



ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΑΚΙΝΗΤΑ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

«Με «Δούρειο Ίππο» τις υπεράκτιες εταιρείες, το ελληνικό δαίμονιο ξεπέρασε τα νομικά εμπόδια της Τουρκίας και σήμερα οι Έλληνες είναι οι πρώτοι ξένοι αγοραστές ακινήτων στη γειτονική χώρα.

Οι συμπατριώτες μας βρίσκονται στην πρώτη θέση στον κατάλογο των ξένων που αγοράζουν ιδιωτικές εκτάσεις στη γειτονική χώρα. Οι Έλληνες κατέχουν με νόμιμους τίτλους 12.557 ακίνητα. Σύμφωνα με παράγοντες της ελληνικής κτηματογορίας, το συνολικό κόστος δεν πρέπει να ξεπερνά τα 4 εκατ. Ευρώ. Ο πρόεδρος Κτηματομεσιτών Ελλάδος κ. Γιάννης Ρεβίθης, υποστηρίζει ότι οι Έλληνες έχουν ανοίξει δουλειές στη γειτονική χώρα τα τελευταία δέκα χρόνια και βρήκαν τρόπους να ξεπεράσουν την τουρκική νομοθεσία που τους απαγόρευε να αγοράσουν γη. Έφτιαξαν offshore εταιρείες σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες και εμφανίζονται ως αγοραστές με άλλη εθνικότητα, με μοναδικό σκοπό να μπουν εύκολα στη φθηνή αγορά της Τουρκίας». Ο κ. Ρεβίθης πιστεύει ότι το κίνητρό τους είναι οι πολύ χαμηλές τιμές που έχουν τα ακίνητα σε σχέση με τις απαιτήσεις των Ελλήνων που ζητούν υπερβολικές τιμές για την πώληση ενός οικοπέδου σε παραθαλάσσια περιοχή σε κάποιο νησί του Αιγαίου.

Ενδεικτικά ανέφερε ότι η αξία ενός στρέμματος στα παράλια της Τουρκίας απέναντι από την Κω φθάνει τα 300 ευρώ, ενώ στο ελληνικό νησί ξεπερνά τα 40.000 ευρώ.

Μέχρι σήμερα στην Τουρκία έχουν πουληθεί 41.000 ιδιωτικά ακίνητα. Τη δεύτερη θέση κατέχουν οι Γερμανοί, οι οποίοι έχουν στην κατοχή τους συνολικά 10.827 ακίνητα. Στην τρίτη θέση είναι οι Σύροι, που έχουν αγοράσει περίπου 4.500 ιδιοκτησίες, στην τέταρτη οι Βρετανοί με 4.000 και στην πέμπτη οι Ολλανδοί με 1.500 ακίνητα».

Έθνος (2/6/2004)

ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

«Η Εγνατία και οι κάθετοι άξονες, το μετρό, η υποθαλάσσια αρτηρία, οι χώροι στάθμευσης, η ολοκλήρωση των έργων στο αεροδρόμιο και στο λιμάνι είναι οι πρώτες προτεραιότητες για τον πρωθυπουργό. Κώστα Καραμανλή, σε ό,τι αφορά τις υποδομές της Θεσσαλονίκης.

Την εξειδίκευση του πρωθυπουργικού ενδιαφέροντος ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, Γιώργος Σουφλιάς, Μάλιστα ανέφερε: \

Έως τις αρχές του 2005 θα έχει αναδειχτεί ο ανάδοχος της υποθαλάσσιας αρτηρίας, η οποία θα γίνει με σύμβαση παραχώρησης.

Ο ανάδοχος του μετρό, για το οποίο η τελευταία ημερομηνία κατάθεσης ενδιαφέροντος είναι το τέλος Ιουνίου, εφόσον δεν υπάρξουν άλλα προβλήματα πέραν των διαδικαστικών θα αναδειχτεί έως το φθινόπωρο του 2005.

Η Εγνατία, η οποία προχωράει ικανοποιητικά, θα είναι έτοιμη, με ελάχιστες ίσως παραλείψεις, έως το 2008.

Για τα πάρκινγκ που αποτελούν το κλειδί της λύσης του κυκλοφοριακού της Θεσσαλονίκης και είναι ευθύνης του ΥΠΕΧΩΔΕ δύο 1000 θέσεων αυτοκινήτων απέναντι από το Ιπποκράτειο και στο Μέγαρο Μουσικής, εγκαθίσταται ο εργολάβος».

Ελευθεροτυπία (26/5/2004)

ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ ΤΟ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

«Μεταξύ σφύρας και άκμονος βρίσκεται το Εθνικό Κτηματολόγιο, καθώς προμηνύονται δραματικές εξελίξεις στην υπόθεση κατάρτισής του. Κατά πάσα πιθανότητα το Κολέγιο Επιτροπών της Ευρωπαϊκής επιτροπής θα αποφασίσει για την επιστροφή ή όχι, ακόμη 42,2 εκατ. Ευρώ (14,4 δισ. δρχ.) που είχαν καταβληθεί στην Ελλάδα για το Εθνικό Κτηματολόγιο από το Β' ΚΠΣ. Το ποσό αυτό προστίθεται στα 57,9 εκατ. Ευρώ (19,7 δισ. δρχ.) που η χώρα μας αναγκάστηκε να επιστρέψει στα κοινοτικά ταμεία, λόγω των γνωστών προβλημάτων που είχαν παρατηρηθεί στον εν λόγω έργο.

