

Πόσο καλά γνωρίζουμε το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ;

των

ΛΟΥΚΑ ΑΘΑΝΑΣΑΚΗ*

&

ΑΝΔΡΕΑ

ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΓΙΑΝΝΗ**

Ποια πρέπει να είναι η αποστολή του ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ και σε ποιους απευθύνεται;

Το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ φιλοδοξεί να είναι ο φορέας συνεχιζόμενης εκπαίδευσης / κατάρτισης του τεχνικού κόσμου. Η ομάδα -στόχος δεν είναι μόνο οι διπλωματούχοι μηχανικοί, αλλά το σύνολο του τεχνικού δυναμικού της χώρας, δηλαδή τεχνολόγοι μηχανικοί, αλλά και εξειδικευμένοι τεχνίτες διαφόρων ειδικοτήτων (ηλεκτροσυγκολλητές, υδραυλικοί, ηλεκτρολόγοι κλπ.). Άλλωστε όσοι συνεργάζονται στην παραγωγή ενός τεχνικού έργου πρέπει να μπορούν να μιλάνε και την ίδια γλώσσα.

Άλλο ένα ΚΕΚ σαν όλα τα υπόλοιπα;

Το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ δεν μπορεί να λειτουργεί ως ένα ΚΕΚ γενικής επιμόρφωσης. Είναι προσανατολισμένο στα τεχνικά αντικείμενα, είτε οριζόντια (ποιότητα, ασφάλεια, περιβάλλον, διαχείριση έργων κλπ.) είτε περισσότερο κλαδικά (π.χ. ενεργειακά). Σ' αυτά πρέπει να προστεθούν και επιλεγμένα σεμινάρια ανάπτυξης soft skills (διαχείριση προσωπικού και ηγεσία, οικονομικά, αξιολόγηση επενδύσεων, marketing κλπ.) για μηχανικούς και τεχνικούς που έχουν δι-οικητικές/οικονομικές ευθύνες ή ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ένα Ινστιτούτο Εκπαίδευσης οφείλει να υλοποιεί μόνο σεμινάρια;

Όχι βέβαια. Πέρα από σεμινάρια, το ΙΕΚΕΜ οφείλει να σχεδιάζει και να υλοποιεί ημερίδες ενημέρωσης, μελέτες εκτίμησης επιμορφωτικών αναγκών και γενικά δράσεις υποστήριξης και προώθησης των καινοτόμων ιδεών και της επιχειρηματικότητας των τεχνικών. Παράλληλα, σταθερή επιδίωξη του ΙΕΚΕΜ είναι και η συμμετοχή του σε συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα, π.χ. «Leonardo», σε συνεργασία με αντίστοιχους φορείς του εσωτερικού και του εξωτερικού για την ανάπτυξη της εγχώριας τεκνογνωσίας σε θέματα αιχμής (περιβάλλον, ενέργεια, επιχειρηματικότητα) και την αξιοποίηση σύγχρονων εκπαιδευτικών εργαλείων (π.χ. e-learning).

Ποιο είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα του ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ στην αγορά της συνεχιζόμενης εκπαίδευσης;

Το κύριο συγκριτικό πλεονέκτημα του ΙΕΚΕΜ είναι η σχέση του με το ΤΕΕ και τον τεχνικό κόσμο. Έχει ένα πολύ πιστό, αλλά

και απαιτητικό, κοινό, με βασικό πυρήνα τα μέλη του ΤΕΕ, που πλέον προσεγγίζουν τις 100.000 σ' όλη την Ελλάδα, που το διαφοροποιεί από οποιοδήποτε άλλο ΚΕΚ και του δίνει ένα πολύ μεγάλο, αναντικατάστατο, συγκριτικό πλεονέκτημα. Ο τεχνικός κόσμος βλέπει το ΙΕΚΕΜ σαν το δικό του φορέα διά βίου εκπαίδευσης, μία γέφυρα μεταξύ Πολυτεχνείων και επαγγέλματος, και το περιβάλλει με εμπιστοσύνη έχοντας όμως (και σωστά) και μεγάλες προσδοκίες και απαιτήσεις.

Το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ επιβαρύνει οικονομικά το ΤΕΕ;

Καταρχήν το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ, όπως προβλέπεται από το Καταστατικό του, είναι μη κερδοσκοπικός φορέας, δηλαδή ο μέτοχος (ΤΕΕ) δεν επιθυμεί και δεν περιμένει διανομή κερδών. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η τιμολογιακή πολιτική του, είναι σαφώς χαμηλότερη από τα επίπεδα της αγοράς, στη λογική του «παρέχουμε υψηλού επιπέδου επιμόρφωση με λογικό κόστος».

Επομένως, ποιες είναι οι πηγές εσόδων του;

Από εκεί και πέρα, το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ έχει τρεις πηγές εσόδων: (α) αυτοχρηματοδοτούμενα σεμινάρια, (β) επιδοτούμενα προγράμματα κατάρτισης, δηλαδή δράσεις που χρηματοδοτούνται είτε από το εθνικό ΚΠΣ / ΕΣΠΑ είτε μέσω κοινοτικών πόρων και (γ) μελέτες και εμπειρογνομosύνες, που όμως γίνονται sporadικά.

Την πλειοψηφία των αυτοχρηματοδοτούμενων σεμιναρίων, ιδιαίτερα αυτών που απευθύνονται σε νέους μηχανικούς (π.χ. AutoCAD) ή σε πολύ ευρύ κοινό (π.χ. ενεργειακής αποδοτικότητας κτιρίων), συνδιοργανώνει το ΙΕΚΕΜ μαζί με το ΤΕΕ. Ουσιαστικά, το ΤΕΕ χρηματοδοτεί ένα μέρος του κόστους των σεμιναρίων για να εξασφαλίσει στα μέλη του ΤΕΕ πολύ προσιτές τιμές. Επομένως, το ΙΕΚΕΜ δεν επιχορηγείται, αλλά παίρνει κάποια χρήματα από το ΤΕΕ για τα σεμινάρια που συνδιοργανώνουν. Γι' αυτό και υφίσταται σημαντική διαφορά μεταξύ των τιμών των σεμιναρίων για μηχανικούς και μη.

Αρα το ΙΕΚΕΜ έχει εξασφαλίσει την κάλυψη των λειτουργικών του δαπανών;

Στο παρελθόν (έως πριν 2-3 χρόνια πριν) τα έσοδα του ΙΕΚΕΜ από το ΤΕΕ πράγματι κάλυπταν τις σταθερές δαπάνες λειτουργίας του. Τα δύο τελευταία χρόνια η συμμετοχή του ΤΕΕ στα έσοδα του ΙΕΚΕΜ έχει περιοριστεί πολύ, καλύπτει ουσιαστικά λιγότερο από το μισό του στα-

θερού κόστους λειτουργίας του ΙΕΚΕΜ.

Γιατί αύξησε τις τιμές των σεμιναρίων το ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ;

Στις αρχές του 2008, οι τιμές των αυτοχρηματοδοτούμενων σεμιναρίων για τα μέλη ΤΕΕ βρίσκονταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα, δεν κάλυπταν ούτε το άμεσο κόστος (αμοιβές εισηγητών και επιμελητές) του ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ. Είχαν μάλιστα διαμορφωθεί και παραμένει στα ίδια επίπεδα από το 2003 οπότε και είχαν γίνει μεγάλες μειώσεις στις έως τότε ισχύουσες τιμές.

Με το δεδομένο της δραστηρής μείωσης των εισορών από το ΤΕΕ και παρά την προσπάθεια μείωσης του σταθερού λειτουργικού κόστους, η αναπροσαρμογή των τιμών στα αυτοχρηματοδοτούμενα σεμινάρια ήταν αναπόφευκτη. Πρέπει, όμως, να τονιστεί ότι οι τιμές των σεμιναρίων για μέλη ΤΕΕ παραμένουν πολύ χαμηλότερες από τις τιμές της αγοράς (π.χ. στα σεμινάρια ενεργειακής αποδοτικότητας κτιρίων οι τιμές της αγοράς είναι από 65% ως 140% υψηλότερες από τις τιμές του ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ για μηχανικούς).

Αυτή η αύξηση επηρεάζει τους νέους μηχανικούς – καταρτιζομένους;

Έγινε προσπάθεια αυτή η αύξηση να αγγίξει όσο το δυνατό λιγότερο τους νέους μηχανικούς, που έχουν εκ των πραγμάτων μεγαλύτερη ανάγκη την επιμόρφωση και μειωμένη οικονομική δυνατότητα. Στα ακριβά σεμινάρια του ΙΕΚΕΜ, οι τιμές για τους νέους μηχανικούς είναι κατά 25% μειωμένες σε σχέση με τους υπόλοιπους μηχανικούς. Ωστόσο χρειάζονται και άλλες δράσεις για να διατηρηθεί η δυνατότητα παροχής φθηνής και ποιοτικής κατάρτισης προς τους νέους μηχανικούς.

