μιας ακόμη αρχιτεκτονικής σχολής και η προοπτική ίδρυσης μιας πολυτεχνικής σχολής σε μια ακριτική πόλη 60.000 κατοίκων με μόνον 3 μελετητές 6Γ και 7Γ. Μήπως θα ανοίξουν οι δουλειές με την Αλβανία (με μέσο εισόδημα το 1/8 της χώρας μας); Με τη συνεργασία ποιας τοπικής βιομηχανίας θα αναπτύσσονται και θα κατασκευάζονται τα νέα υλικά; Πώς και πού θα αναπτυχθούν λογισμικό και άλλα προϊόντα πληροφορικής, που τόσες αξιόλογες πολυτεχνικές σχολές σε άλλα μέρη της Ελλάδας δεν κατόρθωσαν; Οι πολεοδόμοι και οι κοινωνιολόγοι πολλά θα είχαν να πουν για την πόλη, τον αστικό της πυρήνα, το πανεπιστήμιο/πολυτεχνείο, τις αναγκαίες προϋποθέσεις λειτουργίας ενός πολυτεχνείου για την επίτευξη των απαραίτητων συνεργιών (κρίσιμη μάζα τεχνολογίας και πληροφορίας, ανάπτυξη των αντίστοιχων τομέων της οικονομίας, υποδομές κλπ.).

3. Αρκεί η μετονομασία του τμήματος Πληροφορικής σε «Μηχανικών Πληροφορικής» για να δημιουργηθεί μια πολυτεχνική σχολή χωρίς καθηγητές μηχανικούς στην πλειονότητά τους;

4. Σε ποιο διαμέρισμα δεν υπάρχει πλέον πολυτεχνική σχολή; Να περιμένουμε και Αρχιτεκτονική Ν. Αιγαίου και Ιονίων Νήσων;

5. Ποια είναι η αντίδραση του ΤΕΕ; Θέλει κι άλλα μέλη; Δεν του φτάνουν τα 102.000;

## Ανοίγει πλέον ο δρόμος για την ίδρυση της Πολυτεχνικής Σχολής Ιωαννίνων!

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, για την ίδρυση της συγκεκριμένης σχολής απαιτούνται τρία τμήματα. Αυτό επιτυγχάνεται με το Τμήμα Αρχιτεκτόνων, την αναμενόμενη αναγνώριση από το ΤΕΕ του Τμήματος Μηχανικών Επιστήμης Υλικών και με την ευρισκόμενη σε εξέλιξη μετονομασία του Τμήματος Πληροφορικής σε "Μηχανικών Πληροφορικής". Τα τμήματα αυτά θα αποτελέσουν τη βάση, πάνω στην οποία θα στηριχθεί η ανάπτυξη της Πολυτεχνικής Σχολής. Η νέα σχολή πρόκειται να στεγαστεί σε νέο κτιριακό συγκρότημα. Από τα Υπουργεία Οικονομίας και Εθνικής Παιδείας έχει εγκριθεί η χρηματοδότηση της μελέτης με 2 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το κόστος των κτιρίων υπολογίζεται να ξεπεράσει τα 15 εκ. ευρώ. Για την ίδρυση του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών υπήρξαν ομόφωνες αποφάσεις του Νομαρχιακού Συμβουλίου και του Δημοτικού Συμβουλίου Ιωαννίνων.....».

<http://www.proinoslogos.gr/pn/index.php?module=pagesetter&func=viewpub&tid=11&pid=7570>

### Τα δεδομένα

1. Κατά την περίοδο 1978-1998, με την ίδρυση 3 (:) πρόσθετων πολυτεχνικών σχολών: ΔΠΘ (1974), Πολυτεχνείο Κρήτης και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (1984), την ίδρυση τμημάτων Αρχιτεκτόνων και

γνώσεων των νέων αποφοίτων μηχανικών, ιδίως από το εξωτερικό.

3. Τα παραπάνω οδήγησαν σε απαξίωση του κύρους του μηχανικού και της χώρας μας και σε παγκόσμιο ρεκόρ διπλωματούχων μηχανικών (0,93% του πληθυσμού), χωρίς να υπολογίσουμε τους 27.000, περίπου, τεχνολόγους μηχανικούς (ΚΑΤΕΕ, ΤΕΙ) μέλη της ΕΕΤΕΜ.

4. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης των μελών του ΤΕΕ για το 2008 είναι 4,3% (4.365 νέα μέλη ΤΕΕ, εκ των οποίων, εσωτερικού: 3.742 και εξωτερικού: 623). Είναι προφανές ότι έχει επέλθει, προ πολλού, κορεσμός σε πολλές ειδικότητες μηχανικών (ΜΜΜ, ΧΜ, ΑΜ, κλπ.). Τον τελευταίο καιρό διατυπώνεται πανευρωπαϊκά η ανησυχία για την ήδη εμφανιζόμενη ανεργία των αρχιτεκτόνων και 4 στους 10 νέους Έλληνες μηχανικούς απασχολούνται στο εξωτερικό (επιστημονική μετανάστευση).

5. Παγκοσμίως είναι γνωστό, ότι ένας καλός διπλωματούχος μηχανικός θα παραχθεί, ουσιαστικά, σε 5 έως 10 (ή και περισσότερα) έτη, μετά την αποφοίτησή του από το Πολυτεχνείο και ότι οι μηχανικοί απασχολούνται, κυρίως, στη βιομηχανία.

6. Στις ανεπτυγμένες χώρες, όπου οι δυνατότητες απασχόλησης είναι πολλαπλάσιες, το ποσοστό αυτό κυμαίνεται από 0,2 έως 0,5%, λ.χ. ΗΠΑ: 1.512.000 (0,5%), Γερμανία: 173.000 (0,22%), και η ιδιότητα του μηχανικού αποτελεί τίτλο τιμής. Πα-

των  
ΞΕΝΟΦΩΝΤΑ Γ. ΚΟΖΑΡΗ -  
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΥ Β. ΤΟΠΑΛΗ\*

\* Μηχανολόγοι -  
ηλεκτρολόγοι  
μηχανικοί ΕΜΠ

# Σκέψεις για την Πράσινη Βίβλο για την εδαφική συνοχή

## Η κοινοτική αρμοδιότητα για χωρικές ρυθμίσεις στις ευρωπαϊκές συνθήκες: από τη Ρώμη στη Λισαβόνα

Οι ιδρυτικές συνθήκες της ΕΟΚ (1957) δεν πρόβλεψαν καμιά διάταξη που θα μπορούσε να αποτελέσει τη θεσμική βάση για κοινοτικές ενέργειες αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Αυτό, όμως, δεν εμπόδισε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα να παρεμβαίνει σε βασικές συνιστώσες που στοιχειοθετούν μια πολεοδομική και χωροταξική στρατηγική, στο πλαίσιο των διαφόρων πολιτικών και δράσεων της.

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (ΕΕΠ) του 1986, εισήγαγε το θεμελιακό στόχο της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Κατέστη έκτοτε σαφές ότι τα φαινόμενα παρακμής που εμφανίζονται στο αστικό περιβάλλον της «γηραιάς ηπείρου» - όπου κατοικεί το 80% του πληθυσμού της - αποτελούν μία νέα μορφή περιβαλλοντικού και περιφερειακού προβλήματος, με έντονη διεθνική διάσταση, που δεν μπορούσε να ιδωθεί ανεξάρτητα από την επικείμενη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Οι ενισχυμένες μετά την ΕΕΠ και την επόμενη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) του 1992, τομεακές πολιτικές -περιφερειακή πολιτική, κοινή πολιτική μεταφορών και διευρωπαϊκά δίκτυα, περιβαλλοντική δράση, αλλά και κοινοτικές ενέργειες, όπως η Ε&Τ και η απασχόληση- βρίσκονται στην κορυφή των κοινοτικών παρεμβάσεων για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και τη συνοχή του ευρωπαϊκού χώρου.

Η Συνθήκη του Άμστερνταμ (1996) εισήγαγε μεταξύ των βασικών αρχών της Ένωσης, το στόχο της αειφόρου ανάπτυξης. Επίσης, οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας, με νέο εδάφιο (3δ), εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των τομεακών κοινοτικών πολιτικών και δραστηριοτήτων, προκειμένου να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη.

