

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ

ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ 2014-2015

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΣΥΡΓΟΥΝΙΩΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΗΛΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΠΙΣΤΑΣ FORMULA 1 ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ  
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ»

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΑΠΟΥΝΑΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ

ΜΕΛΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΙΟΣ

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2016

Ευχαριστίες...

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την οικογένεια μου, που μου στάθηκε όλο αυτό το διάστημα του μεταπτυχιακού. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Άρη Σαπουνάκη για την βοήθεια και τις συμβουλές του, κατά την σύνταξη της διπλωματικής μου. Ακόμα θα ήθελα να πω ευχαριστώ σε όλους τους καθηγητές, που είχα κατά την διάρκεια του μεταπτυχιακού, για τις συμβουλές που μου έδωσαν.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κύριο Γιάννη Πολυμενίδη για την συνεργασία, που είχαμε ως συμφοιτητές και την επαγγελματική εμπειρία του, που μου μετέφερε.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος .....	5
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>Ο</sup>. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....</b>	<b>6</b>
Εισαγωγή.....	6
Ιστορική εξέλιξη .....	9
<b>Εθνική χωροταξική πολιτική. Ισχύον Θεσμικό πλαίσιο .....</b>	<b>13</b>
Επίπεδα σχεδιασμού και σύστημα χωρικών σχεδίων .....	14
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.....	17
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.....	19
<i>Οργανωμένοι υποδοχείς δραστηριοτήτων .....</i>	<i>22</i>
Νόμοι – Εργαλεία σχεδιασμού.....	22
<i>Ειδικά Σχέδια Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) .....</i>	<i>25</i>
<i>Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ)...</i>	<i>27</i>
<i>Περιοχές Πολεοδομικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (ΠΠΑΠΠ) .....</i>	<i>28</i>
<i>Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) .....</i>	<i>29</i>
<b>Συμπεράσματα .....</b>	<b>30</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>Ο</sup>. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΙΣΤΑΣ FORMULA 1.....</b>	<b>32</b>
Εισαγωγή.....	32
Θεσμικό πλαίσιο .....	32
<b>Τρόποι έγκρισης χωροθέτησης πίστας στην Ελλάδα - Το σχεδιαστικό υπόβαθρο μιας πίστας F1 .....</b>	<b>36</b>
Η πίστα σε περιοχή ΠΟΤΑ.....	37
Η πίστα ως περιοχή ΕΣΧΑΔΑ .....	39
Η πίστα ως περιοχή ΕΣΧΑΣΕ .....	41
Η πίστα ως περιοχή ιδιωτικής πολεοδόμησης.....	46
Περιβαλλοντική αδειοδότηση – Περιβαλλοντική μελέτη.....	48
Οικοδομική άδεια .....	54
<b>Συμπεράσματα .....</b>	<b>59</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>Ο</sup>. ΑΡΧΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΙΣΤΑΣ F1 ΑΠΟ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ .....</b>	<b>61</b>
Εισαγωγή.....	61
Κανονιστικό πλαίσιο της FIA.....	62

<b>Η πίστα ως εφαρμοσμένο παράδειγμα.....</b>	<b>69</b>
Είδη πίστας .....	69
Παραδείγματα πίστας F1 και καινοτομία.....	70
Η διεθνής εμπειρία .....	72
Ιστορικό χωροθέτησεων αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα .....	73
<i>Η περίπτωση του Ορχομενού .....</i>	<i>74</i>
<i>Η περίπτωση της Χαλανδρίτσας .....</i>	<i>75</i>
<i>Η περίπτωση της Δραπετσώνας.....</i>	<i>78</i>
<b>Συμπεράσματα .....</b>	<b>80</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ F1 ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ .....</b>	<b>83</b>
<b>Εισαγωγή.....</b>	<b>83</b>
<b>Το τουριστικό κεφάλαιο στην Ελλάδα .....</b>	<b>84</b>
<b>Η F1 ως μέρος του τουριστικού κεφαλαίου .....</b>	<b>90</b>
<b>Ο φυσικός χώρος στην Ελλάδα και οι υπάρχουσες υποδομές .....</b>	<b>92</b>
Γεωφυσικά χαρακτηριστικά .....	92
Η προσβασιμότητα .....	94
Επιλογή έκτασης χωροθέτησης – Περιορισμοί του ΕΠΧΣΑΑ-Τ .....	97
<b>Συμπεράσματα .....</b>	<b>98</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ..</b>	<b>101</b>
<b>Εισαγωγή.....</b>	<b>101</b>
<b>Το μεθοδολογικό εργαλείο της SWOT .....</b>	<b>101</b>
<b>Κατασκευή πίστας F1 στην Ελλάδα – Υπόθεση εργασίας .....</b>	<b>103</b>
<b>Κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις.....</b>	<b>111</b>
Οικονομικές επιπτώσεις .....	112
Κοινωνικές και πολιτισμικές επιπτώσεις .....	114
Οι επιπτώσεις στο τοπίο .....	115
<b>Συμπεράσματα .....</b>	<b>116</b>
<b>Η πρόταση .....</b>	<b>116</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>118</b>

## Πρόλογος

Η Ελλάδα διαθέτει μια μεγάλη ποικιλία σε τουριστικές επιλογές, που την κάνουν ανταγωνιστική, ανάμεσα σε άλλους μεγάλους ευρωπαϊκούς προορισμούς, ιδιαίτερα στις τουριστικές επιλογές που αφορούν παραθεριστικές διακοπές. Ωστόσο ένας τουριστικός τομέας, στον οποίο υστερεί πολύ, είναι αυτός του αθλητισμού και πιο συγκεκριμένα του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Από τα μισά του 20<sup>ου</sup> αιώνα, μέχρι σήμερα, έχουν αναπτυχθεί διάφορα είδη τέτοιου αθλητισμού, με κορυφαίο αυτόν της Formula 1. Πρόκειται για το δημοφιλέστερο - και το πιο ακριβό σε κόστος διεξαγωγής - άθλημα αυτή την στιγμή στον κόσμο. Πολλές είναι εκείνες οι αναπτυγμένες χώρες, οι οποίες, έχοντας ήδη παράδοση στην αυτοκίνηση, μέσω αυτοκινητοβιομηχανιών, αποφάσισαν να επενδύσουν σε ένα άθλημα, που θα κατέληγε να προσελκύει χιλιάδες τουρίστες σε κάθε διεξαγωγή αγώνα.

Η κατασκευή μιας πίστας F1 κατανέμεται στον χώρο σαν ανθρώπινη δραστηριότητα και με αυτή την έννοια εντάσσεται σε διαδικασίες χωροθέτησης, χρήσεων γης και όρων δόμησης. Επίσης ως παραγωγική δραστηριότητα προσλαμβάνει κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις, οι οποίες λειτουργούν ως φαινόμενα και επηρεάζουν διαδραστικά τόσο τους ανθρώπους, όσο και τον χώρο μέσα στον οποίο ζουν.

Στην Ελλάδα η κατασκευή πίστας F1 υφίσταται ως θέμα συζήτησης εδώ και αρκετές δεκαετίες και μάλιστα εκδηλώθηκαν, κατά καιρούς, κάποιες σχετικές πρωτοβουλίες, χωρίς όμως αποτελέσματα. Στην όλη συζήτηση η κατασκευή της πίστας θεωρείται περίπου ως αναγκαιότητα και ο κύριος προβληματισμός αναπτύσσεται γύρω από την θέση χωροθέτησης, στη μία ή άλλη γεωγραφική περιοχή, χωρίς αυτή να προκύπτει μέσα από διαδικασίες χωρικού σχεδιασμού και προσδιορισμού αναπτυξιακών προτεραιοτήτων.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα μελετήσουμε το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού, την συγκρότηση της F1 ως παραγωγικής δραστηριότητας, τους κανόνες που διέπουν την λειτουργία της, το περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται και τέλος θα προχωρήσουμε στην διατύπωση της πρότασής μας σχετικά με την χωροθέτηση πίστας Φόρμουλα 1 στην Ελλάδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### Εισαγωγή

Ο χώρος αποτελεί την μία από τις δύο, μαζί με τον χρόνο, σημαντικότερες συνιστώσες στην κοινωνική πραγματικότητα και στην ανθρώπινη ύπαρξη και είναι πολλές οι επιστημονικές θεωρίες που έχουν αναπτυχθεί για το νόημά του και την αίσθηση που έχουμε γι' αυτόν.

Αποτελεί κεντρική επιστημονική έννοια και είναι αυτή που συνδέει τον άνθρωπο και τις δραστηριότητές του με το φυσικό περιβάλλον και, ουσιαστικά, εμπεριέχει την διαδραστικότητα των κοινωνικών σχέσεων με τους χωρικούς σχηματισμούς, τα δε αποτελέσματα, που παράγονται, επηρεάζουν αμφίδρομα την μορφή τους, κατά τρόπο διαρκώς μεταβαλλόμενο. Έτσι είναι στην ουσία αδύνατον να διαχωρίσουμε τον χώρο από την κοινωνία ή τις κοινωνικές από τις χωρικές σχέσεις, δεδομένου ότι οι δημιουργούμενοι κοινωνικο-χωρικοί σχηματισμοί δεν αποτελούν παρά δυναμικές διαδικασίες παραγωγής και αναπαραγωγής κοινωνικών φαινομένων και σχέσεων μέσα από τον χώρο, και αντίστροφα (Τερκενλή, et al., 2007).