Ποιοι θα έπρεπε να είναι οι στόχοι του ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ για το μέλλον;

Με βάση τα ανωτέρω, το ΙΕΚΕΜ, ιδιαίτερα σε αυτή τη δύσκολη περίοδο για το σύνολο του τεχνικού κόσμου, οφείλει να προσπαθεί με όλα τα διαθέσιμα μέσα να κρατήσει το κόστος των σεμιναρίων προσιτό για το σύνολο των καταρτιζομένων, εξασφαλίζοντας παράλληλα την παροχή υπηρεσιών στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο. Στην προσπάθεια αυτή, κεντρικό ρόλο θα παίξει η καλλιέργεια μιας σχέσης συνεργασίας με το σύνολο των μηχανικών, ώστε να εντοπιστούν οι αδυναμίες και να βελτιωθούν ακόμη περισσότερο τα δυνατό μας σημεία, με γνώμονα την ποιοτική και σύγχρονη εκπαίδευση των συναδέλφων μηχανικών.

* Πρόεδρος ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ Α.Ε.

** Μέλος ΔΣ ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ Α.Ε.



Τραμ Βόλου: Πράσινη Ανάπτυξη 2013

του **ΜΑΝΟΥ ΒΟΥΓΙΟΥΚΑ***

Τα οφέλη του σύγχρονου τραμ είναι γνωστά και πολύ καλά τεκμηριωμένα: περιβαλλοντικά είναι το βέλτιστο επιφανειακό σύστημα αστικών συγκοινωνιών λόγω των μηδενικών του εκπομπών ρύπων, αλλά και αερίων θερμοκηπίου, που σημαίνει ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή, και χαμηλότερη ενεργειακή κατανάλωση ανά επιβατο-χιλιόμετρο. Από ερευνητικό έργο στο 5ο Πρόγραμμα - Πλαίσιο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εκπονήθηκε από Πανεπιστήμια και γραφεία συμβούλων, με τη συμμετοχή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του γράφοντος, προκύπτει ότι με βάση οικονομτρικό μοντέλο του Πανεπιστημίου Linz, τα συστήματα τραμ, δημιουργούν 25-31 θέσεις εργασίας ανά 1 εκατομμύριο ευρώ κόστους επένδυσης, ενώ ο πολλαπλασιαστής του περιφερειακού ΑΕΠ κυμαίνεται μεταξύ 1,25 και 1,58. Στον τομέα των αστικών αναπλάσεων έχει παρατηρηθεί μια συνολική αύξηση των επενδύσεων σε νέες κατασκευές. Με τη δημιουργία των νέων γραμμών τραμ δημιουργούνται νέα περιφερειακά αστικά κέντρα, ενώ πολλές περιοχές χαρακτηρίζονται από έντονη αστική ανάπτυξη. Στον τομέα της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης, έχει διαπιστωθεί σημαντική συνεισφορά

* Πολιτικός μηχανικός – συγκοινωνιολόγος, συντονιστής έργου *TranSUrban - Πρόγραμμα Interreg IIC EE*, e-mail: mv@euro-trans.net

από επενδύσεις στα συστήματα τραμ. Συνολικά, το τραμ μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην πράσινη ανάπτυξη της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

Η δημιουργία ποιοτικών συστημάτων αστικών συγκοινωνιών τραμ, συνεισφέρει σημαντικά στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και οι επιπτώσεις που προκύπτουν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στη μελέτη και διαμόρφωση πολιτικής σχετικά με τα νέα συστήματα αστικών συγκοινωνιών και στη χρηματοδότησή τους. Έχει διαπιστωθεί ότι οι πόλεις μεσαίου μεγέθους, όπως ο Βόλος, αντιμετωπίζουν περισσότερες δυσχέρειες στην εξασφάλιση εγκρίσεων και χρηματοδοτήσεων για ποιοτικά συστήματα αστικών συγκοινωνιών, όπως τραμ, που απαιτούν επενδύσεις μεγάλου ύψους. Επομένως, χρειάζεται μία νέα προσέγγιση που να συμπεριλαμβάνει τα έμμεσα αναπτυξιακά οφέλη στην αξιολόγηση και τεκμηρίωση της επένδυσης, ώστε να επιτευχθεί η χρηματοδότηση από κοινωνικούς, εθνικούς και ιδιωτικούς πόρους.

Αυτό επιτεύχθηκε στο έργο *TranSUrban* στο πρόγραμμα *Interreg IIC* της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου έχουν υπολογιστεί τα συνολικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη του τραμ Βόλου από το Πολυτεχνείο της Μαδρίτης, βάσει κοινής και καινοτόμου μεθοδολογίας που συντάχθηκε από το Ινστιτούτο Συγκοινωνιακών Μελετών του Πανεπιστημίου *Bodenkultur* της Βιέννης, καθώς και οι δυνατότητες αστικής αναζωογόνησης από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης), βάσει διεθνούς ε-

μπειρίας. Συγκεκριμένα:

- Για το σύνολο της επένδυσης 3 γραμμών τραμ ύψους 194 εκατ. ευρώ η παρούσα καθαρή αξία ανέρχεται σε 1.106 εκατ. ευρώ και ο λόγος κόστους - οφέλους σε 5,7 που αποτελεί σημαντικό θετικό κριτήριο επένδυσης.
- Η υπεραξία γης ανέρχεται σε 6,8 εκατ. ευρώ ανά

χιλιόμετρο γραμμής τραμ, λόγω της αναβάθμισης της προσβασιμότητας.

- Οι πρόσθετες, παρελκόμενες επενδύσεις αστικής αναζωογόνησης ανέρχονται σε 3,1 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο γραμμής τραμ.

Έχουμε, επίσης, διερευνήσει τους εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης με προωθημένο σχήμα ΣΔΙΤ και τα νέα όργανα χρηματοδοτικής τεχνικής, συνοχής και περιφερειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, ειδικότερα την πρωτοβουλία *JESSICA* (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas - Κοινή Ευρωπαϊκή Υποστήριξη για Βιώσιμες Επενδύσεις σε αστικές περιοχές). Η πρωτοβουλία *JESSICA* έχει στόχο την προώθηση βιώσιμων επενδύσεων, με έμφαση στην αστική αναζωογόνηση. Μέσα από νέες διαδικασίες τα κράτη- μέλη έχουν την επιλογή να χρησιμοποιήσουν μέρος της κοινοτικής χρηματοδότησης από τα Διαρθρωτικά Ταμεία για να κάνουν ανταποδοτικές επενδύσεις σε έργα που αποτελούν μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για αειφόρο αστική ανάπτυξη. Το τραμ του Βόλου μπορεί να αποτελέσει επιλέξιμο έργο για ένταξη στην πρωτοβουλία αυτή. Τέλος, όμιλοι εταιρειών έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για το τραμ του Βόλου και μετά από επιτόπιου αυτοψία τους, καθώς και με στοιχεία που τους δώσαμε, έχουν συντάξει δικές τους προτάσεις και προμελέτες.

Η υλοποίηση της 1ης γραμμής τραμ Βόλου για τους Μεσογειακούς Αγώνες του 2013, που είναι στο φάκελο διοργάνωσης, δεν μπορεί να αποτε-

λέσει προϊόν συμβατικών διαδικασιών ως δημόσιο έργο, λόγω του περιορισμένου χρόνου, αλλά και των ειδικών χρηματοδοτικών αναγκών. Κατά τη γνώμη μας, που στηρίζεται στα αποτελέσματα του έργου *TranSUrban* αλλά και στη διεθνή επαγγελματική εμπειρία σε έργα αστικών συγκοινωνιών σε 20 πόλεις του εξωτερικού, η μόνη εφικτή λύση για την υλοποίηση της 1ης γραμμής τραμ μήκους 7,5 χλμ. (από το Πανθεσσαλικό Στάδιο μέχρι τον Άναυρο - εγκαταστάσεις ιστιοπλοϊκού κέντρου, βάσει της πρότασής μας) είναι να γίνει άμεσα διεθνής διαγωνισμός με το σύστημα «*tumkey*» (μελέτης - κατασκευής - λειτουργίας) ή *DBFO* (Design - Build - Finance - Operate, δηλ. Σχεδιασμός - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία), και με παράλληλη ένταξη στην πρωτοβουλία *JESSICA*. Η κατασκευή των συρμών χρειάζεται δύο χρόνια από την παραγγελία τους. Τα έργα πολιτικού μηχανικού χρειάζονται, επίσης, μία διετία για την 1η γραμμή. Οπότε είναι εφικτό να παραδοθεί το σύστημα 1ης γραμμής τραμ στις αρχές του 2013 εάν ολοκληρωθούν οι διαδικασίες ανάθεσης σε κοινοπραξία εντός του 2010.

Για να επιτευχθεί ο στόχος της 1ης γραμμής τραμ Βόλου για τους Μεσογειακούς Αγώνες του 2013, σε συνδυασμό με την ηλεκτροκίνηση του περιαστικού σιδηροδρόμου Βόλου - Λάρισας, όπως προβλέπεται στο Φάκελο Διεκδίκησης, χρειάζεται πολλή δουλειά άμεσα, αλλά έτσι το πολεοδομικό συγκρότημα μπορεί να τεθεί σε τροχιά πράσινης ανάπτυξης.