Η προώθηση της εδαφικής συνοχής προκύπτει ως κοινοτική αρμοδιότητα, στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της Συνθήκης (άρθρο 7δ, υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος). Η προσθήκη ενίσχυσε τη διάταξη του τίτλου XVI άρθρο 130Σ της ΣΕΕ, σύμφωνα με την οποία το αρμόδιο συμβούλιο των υπουργών Περιβάλλοντος της ΕΕ, το κοινοτικό όργανο λήψεως αποφάσεων, δύναται, αποφασίζοντας ομόφωνα, να θεσπίσει μέτρα που αφορούν τη χωροταξία και

τις χρήσεις γης.

Μετά τη Νίκαια (2001), η οποία επιβεβαίωσε τα κεκτημένα, η υπό επικύρωση Συνθήκη της Λισαβόνας, η οποία εγκρίθηκε από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων στις 28 Οκτωβρίου 2007 και υπεγράφη στις 13 Δεκεμβρίου 2007, εμπεριέχει την εδαφική συνοχή, ως έναν από τους θεμελιώδεις στόχους της Ένωσης, παράλληλα με την οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Οι τροποποιήσεις, και κυρίως οι τελευταίες, παρέχουν ένα θεσμικό υπόβαθρο για την προώθηση της αναγκαίας ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής, η οποία συνιστά καθοριστικό μέσο για την επίτευξη των πρωταρχικών στόχων της ΕΕ: της συνοχής, της προστασίας του περιβάλλοντος, της αειφόρου ανάπτυξης.

Αλλά η πρόκληση και το κρίσιμο σημείο της διαμόρφωσης μιας ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής παραμένει πρωτίστως πολιτική, που σχετίζεται άμεσα με την πολιτική βούληση των χωρών - μελών να μεταβιβάσουν εθνικές αρμοδιότητες -σε τομείς που στοιχειοθετούν τη χωροταξική στρατηγική- από τις κεντρικές, κατά κύριο λόγο, διοικήσεις στα κοινοτικά όργανα, για θέματα που επιδέχονται αποτελεσματικότερη λύση σε κοινοτικό επίπεδο.

Και σ' αυτήν θα πρέπει να αναζητηθεί και το έλλειμμα συγκεκριμένης στρατηγικής, στο πλαίσιο των πρόσφατων κειμένων της Επιτροπής, ιδίως μετά τις αξιολογούμενες πρωτοβουλίες της «Πράσινης Βίβλου για το αστικό περιβάλλον» (1990), «Ευρώπη 2000. Οι προοπτικές ανάπτυξης του κοινοτικού εδάφους» (1991), της συνέχειας της «Ευρώπη 2000+» (1995), του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου που υιοθετήθηκε στο Πότσταμ το Μάιο του 1999, από το άτυπο Συμβούλιο των αρμοδίων για τη Χωροταξία υπουργών της ΕΕ, αλλά και του «Χάρτη της Λειψίας» του 2007, ένα καταστατικό κείμενο που συνέταξε το άτυπο όργανο λήψεως κοινοτικών αποφάσεων, στη Λειψία.

Όμως η στροφή του ενδιαφέροντος της Ένωσης για τον αστικό χώρο, το εύρος των ανισοροπιών και η χωροταξική της διάρθρωση, παραμένει αναντίστοιχο με τις πραγματικές ανάγκες.

### Μεταξύ τοπικού και κοινοτικού

Από τις δύο κλίμακες στις οποίες κινήθηκε η Ένωση, τη χωροταξική και την αστική, η πρώτη έχει να επιδείξει κείμενα πολιτικής, μέρος των οποίων ενσωματώνεται σε τομεακές πολιτικές όπως η διαρθρωτική. Η δεύτερη -χωρίς να παρα-

του **ΣΤΑΥΡΟΥ ΧΡ. ΤΣΕΤΣΗ\***

γνωρίζεται η συμβολή ειδικών προγραμμάτων, Urban, telematics, κ.ά.- δεν ξεφεύγει από τον «πειρασμό» των γενικών αρχών, αφήνοντας το πεδίο παρέμβασης στους εταίρους και σε κλίμακα εφαρμογής.

Είναι πρόδηλο ότι ο αστικός χώρος παραμένει αντικείμενο τοπικού ενδιαφέροντος. Όμως δεν μπορούν να μη λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι επιπτώσεις πολιτικών της ΕΕ σε κρίσιμες συνιστώσες μιας πολεοδομικής στρατηγικής, σε όποια σχεδιαστική κλίμακα: χρηματοδότηση αστικών υποδομών, μετακινήσεις, ατμοσφαιρική ρύπανση, αστική επιχειρηματικότητα, φυσικό περιβάλλον, καινοτομίες/νέες τεχνολογίες, περιαστικοποίηση, πολιτισμός.