Η σχέση μεταξύ χώρου και κοινωνίας προσδιορίζεται πιο συγκεκριμένα μέσα από την λειτουργική δυναμική του Τοπίου. Η εννοιολογική προσέγγιση του Τοπίου, το οποίο αποτελεί μια χωρική έκφραση, είναι ιδιαίτερα σύνθετη και πολυδιάστατη και στον προσδιορισμό της αποκτά ιδιαίτερη σημασία η χωρική και χρονική κλίμακα, μέσα από την οποία επιχειρείται αυτή η προσέγγιση. Η έννοια του τοπίου, στον σύγχρονο προσδιορισμό της, με όρους πολιτισμικής γεωγραφίας, αναφέρεται στην αντίληψη που διαμορφώνει ο άνθρωπος για συγκεκριμένο χώρο, κάτι που καθορίζει τα χαρακτηριστικά και την αξία του και υποδηλώνει την αλληλεπίδραση μεταξύ των κοινωνιών και του περιβάλλοντος (το οποίο υφίσταται ως ανεξάρτητη οντότητα).

Στο πλαίσιο αυτής της θεώρησης η «Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Τοπίου», που υπογράφηκε στη Φλωρεντία το 2000, από τα κράτη – μέλη του Συμβουλίου της Ευρώπης, ορίζει ότι «τοπίο σημαίνει μία περιοχή, όπως γίνεται αντιληπτή από ανθρώπους, του οποίου ο χαρακτήρας είναι το αποτέλεσμα της δράσης και αλληλεπίδρασης των φυσικών και/ ή ανθρώπινων παραγόντων».

Με αυτό το πρίσμα το τοπίο δεν είναι παρά μια αντιληπτική νοητική διαδικασία, κατά την οποία, ο καθένας ή η κάθε ομάδα, «βλέπει» διαφορετικό τοπίο, αναλόγως

με τις προσλαμβάνουσες που διαθέτει, το αξιακό του σύστημα και τον κοινωνικό ρόλο, που ο ίδιος επιφυλάσσει για τον εαυτό του (Κίζος, 2007). Είναι, λοιπόν, προφανές ότι στην ανθρώπινη «καθημερινότητα» το τοπίο είναι αυτό που διαρκώς ερμηνεύει και σηματοδοτεί την έννοια του χώρου και κατά συνέπεια επηρεάζει την συμπεριφορά μας, πολύ δε περισσότερο στον βαθμό που αποτελεί αγαθό προς διανομή.

Αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα ότι οι κοινωνικο-χωρικοί σχηματισμοί δεν αποτελούν παρά δυναμικές διαδικασίες παραγωγής και αναπαραγωγής κοινωνικών φαινομένων και σχέσεων μέσα από τον χώρο, και αντίστροφα. Με άλλα λόγια, και με όρους πολιτικής οικονομίας, θα μπορούσαμε να πούμε ότι αναπτύσσονται, μεταξύ άλλων, διαδικασίες που οδηγούν στην παραγωγή αγαθών (υλικών ή άυλων), τα οποία διανέμονται στην κοινωνία – μένει να δούμε το σύστημα διανομής και τον βαθμό συμμετοχής των διάφορων κοινωνικών ομάδων στην διανεμητική διαδικασία.

Επομένως η κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον χώρο και οι χρήσεις του εδάφους αποτελούν μια κοινωνική αναγκαιότητα, προκειμένου να εξασφαλισθούν εκείνες οι προϋποθέσεις, ώστε οι ενέργειες, που θα αναπτυχθούν, να οδηγήσουν σε συγκεκριμένα και στοχευμένα αποτελέσματα.

Η πολυπλοκότητα των κάθε είδους λειτουργιών στις σύγχρονες κοινωνίες και η αμείωτη επιθυμία και επιδίωξη των οργανωμένων κοινωνικών ομάδων - είτε πρόκειται για κράτη, είτε για οικονομικούς ή άλλους οργανισμούς – να επιτύχουν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για την προάσπιση και προώθηση των συμφερόντων τους, ανέδειξε την αναγκαιότητα για την ανάπτυξη και χρήση «εργαλείων» που θα διευκόλυναν προς αυτή την κατεύθυνση. Σαν ένα τέτοιο «εργαλείο» αναπτύχθηκε και ο *σχεδιασμός* (ή *προγραμματισμός*), ο οποίος εννοιοδοτείται ως *«μια ιδιαίτερα λογική διαδικασία προς την επίτευξη μιας κατάστασης που παρουσιάζει ορισμένα επιθυμητά χαρακτηριστικά»* (Αραβαντινός, 2007).

Εξειδικεύοντας στον σχεδιασμό ο οποίος έχει σαν αντικείμενο αναφοράς τον χώρο (δεδομένου και του θέματος της παρούσας εργασίας), σαν χρονική αφετηρία της εμφάνισης των σύγχρονων ειδών σχεδιασμού μπορεί να ληφθεί το 1909 οπότε δημοσιεύθηκε και ο πρώτος αμιγής πολεοδομικός νόμος στη Βρετανία (Μεταξάς & Λαλένης, 2006).

Επιχειρώντας να αναλύσουμε την έννοια του σχεδιασμού διαπιστώνουμε ότι αυτή συγκροτείται σε δύο επίπεδα:

- Στο πρώτο, αυτό που τον στοιχειοθετεί ως ιδιαίτερα λογική διαδικασία, περιλαμβάνεται η διαμόρφωση ενός πλαισίου ενεργειών, δηλ. ενός θεσμικού (νομικού) πλαισίου, που κατευθύνει και καθορίζει τις ενέργειες και τον τρόπο, που αυτές πρέπει να γίνουν.
- Στο δεύτερο, αυτό που προσδιορίζει την επιθυμητή κατάσταση, περιλαμβάνονται οι συνθήκες που θέλουμε να εξασφαλίσουμε (τα αγαθά που θέλουμε να επιτύχουμε), καθώς και οι αποδέκτες των αποτελεσμάτων ( δηλαδή αυτοί που θα συμμετάσχουν στην διανομή των παραγόμενων αγαθών και ο βαθμός συμμετοχής τους).

Καθοριστικό και καταλυτικό ρόλο στην διαδικασία σχεδιασμού του χώρου παίζει το θεσμικό πλαίσιο και βέβαια το θεωρητικό πλαίσιο μέσα από το οποίο προσεγγίζεται ο χωρικός σχεδιασμός, ως αποτέλεσμα των κοινωνικών συγκρούσεων και συμπλεύσεων που αναπτύσσονται σε ένα κράτος.

Έχει αναπτυχθεί μεγάλη συζήτηση, σε επιστημονικό επίπεδο, για τα είδη και τα επίπεδα ανάπτυξης του χωρικού σχεδιασμού, έναν από τους κεντρικούς άξονες της οποίας αποτελεί η θέση και ο ρόλος του δημόσιου και του ιδιωτικού παράγοντα στην σχεδιαστική διαδικασία, με άλλα λόγια το κατά πόσον αυτός έχει κοινωνικό χαρακτήρα (και άρα ανήκει στη σφαίρα του δημόσιου ελέγχου) ή οι προτεραιότητές του μετατοπίζονται προς την σφαίρα των ιδιωτικών συμφερόντων (υπόκειται δηλαδή σε διαδικασία αυτορρύθμισης, κατά τις συνθήκες που διαμορφώνει η ελεύθερη αγορά).

Ο σχεδιασμός του χώρου, στην καθολική και ορθολογική του διάσταση (έτσι όπως προέκυπτε από την οικονομική θεωρία του Μαρξ, για την αδυναμία των μηχανισμών της ελεύθερης αγοράς να εξασφαλίσουν δίκαιη κατανομή του εισοδήματος και χαλιναγώγηση της ανεργίας και του Κέϋνς, για τον κρατικό παρεμβατισμό στην διόρθωση των στρεβλώσεων της ελεύθερης αγοράς) δεν αποτέλεσε παρά δημόσια προσπάθεια σφαιρικής αντίληψης και επιστημονικής αντιμετώπισης των προβλημάτων που δημιουργούσαν οι δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον (Βασενχόβεν & Κουρλιούρος, 2007). Εννοιοδοτώντας οι ίδιοι τον σχεδιασμό τον χαρακτηρίζουν ως «δημόσια



*δραστηριότητα η οποία, με συνειδητό και οργανωμένο τρόπο και μέσα σε έναν συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα, προσπαθεί, από μια υπάρχουσα κατάσταση πραγμάτων, να οδηγήσει σε μια άλλη, κοινωνικά επιθυμητή, μελλοντική κατάσταση» (Βασενχόβεν & Κουρλιούρος, 2007).*

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι στην σημερινή ελληνική πραγματικότητα κυρίαρχο και κομβικό σημείο αποτελεί ο τρόπος προσέγγισης της χωρικής σχεδιαστικής λειτουργίας και οι προς εξυπηρέτηση στρατηγικοί στόχοι που τίθενται.

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξετάσουμε το θεσμικό (νομικό) πλαίσιο, που αφορά στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, όπως αυτό αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε διαχρονικά στην Ελλάδα, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Ιδιαίτερη αναφορά θα γίνει στον υπερκείμενο σχεδιασμό, έτσι όπως αυτός ισχύει σήμερα και αποτυπώνεται στο Ν. 4269/2014 «Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη» (ΧΩ.ΠΟ.ΜΕ.), στις διατάξεις του οποίου έχουν συμπεριληφθεί τόσο το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ Α΄ 128/2008) όσο και το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού (ΦΕΚ Β΄ 1138/2009). Ακόμα θα σταθούμε σε τέσσερα εργαλεία «ειδικού» χωρικού σχεδιασμού, τα οποία χρησιμοποιούνται για την χωροθέτηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων ή συγκεκριμένων γεωγραφικών τμημάτων.