Σημειώτουν ότι το τραμ έχει σημαντικές συνεργίες με την ηλεκτροκίνηση του περιαστικού σιδηροδρόμου Βόλου - Λάρισας, όπως προβλέπεται στο Φάκελο Διεκδίκησης των Μεσογειακών Αγώνων, είτε με ενιαίους - συνδυασμένους συρμούς *Tram - Train*, είτε με μετεπιβίβαση στο ΣΣ Βόλου, όπου μπορεί να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο νέο συγκοινωνιακό κέντρο, σε συνδυασμό με εμπορικό κέντρο, και το προτεινόμενο μελλοντικό νέο Δημαρχείο Βόλου στο γειτονικό συγκρότημα Γκλαβάνη (συνδυασμένο έργο αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης, όπως απαιτείται από την πρωτοβουλία *JESSICA*).

Σχέδιο νόμου για την επιλογή προϊσταμένων στο Δημόσιο

Πάγια θέση του δημοσιοϋπαλληλικού κινήματος ήταν και είναι η αξιοκρατική και αντικειμενική επιλογή των στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης.

Μέχρι σήμερα οι βασικές αιτίες της παθογένειας, της αναποτελεσματικότητας και της αδιαφάνειας της Δημόσιας Διοίκησης είναι η πελατειακή σχέση, το ρουσφέτι, η ομηρία στην κάθε φορά κυβερνητική εξουσία. Το σύστημα επιλογής των προϊσταμένων είναι άρρηκτα δεμένο με τις παθογένειες.

Δυστυχώς, αιφνιδιαστικά και χωρίς διαβούλευση, η κυβέρνηση έφερε στη Βουλή σχέδιο νόμου που δεν είναι ούτε αξιοκρατικό, ούτε αντικειμενικό, ούτε δίκαιο. **Το Ν/Σ είναι πρόχειρο και επιστημονικά ανεπαρκές, στο βαθμό που υπερδευεί ακαδημαϊκά προσόντα, τα οποία απαιτούνται για τις προσλήψεις, με επαγγελματικά προσόντα που είναι απαραίτητα για τις κρίσεις.** Διατυπώνονται ανισότητες και αδικίες στη μοριοποίηση, θεοποιώντας τους μεταπτυχιακούς τίτλους ακόμη και σε αντικείμενο μη συναφές με εκείνο που απαιτείται για την άσκηση του καθήκοντος. Το ίδιο κάνει και με τους αποφοίτους της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης & Αυτοδιοίκησης.

Το Ν/Σ καταργεί από τα Συμβούλια Επιλογής εκπροσώπους των εργαζομένων και της ΑΔΕΔΥ, για πρώτη φορά μετά τη μεταπολίτευση! Θεσπίζει απαράδεκτες μεταβατικές διατάξεις που προκαλούν μεγάλη σύγχυση στη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης. Συγκροτεί το ΕΙΣΕΠ χωρίς εκπροσώπηση της ΑΔΕΔΥ, με τη συμμετοχή μέλους από το βοηθό Συνήγορο του Πολίτη, έξω από τις αρχές και το πνεύμα του Συντάγματος. Μάλιστα στο μεταβατικό διάστημα η σύνθεση του ΕΙΣΕΠ αποτελείται αποκλειστικά από 5 συνταξιούχους δικαστές!

Να γιατί το Ν/Σ είναι αναξιοκρατικό, αντισυνταγματικό, άδικο και ταξικό: Μπορεί να οδηγήσει στην κατάληψη

των θέσεων προϊσταμένων από ανθρώπους χωρίς εμπειρία στη Δημόσια Διοίκηση, επειδή πήραν ένα μεταπτυχιακό τίτλο ή τελείωσαν την Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης ή Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Αναφορικά με τον κλάδο των Διπλ. Μηχανικών (ΠΕ), διαπιστώνεται η προσπάθεια εξομοίωσής του με εκείνον της κατηγορίας ΤΕ, για την κατάληψη της θέσης του Προϊσταμένου Διεύθυνσης, ενώ ακόμη περισσότερο, εξομοιώνεται και με την κατηγορία ΔΕ, όσον αφορά την κατάληψη θέσης Προϊσταμένου Τμήματος ή Γραφείου.

Επιπλέον, έχουμε να παρατηρήσουμε και να προτείνουμε κατ'άρθρον τα εξής:

Άρθρο 84

Παρ. 1γ Οι Προϊστάμενοι Γενικής Διεύθυνσης να έχουν 25 τουλάχιστον έτη Υπηρεσίας (αντί των προτεινόμενων 18) και να έχουν διατελέσει τουλάχιστον Τμηματάρχες.

Παρ. 2 Προϊστάμενοι Διεύθυνσης επιλέγονται υπάλληλοι κατηγορίας ΠΕ και εν ελλείψει αυτών μπορούν να γίνουν ΤΕ (να αλλάξει η προτεινόμενη διατύπωση ΠΕ ή ΤΕ).

Παρ. 3 Ως Προϊστάμενοι Τμήματος επιλέγονται υπάλληλοι με βαθμό Α, με τουλάχιστον 15 χρόνια Υπηρεσίας, και αν δεν υπάρχουν επιλέγονται υπάλληλοι με Α' βαθμό κλπ.

(Είναι απαράδεκτο να γίνουν Τμηματάρχες υπάλληλοι 2 ετών επειδή έχουν μεταπτυχιακό.)

- Η διατύπωση που προβλέπει ΠΕ ή ΤΕ ή ΔΕ, πρέπει ν' αλλάξει σε ΠΕ και, εν ελλείψει, ΠΕ δύνανται ΤΕ και, εν ελλείψει των ανωτέρω, μπορούν ΔΕ.

Άρθρο 85

1α. Επαγγελματικά

• Το διδακτορικό δίπλωμα σε συναφές αντικείμενο δεν πρέπει να πριμοδοτείται πλέον των 100 μορίων.

• Ο μεταπτυχιακός τίτλος να μην υπερβαίνει τα 50 μόρια.

• Να μην υπολογίζεται ο μεταπτυχιακός τίτλος όταν είναι σε αντικείμε-

του **ΘΑΝΑΣΗ ΜΠΟΥΜΗ***

νο μη συναφές με το αντικείμενο της κρινόμενης θέσης

• Ως επιμόρφωση να θεωρείται πέραν εκείνης του ΕΚΔΔΑ και εκείνη του ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ και να βαθμολογείται μέχρι 50 μόρια.

• Το Ν/Σ προβλέπει την προκλητική μοριοδότηση με 180 μόρια των αποφοίτων της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, όταν γνωρίζουμε ότι οι σχολές αυτές:

- παρέχουν αμφιβόλου ποιότητας εκπαίδευση (με βάση την υποδομή, την ποιότητα του εκπ/κού προσωπικού και το πρόγραμμα σπουδών),
- σε καμία περίπτωση δεν είναι δυνατόν να χαρακτηριστούν ως Ανώτατες Σχολές,

Επιπλέον αν λάβουμε υπόψη ότι:
- κατά πλειοψηφία οι σπουδαστές της Σχολής Δημόσιας Διοίκησης ή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι απόφοιτοι σχολών θεωρητικής κατεύθυνσης και

- τα Οργανογράμματα των Υπηρεσιών για τις θέσεις ευθύνης (Γενικών Δ/ντών, Δ/ντών, Τμ/ρχών) σπανίως προβλέπουν κατάληψη της θέσης μόνο από Μηχανικούς ΠΕ (συνήθως είναι Μηχανικοί ΠΕ ή ΠΕ Διοικητικού), εύκολα μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι μακροπρόθεσμα οι θέσεις ευθύνης στις Υπηρεσίες θα αποστελεχώνονται διαρκώς από Μηχανικούς με ό,τι αυτό σημαίνει για τη πρόοδο και την ανάπτυξη της χώρας.

1γ. Ικανότητες - Δεξιότητες (4) Συνέντευξη

Με το Ν/Σ διατηρείται η συνέντευξη χωρίς ασφαλιστικές δικλίδες για το ρουσφέτι.

(5) Γραπτές Εξετάσεις

Η γραπτή εξέταση για τους Διπλ. Μηχανικούς είναι απαράδεκτη και πάγιο αίτημα της ΕΜΔΥΔΑΣ και του ΤΕΕ ήταν και είναι η κατάργησή τους.

Εξάλλου θέτουμε τα ερωτήματα:

• Οι υποψήφιοι θα δίνουν διαφορετικές εξετάσεις για κάθε θέση ευθύνης του ίδιου επιπέδου;

Π.χ. Δ/ση Φάσματος και Δ/ση

Πιστοποίησης, ομοίως για κάθε Τμήμα στην ίδια Δ/ση;

• Οι εξετάσεις θα γίνονται ανά Δ/ση; Ταυτόχρονα;

• Ποιο θα είναι το όργανο που θα ορίζει τα θέματα των εξετάσεων; Με τι κριτήρια θα στελεχώνεται; Πώς θα εξασφαλίζεται η κατάλληλη επιστημονική και τεχνική επάρκεια, προκειμένου να εξετάσει εξειδικευμένα στελέχη στο ειδικό αντικείμενο της κάθε Υπηρεσίας;

Άρθρο 86

Παρ. 4. Η θητεία των προϊσταμένων των οργανικών μονάδων να είναι τρία χρόνια αντί για πέντε.