Εάν ληφθεί αρνητική για τη χώρα μας απόφαση, αναμένονται εξελίξεις που ενδεχομένως να τινάξουν το έργο στον αέρα»

Εξπρές (5/6/2004).

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

«Μάχη με το χρόνο, ώστε έως την 1η Ιανουαρίου 2007 να έχει κατακτηθεί ο στόχος που θέτει η Ευρωπαϊκή ένωση για την ανακύκλωση των παραγόμενων απορριμμάτων σε ποσοστό τουλάχιστον 35% δίνει ο Σύνδεσμος ΟΤΑ Μείζονος Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με σχετικές ανακοινώσεις του προέδρου του φορέα Γιάννη Ζουρνά το αντίστοιχο ποσοστό σε επίπεδο νομού Θεσσαλονίκης μόλις που προσεγγίζει το 2%, ενώ στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες ήδη ξεπερνά το 30%.

Αυτό το διάστημα ο Σύνδεσμος ΟΤΑ βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τη νεοσύστατη Ελληνική Εταιρεία Ανακύκλωσης και Ανάκτησης, με σκοπό να επεκτείνει τα προγράμματα ανακύκλωσης και έως το τέλος του τρέχοντος έτους να επιτύχει να διπλασιάσει τις ποσότητες των παραγόμενων απορριμμάτων στο νομό Θεσσαλονίκης που καταλήγουν στην ανακύκλωση.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, τα οποία παρουσίασε ο κ. Ζουρνάς μέχρι σήμερα ο Σύνδεσμος ΟΤΑ συλλέγει ετησίως περίπου 4.500 έως 5.000 τό-

νους ανακυκλώσιμων υλικών, με το χαρτί να αποτελεί περίπου το 85%».

Μακεδονία (23/6/2004)

Ο ΟΑΣΘ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

«ΤΗΝ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ μιας νέας γραμμής του ΟΑΣΘ και την επέκταση των δρομολογίων σε άλλες δύο προκρίνουν οι έντεκα ΟΤΑ που μετέχουν στην Αναπτυξιακή Εταιρία Β.Δ. Θεσσαλονίκης, για την ομαλή συγκοινωνιακή σύνδεση της δυτικής Θεσσαλονίκης με το νοσοκομείο «Παπαγεωργίου». Εκπρόσωποί τους συναντήθηκαν στο δημαρχείο Σταυρούπολης και εκτίμησαν πως η υπάρχουσα λεωφορειακή γραμμή προς το «Παπαγεωργίου» δεν επαρκεί, για να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Κατά την διάρκεια της συνάντησης, συγκοινωνιολόγοι τους παρουσίασαν σειρά προτάσεων για τα έργα και τις παρεμβάσεις που απαιτούνται, ώστε να αντιμετωπιστούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα στη δυτική πλευρά της πόλης.

Αγγελιοφόρος (17/6/2004)

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ

«ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ είναι στην ουσία ο νόμος της μεταφοράς του συντελεστή δόμησης αφού δεν έχουν ακόμη καθορισθεί οι προβλεπόμενες από αυτόν ζώνες υποδοχής σε ολόκληρη τη χώρα, γεγονός που δημιουργεί έντονα προβλήματα στους πολίτες που εμπλέκονται με αυτόν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο.

Παρότι στις αρχές του χρόνου εκδόθηκαν δυο κοινές υπουργικές αποφάσεις που ενεργοποιούν τη μεταφορά του συντελεστή δόμησης, δεν λύνεται το πρόβλημα, καθώς η πρόσφατη κοινή απόφαση των υπουργών δικαιοσύνης και ΠΕΧΩΔΕ, με θέμα «Διαδικασία έγκρισης χορήγησης τίτλου δικαιώματος Μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ)», ορίζει ότι δεν εκδίδεται τίτλος μεταφοράς συντελεστή, εφόσον δεν έχει εκδοθεί πράξης έγκρισης Ζώνης Υποδοχής Συντελεστή στο Δήμο ή Κοινότητα του βαρυνόμενου ακινήτου. Το μόνο μέρος του θεσμού της μεταφοράς του συντελεστή που φαίνεται να λειτουργεί είναι η χρησιμοποίησή του για τη νομιμοποίηση της αλλαγής χρήσης, κυρίως σε υπόγεια και ισόγεια πολυκατοικιών.

Όπως υπογραμμίσθηκε σε σχετική ημερίδα του ΤΕΕ το πρόβλημα στον νόμο της ΜΣΔ είναι έντονο και ουσιαστικά ο νόμος είναι ανενεργός. Η διοίκηση από την εφαρμογή του Νόμου της ΜΣΔ 880/79 ήξερε και όφειλε να καθορίσει ζώνες υποδοχής. Ο θεσμός είναι ανενεργός από το 1997 και καμία πολεοδομική μελέτη δεν έχει συνταχθεί, με συνέπεια χιλιάδες δικαιούχοι τίτλων ΜΣΔ να είναι επί ξύλου κρεμάμενοι.

Ναυτεμπορική (23/6/2004)