## **Ιστορική εξέλιξη**

Η ιστορία του θεσμικού πλαισίου της πολεοδομίας στο ελληνικό κράτος μπορεί να διακριθεί σε τέσσερις περιόδους.

Η πρώτη περίοδος ξεκινάει με την δημιουργία του Ελληνικού κράτους και φθάνει μέχρι το 1923. Σε αυτό το διάστημα ξεκίνησαν οι πρώτες προσπάθειες για την δημιουργία ρυμοτομικών σχεδίων, τα οποία θεσμοθετήθηκαν για διάφορες, μεγάλες τότε, ελληνικές πόλεις. Δεν υπήρχε κάποιος νομικός κανόνας για αυτά τα σχέδια, αφορούσαν πιο πολύ εδαφικές διαφορές, παρά πολεοδομικές διατάξεις. Την περίοδο εκείνη ο όρος πολεοδομία ταυτιζόταν με αυτόν της δόμησης (Αραβαντινός, 2007).

Η δεύτερη περίοδος ξεκινάει το 1923, διαρκεί ως την δεκαετία του '70 και συμπίπτει με τις καταλυτικές, για τα ελληνικά δεδομένα, κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις που ακολούθησαν την Μικρασιατική Καταστροφή του 1922. Βασικά

χαρακτηριστικά του πρώτου διαστήματος αυτής της περιόδου αποτελούν η κατακόρυφη αύξηση της αναζήτησης στέγης για τις εκατοντάδες χιλιάδες των προσφύγων και η συνακόλουθη κατακόρυφη αύξηση της γαιοπροσόδου.

Θεωρήθηκε λοιπόν ανάγκη να εισαχθεί ένας νόμος που θα ελέγχει την οικιστική ανάπτυξη και έτσι ψηφίζεται ο πρώτος νόμος που σχετίζεται με την πολεοδομική οργάνωση. Το νομοθετικό διάταγμα 17-7/16-8-1923 «Περί Σχεδίων Πόλεων Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών», περιέχει κανόνες δικαίου που αφορούν στην έγκριση των ρυμοτομικών σχεδίων και είναι η πρώτη προσπάθεια ελέγχου, απ' τη μεριά του κράτους, στην εκμετάλλευση γης από τους ιδιοκτήτες της. Με τις ρυθμίσεις του, ο ελληνικός χώρος διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες:

- στις ήδη υπάρχουσες περιοχές πριν από το 1923,
- στις περιοχές εντός σχεδίου πόλης και
- στις περιοχές εκτός σχεδίου, δηλαδή αυτές που είναι έξω από τα ρυμοτομικά σχέδια.

Ο πρώτος, για τα ελληνικά δεδομένα, εθνικός πολεοδομικός σχεδιασμός, όπως θεσμοθετήθηκε με το Διάταγμα του 1923, δεν επέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Οι συνεχείς τροποποιήσεις των ρυθμίσεων του Διατάγματος και οι παρεκκλίσεις κατά την εφαρμογή του, σε συνδυασμό με την μη θέσπιση ουσιαστικών υποχρεώσεων της πολιτείας για την ανάπτυξη του αστικού χώρου, ήταν μερικοί από τους βασικούς λόγους που οδήγησαν στην όξυνση του φαινομένου της αστικής διάχυσης - χαρακτηριστικού αρνητικού αποτελέσματος από την καταστρατήγηση του πολεοδομικού σχεδιασμού. Βασική λειτουργική αδυναμία του ήταν το ότι περιόριζε τις αρμοδιότητες του πολίτη στην ιδιοκτησία του και έτσι αστικοποιήθηκε ένα μεγάλος μέρος της εκτός σχεδίου πόλης (Αραβαντινός, 2007).

Στην μέση της περιόδου αυτής, και αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, εκδηλώνεται κατά τρόπο έντονο το φαινόμενο της αστικοποίησης, το οποίο δημιούργησε μεγάλες ανάγκες για στέγαση των πληθυσμών που μετακινήθηκαν στις πόλεις. Η πολιτεία, επιδιώκοντας να αναθερμανθεί η οικοδομική δραστηριότητα, εισήγαγε μια μέθοδο δόμησης που στηριζόταν στην αντιπαροχή οικοπέδων με διαμερίσματα. Ήταν, πιο πολύ, μορφή οικονομικού συμβολαίου, ανάμεσα στον ιδιοκτήτη ενός αστικού οικοπέδου, το οποίο είναι οικοδομήσιμο και έναν κατασκευαστή, που θα προσφέρει στον ιδιοκτήτη του αρχικού οικοπέδου μέρος της

ωφέλιμης δομημένης επιφάνειας, που θα προκύψει, έναντι της παραχώρησης της γης. Αυτή ήταν από τις βασικότερες μεθόδους σύμφωνα με την οποία οικοδομήθηκε, κυρίως, η Αθήνα. Λόγω της λειτουργικότητας αυτής της μεθόδου, αναπτύχθηκε γρήγορα μεν η ελληνική πόλη, αλλά κυριάρχησε μια στεγαστική ανομοιομορφία. Ο θεσμός της αντιπαροχής είναι σημαντικός σταθμός στην πολεοδομική ιστορία της Ελλάδας διότι μείωσε την γαιοπρόσοδο και έτσι μεγάλο μέρος του πληθυσμού της χώρας βρήκε δική του στέγη. Αυτή ήταν και η περίοδος που ξεκίνησαν να χτίζονται πολυκατοικίες στην Ελλάδα (Καρύδης, 2008).

Η τρίτη περίοδος ξεκινά από την δεκαετία του '70 μέχρι και το 1982. Με την θέσπιση του νέου Συντάγματος το 1975 τίθενται νέες βάσεις για την πολεοδομική οργάνωση και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Ψηφίζεται ο νόμος 360/1976 «περί χωροταξίας και περιβάλλοντος», ο οποίος θα συνοδευτεί αργότερα με δυο αποφάσεις, η μια για την ενίσχυση ορισμένων αστικών κέντρων και η άλλη για το σχέδιο πλαίσιο ρυθμίσεων της ευρύτερης πρωτεύουσας. Σημαντική παράμετρο του Ν. 360/1976 αποτελεί η εισαγωγή του χωροταξικού σχεδιασμού ως «εργαλείου» για την θεσμοθέτηση γενικών αρχών και κατευθύνσεων για την ακολουθητέα χωροταξική πολιτική, στο πλαίσιο προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Σε αυτήν την περίοδο θα ιδρυθεί και το Υπουργείο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, απορροφώντας την τότε υπηρεσία οικισμού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Ο πιο σημαντικός νόμος που θεσπίστηκε αυτή την περίοδο είναι ο νόμος 947/1979 «Περί οικιστικών περιοχών». Με αυτόν, και μια σειρά νομοθετημάτων που τον ακολούθησαν, επιδιώχθηκε μια μεγαλύτερη παρέμβαση στην οικιστική ανάπτυξη, η οποία τελικά κατέληξε να μην έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα, πιθανώς λόγω της οικονομικής ύφεσης της εποχής. Η ουσία, για την λειτουργική αποτελεσματικότητα του θεσμικού πλαισίου αυτής της περιόδου, είναι ότι δεν κατέστη δυνατό να αξιοποιηθούν τα νομοθετήματα και να επέλθει η προβλεπόμενη οικοδομική ανάπτυξη (Αραβαντινός, 2007).

Η τέταρτη και τελευταία περίοδος ξεκινάει το 1983 και φτάνει μέχρι σήμερα. Είναι η πιο σημαντική, αν αναλογιστούμε την κινητικότητα που έχει αναπτυχθεί αυτά τα τελευταία τριάντα δύο χρόνια γύρω από το θεσμικό πλαίσιο που αναφέρεται στην χωροταξική και πολεοδομική πολιτική. Αρχίζει τότε μια εκτεταμένη προσπάθεια για την απόκτηση πολεοδομικών σχεδίων από όλους τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) της χώρας. Ο ν. 1337/1983 «Επιχείρηση για την

Πολεοδομική Ανασυγκρότηση» (Ε.Π.Α.) ήταν αυτός που εισήγαγε στην πολεοδομική πραγματικότητα την «παροχή πολεοδομημένης γης». Έως τότε τα σχέδια πόλης διέθεταν ως εφαρμοστικό μηχανισμό τις Πράξεις Αναλογισμού, οι οποίες, επί της ουσίας, εφαρμόζονταν επιλεκτικά σε οικοδομικά τετράγωνα ή και σε ακόμα μικρότερη χωρική κλίμακα και εφόσον οι ΟΤΑ διέθεταν τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους. Με τις ρυθμίσεις του ν.1337/1983 επεκτάθηκαν τα σχέδια πόλης μέσα από Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, για την υλοποίηση των οποίων εφαρμόστηκε η μέθοδος της εισφοράς σε γη και σε χρήμα, δίνοντας έτσι την οικονομική δυνατότητα στους ΟΤΑ να ανταποκριθούν στον ευρύτερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Ο ν. 1337/1983 ήταν ένας μεταβατικός νόμος, που στην συνέχεια απέκτησε μόνιμο χαρακτήρα. Ωστόσο και σ' αυτή την περίπτωση, η όλη διαδικασία δεν απέδωσε τα αναμενόμενα, ενώ αντίθετα εξακολούθησαν να εφαρμόζονται πρακτικές συνηθισμένες, και σε μεγαλύτερο βαθμό αποδεκτές, όπως η νόμιμη ή παράνομη δόμηση εκτός σχεδίου. Έτσι συνεχίζονται οι νέες αθρόες εντάξεις περιοχών σε σχέδια πόλης και η ατιμωρησία όσων παρανομούν (Αγγελίδης, 2000).