Άρθρο 158

Παρ. 3. Στα Υπουργεία που δεν υπάρχουν Γενικοί Διευθυντές οι κρίσεις θα γίνουν από διευθυντές άλλων Υπουργείων. Να τροποποιηθεί το συγκεκριμένο και το ΣΕΠ να απαρτίζεται από ένα γενικό Διευθυντή άλλου Υπουργείου και από τα δύο αιρετά μέλη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, για να μην οδηγηθούμε σε τραγελαφικές κρίσεις κυρίως στις συνεντεύξεις.

Τελικές διατάξεις

Παρ. 1. Να καταργηθεί (Δεν φτάνει που οι αποσπασμένοι στο εξωτερικό έτυχαν ιδιαίτερων προνομίων, με παχυλούς μισθούς, θα μπουκωθούν και από τους υπόλοιπους που υπηρέτησαν στην Ελλάδα);

Μεταβατικές διατάξεις

Να επανεξεταστούν από την αρχή, γιατί είναι στο σύνολό τους **απαράδεκτες**.

Συμπερασματικά

Οι εν λόγω διατάξεις:

1. Έρχονται σε πλήρη αντίθεση με τις φερόμενες ως επιδιώξεις του νομοθετήματος που είναι η αξιοποίηση των υπαλλήλων με αυξημένα επαγγελματικά προσόντα.

2. Βρίσκονται σε πλήρη ανακολουθία με τις διατάξεις του Δημοσιοϋπαλληλικού Κώδικα.

3. Είναι άδικες και αντισυνταγματικές (π.χ. αρχή ίσης μεταχείρισης).

Για το λόγο αυτό θα πρέπει να δοθεί χρόνος και ευκαιρία για διάλογο – πραγματική διαβούλευση με τους αρμόδιους συνδικαλιστικούς φορείς.

* Αρχιτέκτων μηχανικός

Η Οδηγία 2007/60/ΕΚ για την αξιολόγηση και τη διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας

1. Σκοπός: Κατά την περίοδο 1998-2002 έχουν συμβεί στην Ευρώπη περισσότερες από 100 μεγάλες πλημμύρες. Από το 1998 οι πλημμύρες έχουν προκαλέσει το θάνατο 700 ατόμων, περίπου, τον εκτοπισμό σχεδόν μισού εκατομμυρίου ατόμων και συνολικές ζημιές τουλάχιστον 25 δισεκ. ευρώ σε ασφαλισμένες οικονομικές απώλειες. Στις επόμενες δεκαετίες εκτιμάται ως πιθανή η αύξηση του κινδύνου από πλημμύρες και η πρόκληση μεγαλύτερων οικονομικών ζημιών, εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής (βροχοπτώσεις μεγαλύτερης έντασης και αύξηση της στάθμης της θάλασσας). Επιπλέον, η κακή διαχείριση των ποτάμιων συστημάτων, σε συνδυασμό με κατασκευές στις λεκάνες απορροής τους έχει μειώσει την ικανότητα των περιοχών αυτών να «απορροφούν» τα ύδατα των πλημμυρών. Σκοπός της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ είναι η θέσπιση ενός πλαισίου για την αξιολόγηση και τη διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας, με στόχο τη μείωση των αρνητικών συνεπειών στην ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και τις οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τις πλημμύρες στην Κοινότητα (άρθρο 1).

2. Στάδια εφαρμογής: Η εφαρμογή της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ από κάθε κράτος - μέλος περιλαμβάνει τα ακόλουθα 3 στάδια:

α) Προκαταρκτική αξιολόγηση των κινδύνων πλημμυρών σε κάθε μονάδα διαχείρισης μέχρι τις 22-12-2011 (άρθρο 4 και 5). Από την αξιολόγηση αυτή που θα βασιστεί σε διαθέσιμες ή εύκολα υπολογιζόμενες πληροφορίες, όπως καταγραφές και μελέτες για μακροπρόθεσμες εξελίξεις (ιδίως επιπτώσεις από την αλλαγή του κλίματος), θα προσδιοριστούν οι περιοχές στις

του **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ Ι. ΣΤΑΜΟΥ***

οποίες υπάρχουν δυνητικοί σοβαροί κίνδυνοι πλημμύρας ή στις οποίες ότι είναι πιθανόν να σημειωθεί πλημμύρα.

β) Κατάρτιση χαρτών επικινδυνότητας και κινδύνου πλημμυρών για τις περιοχές που εντοπίστηκαν στο 1ο στάδιο μέχρι τις 22-12-2013 (άρθρο 6), λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά των περιοχών, στα οποία περιλαμβάνονται και οι υφιστάμενες υποδομές προστασίας από τις πλημμύρες. Οι χάρτες αυτοί θα καταρτιστούν για διάφορα σενάρια πλημμυρών: (α) χαμηλής (ακραίας) πιθανότητας, (β) μέσης πιθανότητας ($T \geq 100$ έτη) και (γ) υψηλής πιθανότητας.

γ) Εκπόνηση συντονισμένων σχεδίων διαχείρισης των κινδύνων πλημμύρας (ΣΔΚΠ) σε επίπεδο της μονάδας διαχείρισης για τις συγκεκριμένες περιοχές που εντοπίστηκαν στο 1ο στάδιο μέχρι τις 22-12-2015 (άρθρο 7 και 8). Αρχικά, καθορίζονται οι στόχοι, εστιάζοντας στη μείωση των δυνητικών αρνητικών συνεπειών των πλημμυρών. Τα ΣΔΚΠ περιλαμβάνουν μέτρα για την επίτευξη των καθορισθέντων στόχων σε όλες τις φάσεις του κύκλου διαχείρισης των κινδύνων πλημμυρών, αλλά με έμφαση στο τρίπτυχο «Πρόληψη (π.χ. αποφυγή μελλοντικών κατασκευών σε περιοχές ευάλωτες σε σημερινές ή μελλοντικές πλημμύρες) - Προστασία (π.χ. μέτρα μείωσης κινδύνου πλημμυρών) - Ετοιμότητα (π.χ. οδηγίες καθοδήγησης πολιτών σε περιπτώσεις πλημμυρών)».

3. Η περιβαλλοντική διάσταση:

Η Οδηγία 2007/60/ΕΚ έχει κυρίως υδρολογικό - υδραυλικό χαρακτήρα, καθόσον κατά την εφαρμογή της χρησιμοποιούνται υδρολογικά και υδραυλικά - υδροδυναμικά μοντέλα για τον προσδιορισμό των υδρολογικών χαρακτηριστικών (όμ-

βριες καμπύλες, παροχές απορροής) και των υδραυλικών χαρακτηριστικών, που πρέπει να προσδιοριστούν στο δεύτερο στάδιο για κάθε σενάριο πλημμυρών (βάθη, ταχύτητες και έκταση - επιφάνειες ροής). Έχει, όμως, έντονη περιβαλλοντική διάσταση, καθόσον συμπληρώνει την περιβαλλοντική Οδηγία 2000/60/ΕΚ για τους υδατικούς πόρους, που αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της ΕΕ για την προστασία τους, στηρίζεται σε αυτήν, ενώ παράλληλα περιλαμβάνει, κατά την εφαρμογή της, την υποχρεωτική διερεύνηση των επιδράσεων της αλλαγής του κλίματος.

4. Σύνδεση και συνεργία με την Οδηγία 2000/60/ΕΚ:

Στην Οδηγία 2007/60/ΕΚ καθίσταται σαφές (άρθρο 9) ότι είναι επιθυμητός ο μέγιστος βαθμός συνεργίας μεταξύ των δύο Οδηγιών που θα οδηγήσει στην όσο το δυνατό μεγαλύτερη αποτελεσματικότητά τους. Από τη σύγκριση των χρονοδιαγραμμάτων των δύο Οδηγιών εύκολα φαίνεται ότι είναι συγχρονισμένες ώστε στο τέλος του 2015 να έχει περατωθεί ο πρώτος κύκλος της ολοκληρωμένης διαχείρισης των υδάτων, δηλαδή (1) να έχουν επιτευχθεί οι περιβαλλοντικοί στόχοι της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ και (2) να έχουν ολοκληρωθεί τα ΣΔΚΠ, αλλά και τα αναθεωρημένα (1ης εξαιτίας, 2009-2015) σχέδια διαχείρισης της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ. Τα στάδια των δύο Οδηγιών επαναλαμβάνονται σε εξαιρετικές κύκλους, ώστε να εξασφαλίζεται συνεκτικότητα των μακροπρόθεσμων εξελίξεων, όπως, π.χ., η επίδραση της κλιματικής αλλαγής.