Τόσο «εσωτερικά» προβλήματα του αστικού χώρου, όσο και η α-μορφία, η ομοιογενοποίηση, η παθολογία extra muros, η πολεοδομική διάχυση, επιδέχονται ειδικές λύσεις, συνδεδεμένες με τις εγχώριες εξελίξεις.

Εξάλλου, πολεοδομικές αρχές που υιοθετούνται από ορισμένα από τα κράτη - μέλη, όπως η λεγόμενη «συμπαγής» πόλη, μια από τις μορφές απάντησης στην παθογένεια της άλογης και α-προγραμματίστης περιαστικής δόμησης και η όποια αναφέρεται σε κοινοτικά κείμενα, δεν μπορεί να γενικευτούν: Αφενός ερμηνεύονται κατά τρόπο διαφορετικό στα διάφορα κράτη / περιφέρειες / ΟΤΑ και αφετέρου σε συγκεκριμένα πολεοδομικά προβλήματα δεν επιδέχονται ανάλογες λύσεις σε όλα τα αστικά κέντρα, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την πολεοδομική πυκνότητα. Η χώρα μας δεν επιτρέπεται -και ορθώς- επί της αρχής- την καθ' ύψος και με υψηλές πυκνότητες ανάπτυξη, πρακτική η οποία εφαρμόζεται στις περισσότερες άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

### Οι πρόσφατες εξελίξεις

Το σώμα των Ευρωπαίων εκλεγμένων, σε ψηφισμά του (21/2/08) σχετικά με την τρίτη έκθεση για την οικονομική και κοινωνική συνοχή (2007/2148 (INI), αναγνωρίζοντας ότι η ανεξέλεγκτη αστικοποίηση δύναται να προκαλέσει ανισοροπίες, καλεί την επιτροπή για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της εδαφικής συνοχής, η όποια αφορά:

- στον ίδιο τον ορισμό της «εδαφικής συνοχής»,
- στην καλύτερη ενσωμάτωση της εδαφικής

\* Δρ. ΕΜΠ

διάστασης σε όλες τις δημόσιες πολιτικές, σε κοινοτικό, εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Προτείνει να δοθεί προτεραιότητα στις πολιτικές που εξυπηρετούν μία ουσιαστική χωρική ανάπτυξη σε πολυκεντρικό πρότυπο, ώστε «να μοιραστούν οι πιέσεις που ασκούνται στις πρωτεύουσες, να προαχθεί η ανάδυση δευτερευόντων πόλων» και να μην «παραμεληθεί η υποστήριξη της υπαίθρου και ο σημαντικός ρόλος των μικρών και μεσαίου μεγέθους πόλεων».

Παράλληλα, τάχθηκε υπέρ της καλύτερης διασύνδεσης αστικών και αγροτικών ζητημάτων και της καταπολέμησης «χωρικού διαχωρισμού».

Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η εξεταζόμενη ανακοίνωση της Επιτροπής για την εδαφική συνοχή (6/10/2008).

Κεντρικό σημείο του προβληματισμού της, αποτελεί η εδαφική συνοχή ως έννοια, παραπέμποντας σε δημόσια διαβούλευση τον ορισμό της, χωρίς περαιτέρω επεξεργασία ή πρόταση, γεγονός που οδήγησε το σώμα, σε σχετικό ψήφισμά του, να αποφανθεί ότι το κείμενο στερείται φιλοδοξιών και στόχων.

### Η εδαφική συνοχή: μία πρώτη προσέγγιση ορισμού και προσανατολισμοί πολιτικής

Ως εδαφική συνοχή θα μπορούσε να οριστεί η χωρική κατάσταση ή ο επιθυμητός στόχος μίας γεωγραφικής ενότητας, που χαρακτηρίζεται από συνεκτικότητα των συναρτιζόμενων εσωτερικών στοιχείων -ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος- και η σχετική ισορροπία μεταξύ δομημένου χώρου - πλέγματος οικιστικών - αστικών - μητροπολιτικών κέντρων και εξωαστικού περιβάλλοντος και υπαίθρου.