Δύο χρόνια αργότερα με τον νόμο 1515/1985 θεσμοθετήθηκε ένα ρυθμιστικό σχέδιο για την Αθήνα και το 1992 για την Θεσσαλονίκη με τον 2052/1992. Τα ρυθμιστικά σχέδια δεν αποτελούν απλά διαγράμματα χρήσεων γης, αλλά περιλαμβάνουν ένα σύνολο στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων, που είναι απαραίτητα για την χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση των περιοχών αυτών. Μάλιστα, για την παρακολούθηση της εφαρμογής ιδρύθηκαν οι Οργανισμοί Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που, πέραν των γενικών αρμοδιοτήτων, έχουν και ως έργο την εκπόνηση γενικών πολεοδομικών σχεδίων (από το '99 και μετά) της περιοχής του ρυθμιστικού σχεδίου, την μέριμνα για την έγκρισή τους και την παρακολούθηση των έργων. Ο λόγος θέσπισής τους είναι η ανάγκη πιο λεπτομερούς διαχείρισης του οικιστικού χώρου στα δύο αυτά αστικά κέντρα. Λίγα χρόνια αργότερα θεσπίζεται ο νόμος 2508/1997, με τίτλο «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», ο οποίος έχει σκοπό την ολοκλήρωση, βελτίωση και υπέρβαση του «μεταβατικού» χαρακτήρα του ν. 1337/1983, καθώς και την προσαρμογή του παραδοσιακού προτύπου πολεοδομικού σχεδιασμού στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης. Το κύριο χαρακτηριστικό του είναι ότι περιβάλλει τους Δήμους με σημαντικότερο ρόλο, και τους εφοδιάζει με

ολοκληρωμένα πολεοδομικά σχέδια, που συνδυάζουν και στοιχεία τοπικού χωροταξικού σχεδιασμού(Αραβαντινός, 2007).

Μετά τον 2508/97 ο επόμενος σημαντικός νόμος που ψηφίστηκε ήταν ο ν. 2742/1997 με τίτλο «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». Σκοπός του νόμου αυτού ήταν η θέσπιση θεμελιωδών αρχών και η θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού, που προωθούν την αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη. Επίσης ο ίδιος νόμος επεδίωκε την κατοχύρωση της παραγωγικής και κοινωνικής συνοχής, την διασφάλιση και προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο του εθνικού χώρου και στις επιμέρους ενότητες του και την ενίσχυση της θέσης της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο (ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999). Παρ' όλα αυτά πέρασαν εννέα χρόνια μέχρι την έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που προέβλεπε ο ν. 2742/1999, και ακόμα πέντε για την έγκριση των αντίστοιχων Περιφερειακών Πλαισίων, ενώ ενδιάμεσα εγκρίθηκαν τα σχετικά Τομεακά Πλαίσια για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τον Τουρισμό, την Βιομηχανία κλπ.<sup>1</sup>

### **Εθνική χωροταξική πολιτική. Ισχύον Θεσμικό πλαίσιο**

Από το 2014 και μετά αρχίζει μια νέα περίοδο στην ιστορική εξέλιξη του χωροταξικού θεσμικού πλαισίου της Ελλάδας, καθώς αλλάζει ο τρόπος με τον οποίο λαμβάνονται οι αποφάσεις και πραγματοποιούνται οι διαδικασίες έγκρισης και γνωμοδότησης. Το νέο ισχύον θεσμικό πλαίσιο αποτελεί κατά βάση ο ν. 4269/2014 «Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη Ανάπτυξη», με διακριτική ονομασία «ΧΩ.ΠΟ.ΜΕ.». Η θεμελιώδης διαφορά του με ό, τι ίσχυε πιο πριν είναι η απλοποίηση του καθεστώτος υλοποίησης χωροταξικών σχεδίων. Επιπλέον το Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Υ.Π.Α.Π.ΕΝ.) επιθυμεί να πετύχει μείωση του χρόνου υλοποίησης και καλύτερη παρακολούθηση και οργάνωση στις διαδικασίες σχεδιασμού και ακόμα την ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στη διαδικασία κατάρτισης, έγκρισης, παρακολούθησης και ενιαίας καταγραφής όλων των θεσμικών γραμμών της χώρας (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

---

<sup>1</sup> Όπως σημειώνει ο Δ. Οικονόμου «...στην πραγματικότητα, η μακροχρόνια αποφυγή της προώθησης του χωροταξικού σχεδιασμού υπήρξε απόρροια βαθύτερων αιτίων, που σε τελική ανάλυση ανάγονται σε δομικά χαρακτηριστικά της ελληνικής κοινωνίας (Οικονόμου, 2002).

## **Επίπεδα σχεδιασμού και σύστημα χωρικών σχεδίων**

Η διάρθρωση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού διακρίνεται σε τρία επίπεδα. Το εθνικό, το περιφερειακό και το τοπικό, τα οποία χαρακτηρίζονται από σχέση ιεραρχίας.

Ανάλογα με το περιεχόμενό του ο σχεδιασμός είναι στρατηγικός ή ρυθμιστικός. Στον μεν στρατηγικό τίθενται, μακροπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, οι στόχοι της ανάπτυξης του χώρου και οι γενικές κατευθύνσεις για περιοχές είτε οικιστικές, είτε παραγωγικές, είτε επιχειρηματικές. Περιλαμβάνει επίσης και πιο άμεσες εφαρμογές και ρυθμίσεις για τις παραπάνω περιοχές. Ο στρατηγικός σχεδιασμός γίνεται σε εθνικό ή σε περιφερειακό επίπεδο. Ο ρυθμιστικός από την άλλη γίνεται σε τοπικό επίπεδο. Με αυτόν καθορίζονται οι κανόνες για τις χρήσεις γης εντός ή εκτός σχεδίου πόλεως. Να σημειώσουμε εδώ πως για κάθε επίπεδο υπάρχει και ο αρμόδιος φορέας διοίκησης. Δηλαδή για το εθνικό επίπεδο υπάρχει το ίδιο το ΥΠΑΠΕΝ, για την περιφέρεια η Αποκεντρωμένη διοίκηση και η Περιφερειακή αυτοδιοίκηση και για το τοπικό επίπεδο ο Δήμος (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

Την κορυφή της πυραμίδας στον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό αποτελεί η Εθνική Χωροταξική Στρατηγική η οποία αποτελεί κείμενο αρχών και περιλαμβάνει τους βασικούς άξονες, τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους χωρικής ανάπτυξης στο επίπεδο της Γενικής Κυβέρνησης και των επιμέρους φορέων της, καθώς και τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις για την υλοποίηση της επιδιωκόμενης ανάπτυξης. Η Εθνική Χωροταξική Στρατηγική συντάσσεται υπό την ευθύνη και εποπτεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, υποβάλλεται στο Υπουργικό Συμβούλιο για έγκριση μετά από γνώμη του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και ανακοινώνεται στη Βουλή κατά τις κείμενες διατάξεις.

Τα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια (Ε.Χ.Π.) συντάσσονται βάσει της Εθνικής Χωροταξικής Στρατηγικής και αποτελούν σύνολα κειμένων με τα οποία παρέχονται οι κατευθύνσεις του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο και έχουν να κάνουν, μεταξύ άλλων, με την χωρική οργάνωση, διάρθρωση και ανάπτυξη:

- των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης,
- του οικιστικού δικτύου της χώρας,
- τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων,

- δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος.