Οι δύο Οδηγίες έχουν αρκετά κοινά σημεία. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα ακόλουθα:

α) Χρησιμοποιούν τις ίδιες αρμόδιες αρχές και μονάδες διαχείρισης. Το κράτος - μέλος μπορεί να πραγματοποιήσει κάποιες αλλαγές

τους με κατάλληλη ενημέρωση της Επιτροπής μέχρι τις 26-5-2010 (άρθρο 3). Παρά τις γνωστές αδυναμίες που έχει η ελληνική προσέγγιση στο παραπάνω θέμα, δεν αναμένεται κάποια σχετική αλλαγή, οπότε μονάδα διαχείρισης των κινδύνων πλημμυρών θα είναι και πάλι το «υδατικό διαμέρισμα».

β) Εφαρμόζουν παρόμοια μεθοδολογική προσέγγιση, που βασίζεται στην ανάλυση των δεδομένων, στον καθορισμό των στόχων και στην κατάρτιση των σχεδίων επίτευξής τους με κατάλληλα μέτρα. Τα εργαλεία διαχείρισης είναι κατάλληλα μαθηματικά μοντέλα που δομούνται, βαθμονομούνται, επιβεβαιώνονται και εφαρμόζονται, με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία της μονάδας διαχείρισης (π.χ. στοιχεία τοπογραφικής αποτύπωσης) και τις μετρήσεις πεδίου που συλλέγονται στο πλαίσιο της παρακολούθησης των υδρολογικών, υδραυλικών και ποιστικών (λοιπών φυσικών, χημικών και βιολογικών) χαρακτηριστικών των υδάτινων σωμάτων. Κατά συνέπεια, η αξιοπιστία των σχεδίων διαχείρισης εξαρτάται άμεσα από τη διαθεσιμότητα και ποιότητα των δεδομένων και των μετρήσεων πεδίου.

γ) Θεωρούν ως ιδιαίτερα σημαντική την παροχή της δυνατότητας ενεργού συμμετοχής σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (κοινό), στα στάδια της κατάρτισης και επικαιροποίησης των σχεδίων διαχείρισης (άρθρο 10).

δ) Δίνουν ιδιαίτερη σημασία στις μονάδες διαχείρισης που επηρεάζονται από άλλα κράτη. Οι περιπτώσεις αυτές αποτελούν αντικείμενα συντονισμού μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών - μελών, τα οποία θεσπίζουν μέτρα υπό το πρίσμα της αρχής της αλληλεγγύης (άρθρο 7).

5. Τα εργαλεία διαχείρισης: Για την εφαρμογή της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ θα απαιτηθούν «εργαλεία» μηχανικού που ενδεικτικά πε-

* Καθηγητής ΕΜΠ, μέλος ΜΕΓΠΑΑ

Οικονομική κρίση

του **ΑΝΔΡΕΑ ΑΛΑΦΑΣΟΥ***

Η παγκόσμια οικονομική κρίση δεν προήλθε από καταστροφικά φυσικά φαινόμενα. Είναι έργο ανθρώπων διεστραμμένων που κλέβουν, με την ανοχή των κυβερνήσεων, που απλώς κάνουν ότι δεν βλέπουν και δεν καταλαβαίνουν πού οδηγούνται τα οικονομικά των λαών. Και αυτά σε μια εποχή που περισσεύουν οι οικονομολόγοι. Και τώρα στα δικά μας.

Οι πολιτικοί θα εφαρμόσουν τη γνωστή μέθοδο της επιβολής φόρων. Εμείς θα τους πούμε ότι «αφού δεν είστε ικανοί να δώσετε οικονομολογικές λύσεις πρώτα και παράλληλα να επιβάλετε κάποιους φόρους, τουλάχιστον περιορίστε τις αλόγιστες κρατικές δαπάνες που τις δημιουργήσατε εσείς για το προσωπικό και κομματικό σας όφελος. Ένα πολύ μικρό παράδειγμα περιορισμού των δαπανών:

1. Εάν μέρος των ΔΥ βγάζουν μια λιγότερη φωτοτυπία την ημέρα είναι πιθανή η εξοικονόμηση τουλάχιστον 120.000 ευρώ το μήνα. Άρα, εργασία σε 120 νέους.

2. Τα κρατικά αυτοκίνητα κοστίζουν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

3. Συνεχίζω με τα πολιτικά σκάνδαλα των κατά καιρούς κυβερνήσεων, που για την εξυπηρέτησή των έχουν δημιουργήσει συνειδητά άγνωστο αριθμό αμειβομένων από το κράτος ως ακολούθως:

α) Εάν γίνει ένας έλεγχος στους μισθούς των υπαλλήλων του ευρύτερου δημοσίου ενδιαφέροντος θα διαπιστωθεί σίγουρα ότι υπάρχουν άνθρωποι που λαμβάνουν περισσότερους του ενός μισθούς ή περισσότερες της μίας συντάξεις ή μία σύνταξη και έναν μισθό, καταλαμβάνοντας θέση ενός που έχει δικαίωμα στην εργασία και μάλιστα ύστερα από χρόνια σπουδών. Πόσοι, άραγε, είναι οι διπλοθεσίτες;

β) Ο εργοδότης των «αξιωματικών» με τον ποιητικό χαρακτηρισμό «κυρίαρχος ελληνικός λαός» συνταξιοδοτείται μετά από 35 χρόνια εργασίας. Οι εθνοπατέρες αποφάσισαν, ομόφωνα και χωρίς δισταγμό και χωρίς

τη συγκατάθεση του λαού, να παίρνουν σύνταξη μετά από 4 χρόνια και κάτι παρουσίας - απουσίας στη Βουλή. Από κοντά δήμαρχοι, νομάρχες, συνδικαλιστές, διοικητές των ΔΕΚΟ, οργανισμών του Δημοσίου, των τραπεζών. Μαζί στον αγώνα για το καλύτερο αύριο και χώρα στις απολαβές. Μεγάλη αλαζονεία, μεγάλη ανασφάλεια και θράσος. Παράδειγμα:

α. Οι βουλευτές παίρνουν, παράλληλα με τη βουλευτική σύνταξη, και την πλήρη σύνταξη από τα ταμεία του επαγγέλματός τους ως να είχαν 35 χρόνια ασφάλισης, ενώ είχαν πολύ λιγότερα.

β. Εάν ένας κατώτερος υπάλληλος κάποιου οργανισμού γίνει βουλευτής, μετά παίρνει πλήρη σύνταξη διευθυντού από τον οργανισμό σαν να δούλευε σε αυτόν συνεχώς και από τη Βουλή, του βουλευτή. Εάν ο ίδιος μετά γίνει και διοικητής οργανισμού θα πάρει και τρίτη σύνταξη. Προς το παρόν συντάξεις τρεις. Δηλαδή, μετά από κάθε βραχυχρόνια θητεία παίρνουν και μια σύνταξη. Δεν αφήνουν ευκαιρία. Και από τη μύγα βγάζουν ξύγκι. Ο καβγάς είναι για το πάπλωμα.

4. Η περιοριστούν τα πανηγύρια του Δημοσίου.

5. Η κρατική χορηγία προς τα κόμματα απεδείχθη ότι επιδέχεται περιορισμούς ως προς το ύψος του ποσού.

Προτείνω:

- 1) Τον λογικό περιορισμό των κρατικών δαπανών.
- 2) Μία σύνταξη, έναν μισθό.
- 3) Κατάργηση προνομίων.
- 4) Στο κοινοβούλιο αρκούν 200 βουλευτές.
- 5) Να επιλεγονται ως υποψήφιοι οι καλύτεροι πολίτες. Τότε η εξουσία θα ασκείται από ανθρώπους με αρετές. Αυτοί συμπεριφέρονται απλά, ταπεινά, παράγουν πλούτο και κοινωνική γαλήνη.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Επειδή οι πολιτικοί μας δεν δημιουργούν θέσεις εργασίας, το 10% του πληθυσμού είναι δημόσιοι υπάλληλοι και τουλάχιστον το 20% του ενεργού πληθυσμού. Είναι δυνατόν ή λογικό;

* **Ναυπηγός - Μηχανολόγος Μηχανικός**

ριλαμβάνουν τα ακόλουθα: (Ε1) Χάρτες των περιοχών κάθε μονάδας διαχείρισης (πιθανότητα σε μορφή GIS) με όλα τα απαραίτητα δεδομένα στοιχεία (τοπογραφικά χαρακτηριστικά, χρήσεις γης, υποδομές κ.ά.). (Ε2) Υδρολογικά μοντέλα για τον υπολογισμό των υδρολογικών παραμέτρων παρελθουσών, αλλά και των μελλοντικών, πλημμυρών. (Ε3) Υδραυλικά μαθηματικά μοντέλα για τον υπολογισμό των υδραυλικών παραμέτρων παρελθουσών, αλλά και των μελλοντικών, πλημμυρών. (Ε4) Στατιστικά μοντέλα εκτίμησης της πιθανότητας μελλοντικών πλημμυρών. (Ε5) Μοντέλα εκτίμησης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στα Ε3, Ε4 και Ε5. Τα υδραυλικά μοντέλα (Ε2) μπορεί να εφαρμοστούν στη διερεύνηση της αποτελεσματικότητας των εναλλακτικών μέτρων των ΣΔΚΠ, αλλά και ως «μέσα προειδοποίησης» των πολιτών σε περιπτώσεις πλημμυρών. Οι χάρτες (Ε1) αποτελούν ιδανικά μέσα παρουσίασης των αποτελεσμάτων (π.χ. συνεπειών) των πλημμυρών και, κατά συνέπεια, μπορεί να αποτελέσουν και «μέσα πληροφόρησης» του κοινού.