Μία υφιστάμενη κατάσταση/επιδίωξη εδαφικής συνοχής, χαρακτηρίζεται από επαρκή προσπελασιμότητα, επικοινωνιακή κάλυψη, ισότιμη ευκαιρία στην εκπαίδευση και στη γνώση, στην απασχόληση, στην επιχειρηματικότητα και απουσία ή άρση φυσικών και τεχνητών κατακερματισμών.

Διακρίνεται, επίσης, για την αποδοχή κοινών αξιών και από συλλογική συναίσθηση των καταβολών, ανεκτικότητα στη διαφορετικότητα, αντιμετώπιση φαινομένων κοινωνικού απο-

κλεισμού και επιθυμία για κοινή πορεία.

Κύριο χαρακτηριστικό της, επίσης, είναι η συναποδοχή σε ένα ενιαίο σύστημα διακυβέρνησης σε διαφοροποιημένο κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό, ευρύτερων ενστίκτων και τοπικά στη βάση των κύριων σκοπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτές που καταγράφονται στις συνθήκες της.

Η χωροταξική συνοχή μιας εδαφικής ενότητας σχετίζεται άμεσα με το βαθμό ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητάς της.

Είναι ως εκ τούτου άρρηκτα συνδεδεμένη με το όλο σύστημα της περιφερειακής της πολιτικής, αφού ο κώρος αποτελεί την άλλη όψη τού (οικονομικού) «νομίσματος» μιας περιφέρειας, της αναπτυξιακής της στρατηγικής και των παραγόντων που τη στοιχειοθετούν, τόσο εσωτερικά όσο και στον ευρύτερο ιστό/περιοχές.

Η ανταγωνιστικότητα μιας περιφέρειας συναρτάται άμεσα από τους συντελεστές που την καθορίζουν.

### Προσανατολισμοί πολιτικής

Η χωρική συνοχή θα μπορούσε να επιτευχθεί στη βάση ενός σχεδίου δομικής οργάνωσης, φέροντα οργανισμό του οποίου καλείται να «οικοδομήσει» ένα ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, μέσω αστικών δικτύων διαφοροποιημένης κλίμακας και γεωγραφικών ενότητων.

Τον σκελετό - κύριο πλέγμα άρθρωσης των τελευταίων, θα πρέπει να δημιουργήσουν - αποτελέσουν:

- τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, εντός της ΕΕ,
- τα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών με τις γειτονιάζουσες και τρίτες χώρες, τα οποία συνδέουν τις μεγαλύτερες αστικές συναθροίσεις, σε συναρμογή με άλλες και με τα μεσαία και μικρότερα αστικά κέντρα.

Τα κράτη - μέλη, μεμονωμένα ή σε συνεργασία, προτείνουν ένα (προ)σχέδιο εθνικού αστικού συστήματος, στη βάση ενός ευρωπαϊκού πλαισίου διάρθρωσης του Κοινοτικού Χώρου, το οποίο:

- θέτει τους κύριους και επιμέρους τομαεακούς στόχους και την ακολουθητέα στρατηγική,
- ενθυλακώνει τις τομαεακές δράσεις και πολιτικές, προσδιορίζει το πλαίσιο ενεργειών, δράσεων και μέτρων χωροταξικού χαρακτήρα,
- προσανατολίζει τις τελευταίες σε στόχους αστικής βιωσιμότητας, με το Ευρωπαϊκό Χωροταξικό Πλαίσιο σε πρωτεύοντα ρόλο για την επίτευξη της συνοχής -οικονομικής και χωρικής-, της

προσβασιμότητας, της διάχυσης της καινοτομίας, της περιβαλλοντικής αειφορίας.

Η αυξημένη αναγνώριση των περιφερειακών και τοπικών αρχών και η ενίσχυση της αρχής της επικουρικότητας στη Συνθήκη της Λισαβόνας, αποτελούν επιπρόσθετους λόγους και κοινοτική υποχρέωση προσαρμογής - τροποποίησης του Συντάγματος της χώρας μας, σε θέματα αρμοδιότητας σχεδιασμού, που εκ των πραγμάτων δεν μπορεί παρά να είναι πιο κοντά στους πολίτες και στην αμεσότερη πολιτική της έκφραση - στην Αυτοδιοίκηση, συμπεριλαμβανομένης μιας άμεσα εκλεγμένης περιφέρειας- για ζήτημα που τους αφορά άμεσα: τη ρύθμιση του περιβάλλοντος χώρου τους. ■