Τα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια εκπονούνται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σε συνεργασία με τα κατά περίπτωση αρμόδια Υπουργεία και λοιπούς αρμόδιους οργανισμούς, και είναι επίσης αρμόδιο για την παρακολούθηση και την τροποποίησή τους. Επί των ΕΧΠ γνωμοδοτεί η Εκτελεστική Επιτροπή Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας. Η έγκριση απαιτεί κοινή υπουργική απόφαση. Επίσης να σημειώσουμε πως τα ΕΧΠ (όπως και τα ΠΧΠ που θα δούμε πιο κάτω) υπόκεινται σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης. Οι Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων(Σ.Μ.Π.Ε.) εγκρίνονται μαζί με τα ΕΧΠ με κοινές αποφάσεις του υπουργού (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (Π.Χ.Π.) είναι, όπως και τα ΕΧΠ, σύνολα κειμένων με τα οποία παρέχονται κατευθύνσεις στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά σε περιφερειακό επίπεδο. Ο σχεδιασμός των ΠΧΠ είναι μικρότερης χωρικής κλίμακας και έχει να κάνει με την οργάνωση του χώρου στις περιφέρειες της χώρας και τις δυνατότητες τους. Τα ΠΧΠ οφείλουν να εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις των ΕΧΠ. Η εκπόνησή τους γίνεται και εδώ από το υπουργείο, αλλά με ενημέρωση και της περιφέρειας. Επί του περιεχομένου τους γνωμοδοτεί επίσης η Επιτροπή Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας, αλλά και το Περιφερειακό Συμβούλιο. Η έγκριση τους γίνεται με απόφαση του υπουργού και αναθεωρούνται ανά πενταετία. Να σημειώσουμε πως μόνο για την περιφέρεια Αττικής δεν εκπονούνται ΠΧΠ διότι υπάρχει το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής το οποίο θα μελετήσουμε παρακάτω (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

Περνώντας στο τοπικό επίπεδο, στο οποίο ο σχεδιασμός γίνεται για την πόλη και τον οικισμό, περνάμε ταυτόχρονα από την χωροταξία στην πολεοδομία και από τον στρατηγικό σχεδιασμό στον ρυθμιστικό. Σε τοπικό επίπεδο λοιπόν έχουμε τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (Τ.Χ.Σ.), που είναι σύνολα κειμένων που καθορίζουν τις χρήσεις γης τους γενικούς όρους δόμησης και τους περιορισμούς της σε μια περιοχή ΟΤΑ. Τα ΤΧΣ καλύπτουν την έκταση μιας ή περισσότερων δημοτικών ενοτήτων, ή μπορεί ακόμα και το σύνολο της έκτασης ενός δήμου. Εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου στρατηγικού σχεδιασμού και αναθεωρούνται ανά πενταετία. Με τα ΤΧΣ καθορίζονται για κάθε δημοτική ενότητα οι οικιστικές περιοχές, οι περιοχές

προστασίας, οι περιοχές ελέγχου χρήσεων γης και οι περιοχές παραγωγικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Την εκπόνηση ΤΧΣ την κάνει ο δήμος ή η αποκεντρωμένη διοίκηση, και γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΣΥ.ΠΟ.Θ.Α.) και το Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Δήμου. Ακόμα για τα ΤΧΣ η έγκρισή τους γίνεται με Προεδρικό Διάταγμα, ύστερα από πρόταση του υπουργείου (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

Στο ίδιο ιεραρχικό επίπεδο σχεδιασμού είναι και τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (Ε.Χ.Σ.). Πρόκειται για σύνολο κειμένων με τα οποία καθορίζονται χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης, καθώς και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο που χρειάζεται, ώστε να θεωρηθούν οι εν λόγω περιοχές κατάλληλες για την δημιουργία οργανωμένων υποδοχών δραστηριοτήτων ή κατάλληλες για παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, ή παρεμβάσεις στρατηγικής σημασίας. Τα ΕΧΣ αφορούν στη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη περιοχών που μπορεί να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας, ή για περαιτέρω ρύθμιση των χρήσεων γης. Κατά την εκπόνηση των ΕΧΣ ακολουθούνται οι κατευθύνσεις των ΕΧΠ και ΠΧΠ και κατά την διαδικασία εκπόνησης τους δύναται να γίνει αναστολή αδειών δόμησης για ορισμένες χρήσεις, αφού έχει δώσει πρώτα την γνωμοδότηση του το Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕ.ΣΥ.ΠΟ.Θ.Α.). Την εκπόνησή τους διενεργεί το ΥΠΑΠΕΝ και εγκρίνονται με Προεδρικό Διάταγμα, ύστερα από πρόταση του υπουργείου (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

Άλλο ένα σχέδιο τοπικού επιπέδου που θα μελετήσουμε σε αυτή την ενότητα είναι τα ρυμοτομικά σχέδια εφαρμογής. Πρόκειται για μια εξειδίκευση και εφαρμογή των υπερκείμενων επιπέδων σχεδιασμού του χώρου. Τα ρυμοτομικά σχέδια αποσκοπούν στην επιλογή των προσφορότερων τρόπων λειτουργίας, παραγωγής, οργάνωσης και διαχείρισης του δομημένου περιβάλλοντος και την έγκαιρη εξασφάλιση της απαιτούμενης γης για τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών. Για την εκπόνησή τους απαιτείται η ύπαρξη ενός εγκεκριμένου ΤΧΣ ή ΕΧΣ για την συγκεκριμένη περιοχή, το οποίο να ορίζει τα όρια δόμησης και τους περιορισμούς. Δηλαδή οι ειδικότερες ρυθμίσεις, που μπορεί να χρειάζονται για την πραγματοποίηση ενός ρυμοτομικού σχεδίου, καθορίζονται από αυτές που προβλέπει ένα ΤΧΣ ή ΕΧΣ. Η έγκριση των Ρυμοτομικών Σχεδίων γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ύστερα από γνώμη του οικείου ΣΥΠΟΘΑ. Τα



Ρυμοτομικά Σχέδια εκπονούνται βάσει τοπογραφικών διαγραμμάτων, στα οποία απεικονίζονται τα ρυμοτομικά χαρακτηριστικά, όπως για παράδειγμα τα όρια δόμησης και η οργάνωση των οικοδομικών τετραγώνων (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

Τελευταίο σχέδιο του τοπικού επιπέδου είναι η οικοδομική άδεια. Η οικοδομική άδεια είναι αυτή που επιτρέπει την εκτέλεση των οικοδομικών εργασιών, όπως περιγράφονται σε αυτή και τις λοιπές άδειες που την συνοδεύουν. Η οικοδομική άδεια χορηγείται από τον δήμο και εγκρίνεται από την περιφέρεια (Χριστοφιλόπουλος, 1998), (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).

### **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης**

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) εγκρίθηκε το 2008, σε εφαρμογή του ν. 2742/1999 και ενσωματώθηκε στο Ν. 4269/2014 ως Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο. Στοχεύει στη διαμόρφωση ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης, στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας, που θα είναι αποτέλεσμα μιας συνθετικής και ισόρροπης θεώρησης, στο χώρο, παραμέτρων που προωθούν την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος της χώρας και ενισχύουν την κοινωνική και οικονομική συνοχή και την ανταγωνιστικότητα, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη διατήρηση της βιοποικιλότητας.

Σαν βασική στρατηγική επιλογή του Γενικού Πλαισίου ορίζεται η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Το πλέγμα αυτό, προσαρμοσμένο στους περιορισμούς του γεωγραφικού ανάγλυφου, περιλαμβάνει τα κύρια αστικά κέντρα, συναρθρώνεται με τις περιοχές ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και υποστηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας. Το πρότυπο αυτό περιλαμβάνει κατευθύνσεις και μέτρα για:

- την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη των κύριων παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και εξασφάλιση της μεταξύ τους συμπληρωματικότητας,

- τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου και ειδικότερα τη χωρική ανάπτυξη στα Μητροπολιτικά κέντρα, καθώς και τη συνεργασία και την εταιρική σχέση πόλης-υπαίθρου,
- τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, παράκτιου, νησιωτικού και αγροτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών,
- τη βιώσιμη χρήση και διαχείριση του θαλάσσιου χώρου,
- τη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών και των επιπτώσεων των φυσικών καταστροφών,
- τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων,
- την εφαρμογή, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του Γενικού Πλαισίου

Η θεωρητική προσέγγιση του ΓΠΧΣΑΑ εδράζεται στην αποδοχή του σχεδιασμού του χώρου σαν μια δημόσια λειτουργία και στο πλαίσιο αυτής της αντίληψης εξειδικεύει βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου, από τις οποίες ιδιαίτερη σημασία (για τις ανάγκες της εργασίας) έχουν αυτές που αφορούν:

- στην χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης όπου αναφέρεται ότι «...για την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στο διεθνές περιβάλλον, επιδιώκεται η πολυκεντρική οργάνωσή του, με το μετασχηματισμό του διπολικού μοντέλου σε πολυκεντρικό και τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος αστικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης...»
- στην ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη των κύριων παραγωγικών τομέων της οικονομίας (αγροτικό τομέα, βιομηχανία και τουρισμό),

καθώς και για τη χωρική διάρθρωση, την εξειδίκευση και την εξασφάλιση της μεταξύ τους συμπληρωματικότητας. Αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διευθέτηση συγκρούσεων χρήσεων γης και στη διασφάλιση προϋποθέσεων συνύπαρξης δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τη μοναδικότητα και διαθεσιμότητα των πόρων για την ανάπτυξη κάθε παραγωγικής δραστηριότητας και τη στάθμιση κόστους – ωφέλειας σε κοινωνικό-οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτόν, κατά το σχεδιασμό, επιδιώκεται να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του χώρου και να ενσωματώνεται η περιβαλλοντική διάσταση σε κάθε τομεακή πολιτική. Ειδική αναφορά γίνεται, στην ενότητα περί τουρισμού, στην «...προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου...».

### **Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό**

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ-Τ) αποτελεί στην ουσία εξειδίκευση του ΓΠΧΣΑΑ στον σημαντικό τομέα του Τουρισμού και έχει ως σκοπό την παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών καθώς και τη διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την δεκαπενταετία (2009 – 2024).