6. Η ελληνική εμπειρία από την εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ:

Η μέχρι τώρα πορεία της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ κρίνεται ως μη ικανοποιητική, με βάση τα ακόλουθα: (1) Το μικρό βαθμό προόδου της (μέχρι σήμερα είναι άγνωστο αν τα προσχέδια διαχείρισης με τα προγράμματα μέτρων θα «επεκταθούν» ώστε τελικά να λάβουν τη μορφή τελικών σχεδίων διαχείρισης που έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί το 2009). (2) Την περιορισμένη αξιοπιστία των προσχεδίων διαχείρισης, εξαιτίας κυρίως της έλλειψης κατάλληλων δεδομένων (π.χ. ορισμένα σχέδια διαχείρισης βασίστηκαν σε μοντέλα ποιότητας ποταμών για τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, των οποίων δεν υπήρχαν αξιόπιστα στοιχεία) και μετρήσεων πεδίου, αλλά και του χαρακτήρα (μαύρου κουτιού) των εφαρμοσθέντων «εισαγόμενων» διαχειριστικών μοντέλων. (3) Την πρακτικά μη-

δενική συμμετοχή του κοινού στη διαμόρφωση των προσχεδίων.

7. Οι προκλήσεις, οι προσδοκίες και η μέχρι τώρα πορεία της 2007/60/ΕΚ:

Ένα μη αμφισβητήσιμο στοιχείο από τη μέχρι τώρα εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ είναι η μεγάλη εμπειρία που αποκτήθηκε από τους εμπλεκόμενους φορείς του Δημοσίου, των μελετητών και των ειδικών επιστημόνων - ερευνητών. Η εμπειρία αυτή μπορεί να φανεί ιδιαίτερα χρήσιμη στην εφαρμογή της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ, που αποτελεί ευκαιρία για τη χώρα μας να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το πρόβλημα των πλημμυρών. Παράλληλα, η Οδηγία 2007/60/ΕΚ περιλαμβάνει σημαντικές προκλήσεις, όπως την αντιμετώπιση των προβλημάτων πλημμυρών σε μονάδες διαχείρισης: (α) που επηρεάζονται από άλλα κράτη και (β) αστικών περιοχών, όπως, π.χ., της Αθήνας (όπου με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναμένεται η κατάσχεση του χάρτη επικινδυνότητας του ποταμού Κηφισού για πλημμύρες χαμηλής ή έστω μέσης πιθανότητας, $T \geq 100$ έτη). Μέχρι τότε, προέχουν τα ακόλουθα:

α) Η έγκαιρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της χώρας μας. Ενημερωτικά αναφέρεται ότι η πρώτη υποχρέωση της χώρας μας στο πλαίσιο της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ αφορά τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την Οδηγία πριν από τις 26-11-2009 και τη σχετική ενημέρωση της ΕΕ (άρθρο 18). Η χώρα μας ανήκει στις 15 χώρες από τις 27 που δεν έχουν εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή. Την υποχρέωση έχουν εκπληρώσει 9 χώρες (Δανία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Ολλανδία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία και Σουηδία) και μερικώς 3 χώρες (Τσεχία, Λουξεμβούργο και Ηνωμένο Βασίλειο).

β) Η στοιχειώδης ενημέρωση του κοινού (π.χ. με σχετικές ανακοινώσεις στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΚΑ) και των σχετικών φορέων και εξειδικευμένων επιστημόνων, σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της ανοικτής διακυβέρνησης.

Η σημασία της αντίληψης του ρίσκου και ο ρόλος της δημόσιας διαβούλευσης στην κοινωνική αποδοχή που αφορά στη διακινδύνευση των έργων του μηχανικού

του δρος ΓΙΑΝΝΗ Δ. ΜΠΕΝΕΚΟΥ*

Η λέξη «ρίσκο» (risk αγγλιστί και διακινδύνευση, επικινδυνότητα ή κίνδυνος επί το ελληνικότερον, παρ' ότι οι έννοιες αυτές είναι διαφορετικές μεταξύ τους και αποδίδουν διαφορετικό νόημα ανάλογα με την περίπτωση), προέρχεται από τη λατινική *risicare* που σημαίνει *τολμάω*. Η αντίληψη του ρίσκου αποτελεί ενεργό πεδίο έρευνας τα τελευταία 30 χρόνια. Η Διεθνής Ένωση Οδών (World Road Association – PIARC), στο πλαίσιο του στρατηγικού θέματος C «Ασφάλεια του οδικού συστήματος», έχει καταρτίσει την Τεχνική Επιτροπή C3, η οποία είναι επιφορτισμένη να διερευνήσει τη διαχείριση του λειτουργικού ρίσκου στα οδικά συστήματα.

Τα αποτελέσματα των μέχρι τώρα διεργασιών έχουν καταδείξει ότι η κοινωνική αντίληψη του ρίσκου που ενέχουν τα έργα του μηχανικού έχει εξέχουσα σημασία στην αποδοχή των έργων αυτών από την κοινωνία. Η δημόσια διαβούλευση μέσω της ενεργού συμμετοχής των απλών (μη τεχνικά καταρτισμένων) πολιτών αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της επιτυχούς ενσωμάτωσης και εύρυθμης λειτουργίας των έργων αυτών στην κοινωνία. Οι αρχές που καθορίζουν την κοινωνική αποδοχή του ρίσκου στα οδικά συστήματα διέπονται από μια γενικότητα που εκτείνεται πέραν των οδικών συστη-

μάτων και περιλαμβάνει όλα τα έργα υποδομής.

Προκειμένου να αντιληφθούμε πώς οι διαφορετικές κοινωνικές αντιλήψεις του ρίσκου επηρεάζουν την αποδοχή των έργων υποδομής, πρέπει να εξοικειωθούμε με τις διαφορετικές έννοιες του ρίσκου και των παραγόντων που την επηρεάζουν. Καταρχήν, δε δίνεται από όλους το ίδιο περιεχόμενο στην έννοια του ρίσκου. Οι εμπειρογνώμονες εστιάζουν, κυρίως, σε ποσοτικές αποτιμήσεις των πιθανοτήτων και των επιπτώσεων των συμβάντων, ενώ η αντίδραση του μέσου κοινού στο ρίσκο περιλαμβάνει επιπρόσθετες διαστάσεις ποιοτικού χαρακτήρα, οι οποίες μπορούν να αποδοθούν σε μια ευαισθησία που υπάρχει στα τεχνικά, κοινωνικά και ψυχολογικά χαρακτηριστικά των κινδύνων, τα οποία δεν αποδίδονται πλήρως μέσω των τεχνικών μελετών διακινδύνευσης (π.χ. χαρακτηριστικά όπως οι αβεβαιότητες που περιλαμβάνουν οι τεχνικές μελέτες, η αντίληψη ύπαρξης ανισοκατανομής στον επιμερισμό του ρίσκου μιας δραστηριότητας και των ωφελειών αυτής, απέχθεια στο να βρίσκεται κανείς εκτεθειμένος σε ρίσκα που δεν έχει επιλέξει, προσωπικό ρίσκο σε αντιπαράθεση με κοινωνικό ρίσκο, κοινωνική κατακραυγή, κλπ.). Το μέσο κοινό μπορεί, επίσης, να είναι πιο αυστηρό στην εκτίμηση του ρίσκου αν δεν υπάρχει εμπιστοσύνη στους φορείς διαχείρισης των έργων υποδομής και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Προκαταλήψεις απαντώνται στο μέσο κοινό αλλά και στον τεχνικό κόσμο.

Συνεπώς, είναι σημαντικό να έ-

χει αποσαφηνιστεί πλήρως το τι προσδοκείται να εκτιμηθεί, πώς ορίζεται η αντίληψη του ρίσκου και το τι τελικά εκτιμάται. Ενώ οι τεχνικές μελέτες διακινδύνευσης συνήθως αποτιμούν τις επιπτώσεις ενός συμβάντος, μετρώντας την άμεση επίπτωση στα θύματα (θάνατοι, τραυματισμοί, ζημιές), οι επιπτώσεις των συμβάντων αυτών ενδέχεται να περιλαμβάνουν έμμεσα κόστη (χρηματικά και μη χρηματικά, π.χ. ασφάλιστρα, έλλειψη κοινωνικής συμμετοχής, μείωση της εμπιστοσύνης στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, κλπ.), που να υπερβαίνουν κατά πολύ τα άμεσα κόστη. Η διαδικασία αυτή που ονομάζεται κοινωνική επαύξηση του ρίσκου, συντελείται σε δύο στάδια: κατά τη μεταφορά της πληροφορίας και κατά την ενεργοποίηση των μηχανισμών αντίδρασης της κοινωνίας. Ακόμη και ελαφρές διαφορές στη διατύπωση των ερωτήσεων ή η χρησιμοποίηση διαφορετικών όρων επηρεάζουν την εκτίμηση του κοινού για το ρίσκο. Δεν υπάρχει απόλυτο μέγεθος του ρίσκου ούτε κάποιο κοινό αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας, με συνέπεια η ερώτηση «ποιο επίπεδο ασφάλειας είναι επαρκώς ασφαλές;» να είναι πάντα επίκαιρη.