Βασικός άξονας που διατρέχει το περιεχόμενό του είναι η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, η οποία εξάλλου αποτελεί προϋπόθεση για την επιβίωση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα και επίσης η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων που ενδιαφέρουν τον τουρισμό, η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης καθώς και η διαμόρφωση ενός σαφέστερου πλαισίου κατευθύνσεων προς τον υποκείμενο σχεδιασμό, τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Μεταξύ των στόχων που θέτει το ΕΠΧΣΑΑ-Τ περιλαμβάνονται:

- η προώθηση της υγιούς επιχειρηματικότητας, μέσα από τη δημιουργία σταθερού πλαισίου κανόνων που αφορούν στη χωροθέτηση επιχειρήσεων, που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη δημιουργία συνθηκών για προσέλκυση σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων
- η διάχυση της ανάπτυξης του τουρισμού σε περισσότερες γεωγραφικές περιοχές με πολιτικές που θα ενθαρρύνουν ή θα αποθαρρύνουν τη συγκέντρωση των επενδύσεων στον τουρισμό
- η διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους υπολοίπους τομείς της οικονομίας, με πολιτικές οι οποίες ενισχύουν τη διασύνδεσή τους
- η παροχή των αναγκαίων κατευθύνσεων προς τα υποκείμενα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού για την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης, στο πλαίσιο της αειφόρου, ισόρροπης, συνεκτικής και ολοκληρωμένης διαχείρισης του χώρου

Σε επίπεδο ενεργειών ή δράσεων, και εξειδικεύοντας τις μορφές του τουριστικού προϊόντος, γίνεται αναφορά στον αθλητικό τουρισμό, στο πλαίσιο ανάπτυξης του οποίου η δημιουργία υποδομών μηχανοκίνητου αθλητισμού θεωρείται ως απαίτηση .

Ακόμα περιλαμβάνονται ειδικές ρυθμίσεις για τις «σύνθετες και ολοκληρωμένες τουριστικές υποδομές μικτής χρήσης» και σαν τέτοιες εννοούνται αυτές που χαρακτηρίζονται από συνδυασμένη ανάπτυξη ξενοδοχείων διαφόρων λειτουργικών μορφών/τύπων υψηλών προδιαγραφών (4 ή 5 αστερών), υπηρεσιών αναψυχής και άθλησης, εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής (συνεδριακά κέντρα, γκολφ, κέντρα θαλασσοθεραπείας κ.ά.), ως διακεκριμένα τμήματα των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων και προαιρετικά κατοικιών προς πώληση, στις οποίες θα προβλέπεται η δυνατότητα παροχής ξενοδοχειακών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Η ανάπτυξη σύνθετων και ολοκληρωμένων τουριστικών υποδομών μικτής χρήσης είναι δυνατή εφόσον:

- Συμβάλλουν στον εμπλουτισμό και την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, ύστερα από συνεκτίμηση και της κατάστασης/δυνατοτήτων των πόρων που τίθενται προς εκμετάλλευση, δηλαδή της φέρουσας ικανότητάς τους, συμπεριλαμβανομένης αφενός της ικανότητας των

δικτύων και των υποδομών να υποστηρίξουν υψηλής ποιότητας τουριστικές υπηρεσίες και αφετέρου του σεβασμού στο περιβάλλον και στο τοπίο

- Ενισχύουν σημαντικά την κοινωνική, οικονομική και παραγωγική βάση της ευρύτερης περιοχής που τις περιβάλλει
- Εξασφαλίζουν ικανοποιητική ζήτηση για τη βιωσιμότητα των επιμέρους υποδομών τους
- Διαθέτουν ικανοποιητική πρόσβαση
- Εφαρμόζουν βέλτιστες τεχνικές λύσεις στους τομείς της πρόληψης και αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (οικολογικά σήματα και σφραγίδες περιβαλλοντικής ποιότητας).
- Αναπτύσσονται σε γήπεδα μεγαλύτερα των 150 στρεμμάτων

Σε επίπεδο αξιολόγησης τέτοιων ενεργειών εκτιμώνται θετικά:

- Η παράλληλη προώθηση δράσεων ανάδειξης / προβολής στοιχείων της φυσικής ή και πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής (κέντρα πληροφόρησης, λαογραφικά κ.ά. μουσεία, αποκατάσταση και προβολή τόσο πολιτιστικών μνημείων όσο και νεώτερων χαρακτηριστικών κτισμάτων της υπαίθρου, όπως παλιοί νερόμυλοι ή ανεμόμυλοι, βρύσες) ή και αναβίωσης παραδοσιακών δραστηριοτήτων
- Η ενσωμάτωση αξιόλογων στοιχείων της τοπικής αρχιτεκτονικής
- Η υιοθέτηση σύγχρονων προτύπων περιβαλλοντικής διαχείρισης και εξοικονόμησης ενέργειας (βιοκλιματικός σχεδιασμός) και υδάτινων πόρων
- Η εξασφάλιση ενεργειακής αυτάρκειας με χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας
- Η αποκατάσταση και αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων οικισμών και γενικότερα παλαιών κελυφών, καθώς και αλλοιωμένων φυσικών / τουριστικών πόρων (π.χ. παλιά λατομεία)
- Η ενίσχυση των κοινωνικών υποδομών της ευρύτερης περιοχής

Η ανάπτυξη σύνθετων κι ολοκληρωμένων τουριστικών υποδομών μικτής χρήσης είναι δυνατή σε οργανωμένους υποδοχείς με τους όρους και προϋποθέσεις που

καθορίζονται στο άρθρο 29 του ν. 2545/1997 «Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης» (Π.Ο.Τ.Α.).

### ***Οργανωμένοι υποδοχείς δραστηριοτήτων***

Οργανωμένοι υποδοχείς δραστηριοτήτων είναι εκείνες οι περιοχές που αναπτύσσονται, βάσει ενιαίου σχεδιασμού, προκειμένου να λειτουργήσουν, κατά κύρια ή αποκλειστική χρήση, ως οργανωμένοι χώροι ανάπτυξης παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Οι όροι και οι προϋποθέσεις ποικίλουν αναλόγως με τον γεωγραφικό χώρο. Οι οργανωμένοι υποδοχείς δραστηριοτήτων είναι ΕΧΣ και για τον σχεδιασμό τους εφαρμόζονται οι οικείες, για κάθε κατηγορία δραστηριότητας, διατάξεις. Οι κατηγορίες αυτές είναι οι εξής:

1. Π.Ο.Α.Π.Δ. «Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων» άρθρο 24 ν. 1650/1986
2. Ε.Σ.Χ.Α.Σ.Ε. «Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων» άρθρο 5 ν. 4146/2013
3. Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Ειδικά Σχέδια Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων» άρθρο 12 ν. 3986/2011 (τα λεγόμενα προγράμματα fast track)
4. Π.Ο.Τ.Α. «Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης» άρθρο 29 ν. 2545/1997
5. Επιχειρηματικά Πάρκα ν. 3982/2011
6. Εμπορευματικά κέντρα ν. 3333/2005
7. Τοπικά ρυμοτομικά σχέδια άρθρο 26 ν. 1337/1983
8. ΠΠΑΠ «Περιοχή Πολεοδομικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης» ν. 4280/2014 (ΦΕΚ Α' 175/8.8.2013).

### **Νόμοι – Εργαλεία σχεδιασμού**

Εκτός από τα σχέδια χωροταξίας και πολεοδομίας που αναλύσαμε παραπάνω υπάρχει και ένας αριθμός εργαλείων και νομοθετημάτων που συμπληρώνει το εθνικό σύστημα σχεδιασμού. Κάποιοι νόμοι είναι από ισχύ πριν την ΧΩΠΟΜΕ. Παρακάτω θα περιγράψουμε συνοπτικά την χρησιμότητα που έχει το κάθε εργαλείο στον σχεδιασμό:

- Η **πολεοδομική μελέτη** είναι το σύνολο των σχεδίων που αναλύουν τις χρήσεις γης, την ιδιοκτησία, τα δίκτυα υποδομών και τα θεσμικά δεδομένα. Εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ειδικών παραγωγικών χρήσεων, ιδιωτικής πολεοδόμησης και περιπτώσεις οικισμών Α' και Β' κατοικίας. Θεσμοθετήθηκε με τον ν. 947/1979(Αραβαντινός, 2007).
- Η **πράξη εφαρμογής** είναι το όργανο σχεδιασμού το οποίο καθορίζει την εισφορά σε γη από μια ιδιοκτησία. Η εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης γίνεται με την εκπόνηση πράξης εφαρμογής. Η πράξη εφαρμογής περιλαμβάνει όλη την έκταση στην οποία αναφέρεται η πολεοδομική μελέτη. Επίσης προσδιορίζει τα τμήματα που προορίζονται για κοινόχρηστους χώρους ή αυτά που καταλαμβάνονται από κοινωφελείς χώρους. Το όργανο αυτό έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις αλλά το πρωτοσυναντάμε ήδη από το νομοθετικό διάταγμα του 1923 (Αραβαντινός, 2007).
- Άλλο εργαλείο είναι τα **Σ.Ο.Α.Π. «Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων»**, τα οποία είναι πράξη εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού. Με τα ΣΟΑΠ η πολιτεία επιδιώκει να αντιμετωπίσει την αναπτυξιακή υστέρηση και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές. Αυτό το εργαλείο, εκτός από την καταπολέμηση της διάχυσης, επιδιώκει επίσης να βελτιώσει και τις υποδομές, αλλά και να αντιμετωπίσει προβλήματα κοινωνικού χαρακτήρα. Τα ΣΟΑΠ θεσμοθετούνται με τον νόμο 2742/1997 (Αγγελίδης, 2000).
- Ένα άλλο εργαλείο, που θεσπίστηκε με τον 1337/1983 είναι οι **Ζ.Ο.Ε. «Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου»**. Γύρω από τις πόλεις και κατά μήκος των ακτών οι ΖΟΕ ελέγχουν την χρήση γης. Επίσης κανονίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες με τις οποίες μπορεί να εγκρίνεται η πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας μέσα στις ΖΟΕ. Μετά την έγκριση των ΕΧΣ, οι ΖΟΕ που έχουν ενσωματωθεί σε αυτό, παύουν να ισχύουν ως αυτοτελείς ρυθμίσεις και ισχύουν οι ρυθμίσεις των ΕΧΣ (Αγγελίδης, 2000), (ΦΕΚ Α' 142/28-6-2014).
- Το 2014 έγινε αναθεώρηση του **Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής (Ρ.Σ.Α.Α.)** μετά από δετή και πλέον μελέτη. Στην ουσία το

ΡΣΑΑ αντικαθιστά το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας το οποίο ίσχυε πιο πριν (το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας είχε θεσμοθετηθεί με τον ν. 1515/1985) και έχει ως στόχο την πολεοδομική και χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και του νομού Αττικής. Οι ΖΟΕ και τα Γ.Π.Σ. (νυν ΤΧΣ) είναι κάποια από τις μελέτες που θεσμοθετεί (Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Αθήνας).

- Οι **Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (Π.Ε.Χ.Π.)** που θεσμοθετούνται με τον ν. 2742/1999 είναι οι περιοχές εντός ή εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οικισμών προϋφισταμένων του 1923 ή εντός ορίων οικισμών κάτω των 2.000 κατοίκων, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερα ή κρίσιμα προβλήματα χωρικής ανάπτυξης που απαιτούν ειδικό σχεδιασμό και ρύθμιση (ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999).
- Οι **Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες (Ε.Π.Μ.)** είναι ένα από τα κύρια θεσμοθετημένα εργαλεία ίδρυσης και διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών. Καθότι οι περιοχές περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μην επηρεαστεί η προστασία του περιβάλλοντος. Οι ΕΠΜ θεσμοθετήθηκαν με τον ν.1650/1986 και η σχέση που έχουν με τον σχεδιασμό κατά κύριο λόγο είναι ο καθορισμός των προστατευόμενων περιοχών (ΚΥΑ: Αριθμός 69269/5387/90).
- Περνώντας σε έναν πιο νομικής υπόστασης τομέα του σχεδιασμού θα αναφέρουμε τις **Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις (Σ.Π.Ε.)** οι οποίες ανήκουν στην κατηγορία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Πρόκειται για ένα κοινοτικό δίκαιο που περιλαμβάνει διαδικασίες εκτίμησης και αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός σχεδίου ή προγράμματος. Συνήθως οι εγκρίσεις αφορούν την εκπόνηση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) και Εγκρίσεις Περιβαλλοντικών Ορίων (Ε.Π.Ο.). Οι ΣΜΠΕ και οι ΕΠΟ εγκρίνονται με το ίδιο προεδρικό διάταγμα που εγκρίνονται και τα ΕΧΣ και πρέπει να τηρούνται κατά την υλοποίηση και εξειδίκευση αυτών, σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις ΣΜΠΕ. Σκοπός της ΣΠΕ είναι η υψηλού επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος



και αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων σε αυτό. Οι ΣΠΕ θεσμοθετήθηκαν με κοινή υπουργική απόφαση 107017/28.8.2006 αλλά συμμορφώνονται με βάση την ευρωπαϊκή οδηγία 2001/42/EK (Επίσημη ιστοσελίδα του ΥΠΑΠΕΝ).

### ***Ειδικά Σχέδια Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ)***

Το ζήτημα της αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας αντιμετωπίζει ο Ν. 3986/2011 (ΦΕΚ Α'152/2011) μέσα από «...διαδικασία πολεοδομικής ωρίμανσης των δημοσίων ακινήτων και απόδοσης σε αυτά βιώσιμης επενδυτικής ταυτότητας, με σκοπό την αξιοποίησή τους, που συνιστά λόγο εντόνου δημοσίου συμφέροντος...». Το ενδιαφέρον, από πλευράς χωρικού σχεδιασμού, εστιάζεται στις διατάξεις που αφορούν στους Γενικούς κανόνες χωροθέτησης και γενικές χρήσεις γης που καθορίζει για τα δημόσια ακίνητα.

Ειδικότερα για την ανάπτυξη και αξιοποίηση των δημοσίων ακινήτων καθορίζονται γενικοί κανόνες χωροθέτησης που έχουν ως εξής:

- Οι κατευθύνσεις της εθνικής χωροταξικής πολιτικής, όπως αυτές απορρέουν από τα υφιστάμενα χωροταξικά πλαίσια εθνικού επιπέδου, λαμβάνονται υπόψη και συνεκτιμώνται κατά τον καθορισμό του χωρικού προορισμού των δημοσίων ακινήτων σε συνδυασμό με τις ανάγκες της δημοσιονομικής βιωσιμότητας, της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της επένδυσης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η βέλτιστη δυνατή σχέση μεταξύ των χωροταξικών επιλογών και των οικονομικών και δημοσιονομικών στόχων για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.
- Δεν επιτρέπεται η αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων, τα οποία εμπίπτουν στο σύνολό τους σε οικότοπους προτεραιότητας, σε περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης και προστασίας της φύσης, σε πυρήνες εθνικών δρυμών, σε διατηρητέα μνημεία της φύσης, σε εθνικά πάρκα και σε υγρά τοπους διεθνούς σημασίας.
- Η αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων, στα οποία περιλαμβάνονται χώροι που προστατεύονται από την κείμενη περιβαλλοντική και αρχαιολογική νομοθεσία λόγω του ειδικού χαρακτήρα τους, όπως είναι ιδίως ζώνες προστασίας αρχαιολογικών χώρων, ιστορικοί τόποι,

φυσικά πάρκα και περιοχές οικοανάπτυξης, πραγματοποιείται σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και περιορισμούς που θέτουν οι σχετικές διατάξεις των νόμων 998/ 1979, 1650/1986 και 3028/2002, όπως ισχύουν.

- Η αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων που εμπίπτουν σε Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) της ορنيθοπανίδας της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ ενεργείται μόνον εφόσον επιτρέπεται από τα υφιστάμενα ειδικά νομικά καθεστώτα προστασίας τους και υπό τους όρους και προϋποθέσεις που θεσπίζουν τα καθεστώτα αυτά.

Αναφορικά με τις Γενικές χρήσεις γης, τα δημόσια ακίνητα, τα οποία βρίσκονται σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923, ή κάτω των 2.000 κατοίκων, μπορούν να υπάγονται, σύμφωνα με το γενικό προορισμό ανάπτυξης και αξιοποίησής τους, στις ακόλουθες γενικές κατηγορίες χρήσεων γης:

- Τουρισμός – Αναψυχή
- Επιχειρηματικά πάρκα
- Θεματικά πάρκα – Εμπορικά κέντρα – Αναψυχή
- Μεταφορικές, τεχνικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές υποδομές και λειτουργίες
- Δημόσια ακίνητα μικτών χρήσεων

Επίσης καθορίζονται οι γενικοί όροι δόμησης, όπως ο συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης και το ύψος των κτιρίων.

Βασική προϋπόθεση για την ένταξη δημοσίου ακινήτου στις ρυθμίσεις του ν. 3986/2001 αποτελεί η μεταβίβασή του στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)<sup>2</sup>.

Για τον καθορισμό του χωρικού προορισμού των δημοσίων ακινήτων καταρτίζονται και εγκρίνονται, σύμφωνα με το αρ. 12 του ν.3986/2011, Ειδικά

---

<sup>2</sup> Το ΤΑΙΠΕΔ συστάθηκε με το ν. 3986/2011, έχει την μορφή Ανώνυμης Εταιρείας και λειτουργεί για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Το προϊόν από την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους της Χώρας

Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) με τα οποία καθορίζονται και εγκρίνονται:

- Ο βασικός χωρικός προορισμός (επενδυτική ταυτότητα) του προς αξιοποίηση ακινήτου, δηλαδή η υπαγωγή του σε μία εκ των γενικών κατηγοριών χρήσεων γης και όρων δόμησης
- Οι ειδικότερες χρήσεις γης που επιτρέπονται στην έκταση του προς ανάπτυξη ακινήτου και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί που αποσκοπούν στον έλεγχο της έντασης κάθε χρήσης.
- Οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης του προς αξιοποίηση ακινήτου.
- Ειδικές ζώνες προστασίας και ελέγχου στα οριοθετούμενα κατά τα ανωτέρω ακίνητα, εφόσον απαιτείται, στις οποίες μπορεί να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί στις χρήσεις γης, στη δόμηση και στην εγκατάσταση και άσκηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών.
- Οι περιβαλλοντικοί όροι του σχεδίου, σύμφωνα με την κατά νόμο προβλεπόμενη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Όπως γίνεται φανερό τα ΕΣΧΑΔΑ συνιστούν χωρικό σχεδιασμό, πέραν του Γενικού Χωροταξικού Πλαισίου και των Ειδικών, πάνω στην δικαιολογητική βάση της αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας, όπως επιβάλλεται από τα Μεσοπρόθεσμα Πλαίσια Δημοσιονομικής Πολιτικής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος μπορεί να χαρακτηρισθούν ως ΕΣΧΑΔΑ και άλλα δημόσια ακίνητα, πλην αυτών που περιήλθαν στο ΤΑΙΠΕΔ, εφόσον το ζητήσει ο κύριος του ακινήτου.