Διάφοροι παράγοντες, κοινωνικοί, ψυχολογικοί και πολιτισμικοί, που πολλές φορές είναι αλληλένδετοι, επηρεάζουν την κοινωνική αντίληψη του ρίσκου. Ο πολιτισμός και το σύστημα αξιών μιας κοινωνίας, επίσης, αποτελούν μείζονες παράγοντες για την αντίληψη του ρίσκου. Οι αυθόρμητες εξηγήσεις για τα αίτια μιας καταστροφής που προκύπτει από την αστοχία ενός έργου

υποδομής (δηλαδή, χωρίς την τεχνική επεξεργασία των αιτιών που οδήγησαν σε αυτή), που αποδίδει το μέσο κοινό, διαμορφώνονται μέσω ψυχολογικών και κοινωνικών διεργασιών. Η φύση των διεργασιών αυτών έγκειται σε θέματα αυτοεκτίμησης, αυτοπροστασίας, ανάγκης καταπολέμησης της αβεβαιότητας, πληροφόρησης, φύσης του ατυχήματος, κοινωνικών επιρροών κλπ. Οι εξηγήσεις αυτές εξαρτώνται από τα χαρακτηριστικά του θύματος, του ατόμου που αναλύει τα αίτια μιας καταστροφής και της σοβαρότητας αυτής. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί ότι η «πραγματογνωμοσύνη» αυτού του είδους δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι απαραίτητα αναιρεί ή ότι έρχεται σε αντίθεση με την τεχνική πραγματογνωμοσύνη των αρμόδιων εμπειρογνομόνων, αλλά αντιθέτως ότι την επεκτείνει και ότι μπορεί να καταστεί ένα χρήσιμο εργαλείο που θα μας επιτρέψει να αντιληφθούμε καλύτερα τα βαθύτερα αίτια των καταστροφών ή την αδήριτη ανάγκη να τηρούνται σχολαστικά συγκεκριμένα μέτρα ασφαλείας για την αποτροπή αυτών.

Ο ρόλος της δημόσιας διαβούλευσης για την αποδοχή ενός έργου υποδομής και των επιπτώσεων αυτού είναι καίριας σημασίας, διότι μπορεί να συμβάλει σε διαφορετική αντίληψη του ρίσκου και των ωφελειών που ενέχει το έργο. Χρειάζεται ο νομοθέτης να κατανοεί πλήρως τις διαφορετικές διαστάσεις της αντίληψης του ρίσκου από την κοινωνία, αλλά και των θεμάτων που την απασχολούν προκειμένου να αναπτύξει καλύτερες μεθόδους συλλογής και έκφρασης των διαφορετικών απόψεων και να βελτιώσει την επι-

* Ο δρ. Μπενέκος είναι μέλος της Τεχνικής Επιτροπής C3 της PIARC και υπεύθυνος του Περιβαλλοντικού Τμήματος της ADT-ΩΜΕΓΑ ΑΤΕ, e-mail: ybenekos-contact@stanfordalumni.org

Ένα εναλλακτικό πλαίσιο για τον Τουρισμό

Σε μια στιγμή που δημοσιοποιείται το «Πρόγραμμα Καλλικράτης» θεμελιώνοντας την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, που επίκειται η δημοσιοποίηση του Ειδικού Πλαισίου για τον Παράκτιο και Νησιωτικό Χώρο, ενώ τελεί υπό επεξεργασία η αναθεώρηση του Ειδικού Πλαισίου για τον Τουρισμό, μια πρόταση για «ένα εναλλακτικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό» βασισμένο στις περιφέρειες ως ολοκληρωμένες χωρικές και τουριστικές ενότητες είναι σίγουρα επίκαιρη, ίσως συνάμα και χρήσιμη.

Η πρόταση τεκμηριώνεται από μια εργασία για την «Τουριστική προσφορά ως συντελεστή περιφερειακής ανάπτυξης», που παρουσιάσαμε το Σεπτέμβριο του 2009 στο Συνέδριο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο!

Βασικά σημεία της πρότασης συνοψίζονται παρακάτω.

1. Παραδοχές - Γενικές αρχές

Ένα Ειδικό Πλαίσιο προϋποθέτει το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο, στις γενικές αρχές του οποίου οφείλει να εντάσσεται.

Το πλαίσιο είναι συνήθως ένα κατευθυντήριο περίγραμμα που διαμορφώνει σε εθνικό επίπεδο μια γενική τομεακή πολιτική και αρχές για τη χωροθέτηση έργων και δραστηριοτήτων του τομέα. Η πολιτική αυτή εξειδικεύεται στα υποκείμενα χωρικά σχέδια και υλοποιείται σε πολεοδομικό, κυρίως, επίπεδο.

Δεν είναι, κατά τη γνώμη μας, ένα κανονιστικό εργαλείο, που να προσδιορίζει επακριβώς περιοχές και κριτήρια χωροθέτησης τομεακών έργων, δηλαδή τουριστικών υποδομών και εγκαταστάσεων, πολύ περισσότερο κανονισμούς και όρους δόμησης πολεοδομικού επιπέδου (αρτιότητες, συντελεστές, αποστάσεις από αιγια-

των **Ρ. ΚΑΛΟΚΑΡΔΟΥ**
Κ. ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ*,
συ συνεργάτης

λό, από οικισμούς κλπ.). Αυτά συνήθως προσδιορίζονται με Π.Δ/γματα που ακολουθούν το εγκεκριμένο πλαίσιο.

Ο τουρισμός δεν λειτουργεί μεμονωμένα στο χώρο. Είναι μια από τις παραγωγικές δραστηριότητες που, μαζί με τα δίκτυα οικισμών και μεταφορών, αναπτύσσονται στο χώρο, με τις οποίες θα πρέπει να συνυπάρχει αρμονικά και να λειτουργεί συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά.

Βιώσιμη (αειφόρος) ανάπτυξη είναι η ισορροπία μεταξύ κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας. Η βιώσιμη ανάπτυξη για τον τουρισμό βασίζεται στο τρίπτυχο: Ανάπτυξη - Περιβάλλον - Χώρος. Στην πολιτική για βιώσιμη (πράσινη) ανάπτυξη τουρισμού, εντάσσεται και η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, με βασική αρχή τη σύμμετρη και συνετή διαχείριση του περιβαλλοντικού (φυσικού και πολιτιστικού) αποθέματος των περιοχών, με συνεκτίμηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και του κόστους των αναγκαίων υποδομών.

Με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη, για την οποία η τουριστική προσφορά και ζήτηση λειτουργεί ως συντελεστής, η προσέγγιση σε επίπεδο περιφέρειας θεωρείται αναγκαία. Για το λόγο αυτό η περιφερειακή διάσταση της τουριστικής πολιτικής δεν πρέπει να αγνοείται.

2. Πολυκριτηριακή αξιολόγηση περιφερειών ως προς τον τουρισμό²

Από την καταγραφή και αξιολόγηση της κατανομής των τουριστικών πόρων, της χωρικής δικτύωσης και του βαθμού τουριστικής ανάπτυξης κατά περιφέρεια, συμπεραίνονται τα εξής:

* Διπλωματούχοι μηχανικοί, αρχιτέκτονες - πολεοδόμοι, σύμβουλοι τουριστικής ανάπτυξης

κοινωνία μεταξύ διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, γεφυρώνοντας τις διαφορετικές αντιλήψεις που επικρατούν για το ρίσκο ενός έργου υποδομής, ούτως ώστε να προκαταλάβει τις κοινωνικές αντιδράσεις.

Για το σκοπό αυτό χρειάζονται στοχευόμενες καμπάνιες, οι οποίες θα συνεκτιμούν την πολιτισμική πραγματικότητα και το υφιστάμενο κοινωνικό πλαίσιο. Είναι πρόδηλο ότι οι γενικόλογες οδηγίες δεν είναι απαραίτητα προσαρμοσμένες στις απαιτήσεις των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων. Είναι επιτακτική ανάγκη να επιτευχθεί η συνεργασία και η συναίνεση αυτών τους οποίους αφορά το ρίσκο σε καθημερινή βάση. Στην επιλογή των κατάλληλων μεθόδων και στρατηγικών θα πρέπει ο φορέας διαχείρισης να αποφασίσει ποιο επίπεδο ασφάλειας είναι εφικτό, ποιο είναι ρεαλιστικό και ποιο είναι αποδεκτό από την κοινωνία.

Ο τεχνικός μόνο προσδιορισμός του ρίσκου, αν και απαραίτητος, είναι πολύ περιορισμένος και δεν επαρκεί για τη διαμόρφωση πολιτικής. Θα πρέπει να συμπληρωθεί και να εμπλουτιστεί από τις εκτιμήσεις και τις καθημερινές αντιλήψεις του μέσου κοινού, προκειμένου να διαμορφωθούν ρεαλιστικά προγράμματα διαχείρισης του ρίσκου των έργων υποδομής. Πολλές φορές το κοινό διαβλέπει θετικές πλευρές σε μια δραστηριότητα που την καθιστούν κοινωνικά αποδεκτή παρά το ρίσκο που ενέχει. Η κατανόηση των διαφορετικών αντιλήψεων για το ρίσκο, της προδιάθεσης, της συμπεριφοράς και των προσδοκιών του κοινού, είναι καίριας σημασίας προκειμένου να αποφευχθούν συμπεριφορές που αναιρούν πλήρως τη χρησιμότητα μιας δράσης ή ενός μέτρου που αποσκοπεί στην εύρυθμη λειτουργία και τη μείωση του ρίσκου ενός έργου υποδομής. Οι παρεμβάσεις θα πρέπει να στοχεύουν στην προ-

σωποποίηση του ρίσκου, προκειμένου να αναιρέσουν την ευρύτητα διαδεδομένη αντίληψη ότι αν πρόκειται να συμβεί κάτι κακό, αυτό θα συμβεί μόνο στους άλλους. Θα πρέπει οι προσπάθειες να επικεντρωθούν στη γεφύρωση των διαφορετικών αντιλήψεων που επικρατούν μεταξύ του τεχνικού κόσμου και του μέσου κοινού, καθώς οι αποδείξεις πολλές φορές δεν επαρκούν.

Τα πορίσματα των διεργασιών της τεχνικής επιτροπής συγκλίνουν στην ανάγκη βελτίωσης της ομοφωνίας και διαμόρφωσης κοινής αντίληψης από τις κοινωνικές ομάδες σχετικά με τα ρίσκα και τα οφέλη που αναμένονται από τα έργα υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες. Οι αναλύσεις διακινδύνευσης (risk analyses), οι δείκτες επικινδυνότητας και η αποδοχή του ρίσκου αποτελούν τη βάση για τη λήψη αποφάσεων. Οι παράγοντες αυτοί πρέπει μέσω της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης να εξεταστούν από μια ευρύτερη οπτική, που να περιλαμβάνει ολοκληρωμένη αποτίμηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων διαφόρων εναλλακτικών προτάσεων και μέτρων και η οποία θα καταδεικνύει τη χρησιμότητα των έργων υποδομής.

Οι πρόσφατες έρευνες αναδεικνύουν τρεις βασικές αρχές για τη διαχείριση του ρίσκου στα έργα υποδομής: την αρχή της τεκμηριωμένης τεχνικής αποτίμησης, την αρχή της προετοιμασίας για το συμβάν και την αρχή του διαλόγου. Η τελευταία αφορά στη λήψη αποφάσεων μέσω διαβούλευσης, χωρίς τη χρήση τεχνικών μεθοδολογιών. Θα πρέπει να αναπτυχθούν στρατηγικές που να ενθαρρύνουν την ενημέρωση του κοινού για τα οφέλη και τα ρίσκα των έργων υποδομής και να ενδυναμώνουν την εμπιστοσύνη αυτού στους φορείς διαχείρισης.

- Η ύπαρξη και διασπορά ενός πλούσιου αποθέματος σημαντικών φυσικών και πολιτιστικών πόρων σε όλες τις περιφέρειες.

- Η χωρική ομαδοποίηση των 13 Περιφερειών: σε 2 μητροπολιτικές, 4 νησιωτικές, 3 παράκτιες και 4 της ενδοχώρας, με δυνατότητα ανάπτυξης κύριων μορφών τουρισμού, όπως πολιτιστικού, θαλάσσιου, μαζικού και εναλλακτικού, αντίστοιχα.

- Η σχέση των επιθυμητών μορφών τουρισμού με το υπάρχον απόθεμα πόρων, τη χωρική διάσταση και δικτύωση, το βαθμό και το είδος ανάπτυξης της περιφέρειας και την τουριστική πολιτική.

- Η ομαδοποίηση, κατά βαθμό τουριστικής ανάπτυξης, σε 3 κατηγορίες περιφερειών: ανεπτυγμένες, αναπτυσσόμενες, αναπτύξιμες.

- Η σχέση του βαθμού τουριστικής ανάπτυξης με τη χωρική διάσταση των περιφερειών (οι μητροπολιτικές, νησιωτικές και οι παράκτιες προηγούνται).

- Η υστέρηση της ανάπτυξης των περιφερειών της ενδοχώρας, σε σχέση και με την προσπελασιμότητα και χωρική δικτύωση.

- Οι δυνατότητες στήριξης της τουριστικής ανάπτυξης από το οικιστικό δίκτυο των μητροπολιτικών κυρίως και δευτερευόντως των παράκτιων περιφερειών.

- Οι προοπτικές ανάπτυξης νέων περιφερειών (αναπτύξιμων) σε σχέση με την αναγκαιότητα βελτίωσης του δικτύου μεταφορών.

3. Η πρόταση: «Ένα εναλλακτικό πλαίσιο για τον τουρισμό» βασίζεται στην περιφέρεια ως αυτοτελή τουριστική ενότητα.

Η εναρμόνιση του Ειδικού με το Γενικό Πλαίσιο θεωρείται αναγκαία προϋπόθεση. Η χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων

υποδομών. Παράλληλα, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι δυνατότητες και οι περιορισμοί του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

- Βασική προσέγγιση: Διατύπωση

- Ειδική προσέγγιση: Εξειδίκευση των γενικών κατευθύνσεων για την ανάπτυξη μορφών τουρισμού και αντίστοιχων ειδικών τουριστικών υποδομών σε ευρύτερες χωρικές ενότητες.

- Χωρικές ενότητες τουρισμού: Στο εγκεκριμένο Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο, από τη χωρική οργάνωση πόλων και αξόνων ανάπτυξης, σε συνεργασία με την εταιρική σχέση πόλης - υπαίθρου, προσδιορίζονται 13 χωρικές ενότητες³. Οι χωρικές αυτές ενότητες σχεδόν συμπίπτουν με τις 13 Περιφέρειες της σημερινής διοικητικής διάρθρωσης και ενδεχομένως εμπεριέχουν τη δυναμική της μελλοντικής διοικητικής ανασυγκρότησης της χώρας. Αυτές μπορούν να λειτουργήσουν και ως ευρύτερες αυτοτελείς τουριστικές ενότητες, αλληλοσυμπληρούμενες στο ολοκληρωμένο σύνολο των χωρικών ενότητων του εθνικού χώρου.

Σε κάθε τουριστική ενότητα προτείνεται θέσπιση αναπτυξιακών κατευθύνσεων κατά περιοχές (παράκτιες, ενδοχώρας, ορεινές, νησιωτικές), με κριτήρια:

- το βαθμό της τουριστικής ανάπτυξης,

- τη συμπληρωματικότητα του τουρισμού με άλλες παραγωγικές δραστηριότητες,

- τη δυνατότητα/σκοπιμότητα ανάπτυξης ειδικών ή εναλλακτικών μορφών τουρισμού και της αντίστοιχης υποδομής αυτών,

- το συνδυασμό και τη μείξη των μορφών για εμπλουτισμό και διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς.

Κρίσιμη προϋπόθεση για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας θα πρέπει να είναι η παράλληλη ανάπτυξη όλων των τουριστικών ενότητων, ώστε να αποφεύγεται μακροπρόθεσμα ο κίνδυνος από ενδεχόμενες νέες χωρικές ανισοκατανομές και περιφερειακές ασυμμετρίες. ■



- πύλων και συνδέσεων της χώρας και η συνεργασία και εταιρική σχέση πόλης - υπαίθρου θα πρέπει να αποτελέσουν το πλαίσιο των κατευθύνσεων για την ανάπτυξη μορφών τουρισμού και αντίστοιχων ειδικών τουριστικών

γενικών κατευθύνσεων τουριστικής ανάπτυξης προς τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού (περιφερειακό, τοπικό), με βάση τα προβλήματα του τομέα, τα χαρακτηριστικά της μέχρι σήμερα ανάπτυξής του, τις τάσεις που επικρατούν διεθνώς, τους εθνικούς στόχους συμπεριλαμβανομένων και των περιβαλλοντικών (θεσμοθετημένων στο Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο), τις δυνατότητες και τους περιορισμούς του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, την κλίμακα του ελληνικού χώρου, το τοπίο.

1. 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2009 (Πρακτικά Συνεδρίου Τόμος Ι, σελ.61-68).
2. 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2009 (Πρακτικά Συνεδρίου Τόμος Ι, σελ.61-68).
3. ΦΕΚ 128 Α ' 2008, Άρθρα 5, 8, 11.