#### ***Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ)***

Ως Στρατηγικές Επενδύσεις ορίζονται οι παραγωγικές επενδύσεις που επιφέρουν ποσοτικά και ποιοτικά αποτελέσματα σημαντικής εντάσεως στη συνολική εθνική οικονομία και προάγουν την έξοδο της χώρας από την οικονομική κρίση. Θεσπίζονται με τον ν. 4146/2013 (ΦΕΚ Α' 90/2013) και αφορούν κυρίως την κατασκευή, ανακατασκευή, επέκταση ή τον εκσυγχρονισμό υποδομών και δικτύων:

- στη βιομηχανία,
- στην ενέργεια,

- στον τουρισμό,
- στις μεταφορές και επικοινωνίες,
- στην παροχή υπηρεσιών υγείας,
- στη διαχείριση απορριμμάτων,
- σε έργα υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας,
- στον τομέα εκπαίδευσης,
- στον τομέα του πολιτισμού,
- στον πρωτογενή τομέα και στη μεταποίηση αγροδιατροφικών προϊόντων και
- στην παροχή υπηρεσιών, εν γένει, του τριτογενούς τομέα

Πραγματοποιούνται με χρηματοδότηση είτε από Δημόσιες επενδύσεις, είτε ιδιωτών, είτε με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (η οποία συμπίπτει σύμφωνα με το ν. 3389/2005/ΦΕΚ 232 Α'), είτε με συμβάσεις μικτής μορφής. Για τον χαρακτηρισμό μιας επένδυσης ως στρατηγικής θα πρέπει να ικανοποιούνται κριτήρια όπως το ύψος της επένδυσης, η βιωσιμότητά της, ο αριθμός των δημιουργούμενων ή διατηρούμενων θέσεων εργασίας κ.ά., τα οποία καθορίζει ο ν. 4146/2013.

Τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων(Ε.Σ.Χ.Α.Σ.Ε.) καταρτίζονται στο πλαίσιο του ορθολογικού σχεδιασμού και της ολοκληρωμένης ανάπτυξης των περιοχών υποδοχής των Στρατηγικών Επενδύσεων, καθώς και των βοηθητικών και συνοδών έργων τους, από την Γενική Γραμματεία Στρατηγικών και Ιδιωτικών Επενδύσεων και αφορούν επενδύσεις επί ιδιωτικών ακινήτων. Αναφορικά με τους Γενικούς κανόνες χωροθέτησης, τις Γενικές χρήσεις γης και τους Γενικούς όρους δόμησης ισχύουν κατ' αναλογία όσα ισχύουν και για τα ΕΣΧΑΔΑ.

### ***Περιοχές Πολεοδομικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (ΠΠΑΠ)***

Στην Ελλάδα η ιδιωτική πολεοδόμηση εμφανίζεται για πρώτη φορά το 1960, με την κατασκευή έργων υποδομής από οικοδομικούς συνεταιρισμούς, οι οποίοι με την κατασκευή τους αναλάμβαναν ταυτόχρονα και την υποχρέωση για εισφορά σε γη. Ειδικά από τότε και για τρεις δεκαετίες η ιδιωτική δόμηση είχε να κάνει με την κοινωνική κατοικία. Επίσημα η ιδιωτική πολεοδόμηση θεσπίζεται με τον νόμο 2508/1997 μέσα από τις «Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης» (Π.Ε.Ρ.Π.Ο.). Ο νόμος αυτός περί ιδιωτικής πολεοδόμησης ίσχυε μέχρι και το 2014,

οπότε και αντικαταστάθηκε από το ν. 4280/2014 «Περιοχή Πολεοδομικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης» (Π.Π.Α.Ι.Π.).

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 4280/2014 ως «Περιοχή Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (Π.Π.Α.Ι.Π.) μπορεί να καθορίζεται η εδαφική έκταση που βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως, εκτός οικισμών προ του 1923, καθώς και εκτός οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκους, η οποία συγκεντρώνει μία σειρά βασικών προϋποθέσεων, όπως:

- να προβλέπεται ως τέτοια σε ισχύοντα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ), ή Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), ή Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (ΣΧΟΟΑΠ)
- να μην εμπίπτει σε περιοχή ειδικού νομικού καθεστώτος όπως δάση, δασικές ή αναδασωτέες εκτάσεις, κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους, δημόσιο κτήμα, κοινόχρηστους χώρους αιγιαλού, παραλίας, όχθης και παρόχθιας ζώνης, να μην αποτελεί τμήμα γης υψηλής παραγωγικότητας και να μην εμπίπτει σε περιοχές προστασίας, στις οποίες απαγορεύεται η δόμηση, σύμφωνα με τις διατάξεις που τις διέπουν.
- η προς πολεοδόμηση έκταση πρέπει να είναι ενιαία κατά το άρθρο 2 και να έχει ελάχιστη επιφάνεια πενήντα στρέμματα.

Η περιοχή περιβαλλοντικής αναβάθμισης και ιδιωτικής πολεοδόμησης οριοθετείται και οργανώνεται πολεοδομικά:

- Προς εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου και την αύξηση των οργανωμένων χώρων περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης.
- Προς εξυπηρέτηση μίας ή περισσότερων κατηγοριών χρήσεων γης κατά τα άρθρα 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 και 30 του ν. 4269/2014 (Α' 142).

### ***Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ)***

Ως Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης χαρακτηρίζονται οι δημόσιες ή ιδιωτικές εκτάσεις, εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, εκτός ορίων οικισμών προϋφιστάμενων του 1923 και εκτός ορίων οικισμών κάτω των δυο

χιλιάδων κατοίκων, όπου δημιουργείται ένα σύνολο τουριστικών εγκαταστάσεων, αποτελούμενο από ξενοδοχεία διαφόρων λειτουργικών μορφών, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής, καθώς και συμπληρωματικές εγκαταστάσεις αναψυχής, άθλησης και γενικά υπηρεσιών διάθεσης του ελεύθερου χρόνου των τουριστών (ΦΕΚ Α' 254/15-12-1997).

## **Συμπεράσματα**

Παρ' όλα τα πιεστικά προβλήματα, που αντιμετώπισε η ελληνική κοινωνία αναφορικά με τις χρήσεις γης και την ορθολογική ανάπτυξη των κάθε είδους δραστηριοτήτων μέσα στο χώρο, έφτασε το τελευταίο τέταρτο του περασμένου αιώνα για να αναγνωρισθεί ο χωροτακτικός και πολεοδομικός σχεδιασμός ως μια αναγκαία συνθήκη, που θα πρέπει να χαρακτηρίζει την οργάνωση και λειτουργία του ελληνικού χώρου.

Η έως τότε πραγματικότητα, σε θεσμικό επίπεδο, διακρίνονταν από αποσπασματικές ρυθμίσεις, οι οποίες άφησαν ελεύθερο πεδίο για αυτορρυθμιστικές διαδικασίες, με αποτέλεσμα την διόγκωση συμπεριφορών όπως η άναρχη δόμηση, η τυχαία χωροθέτηση παραγωγικών λειτουργιών κλπ. και η συνακόλουθη εμφάνιση αρνητικών φαινομένων όπως η στρεβλή επέκταση του αστικού ιστού, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και του τοπίου, οι ανισότητες, μεταξύ πληθυσμιακών ομάδων, ως προς τις βασικές συνθήκες διαβίωσης (δίκτυα υποδομής, κοινόχρηστοι χώροι, εύκολη πρόσβαση σε κοινωνικές δομές κ.ά.).

Από το 1976 και μετά (οπότε και, με το ν. 360/1976, εισήχθη ο χωροταξικός σχεδιασμός ως «εργαλείο» για την θεσμοθέτηση γενικών αρχών και κατευθύνσεων για την ακολουθητέα χωροταξική πολιτική, στο πλαίσιο προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης) έχουμε πληθώρα νομοθετημάτων σχετικών με την χωροταξική οργάνωση της χώρας, τα οποία διαδέχονται το ένα το άλλο, σε μια προσπάθεια να διορθωθούν οι στρεβλώσεις και να ελεγχθεί, προς συγκεκριμένες κατευθύνσεις, η διαχείριση του χώρου.

Βασικό ποιοτικό χαρακτηριστικό όλων των νομοθετημάτων αποτελεί το ότι αναγνωρίζουν τον δημόσιο χαρακτήρα του χωροτακτικού σχεδιασμού και θέτουν στόχους, οι οποίοι έχουν το κοινωνικό όφελος ως άξονα αναφοράς. Έτσι έννοιες όπως η προστασία του περιβάλλοντος, η εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, η

οργάνωση του οικιστικού και παραγωγικού χώρου, η παραγωγική και κοινωνική συνοχή, η βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη, ο στρατηγικός και ρυθμιστικός σχεδιασμός, η διαφύλαξη της πολιτιστικής κληρονομιάς κ.ά. αποτελούν τον καταλύτη στην εξελικτική διαδικασία διαμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου για την οργάνωση του χώρου στην Ελλάδα – και αυτό είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο, το οποίο προσδιορίζει ποιοτικά τις σχετικές ενέργειες και δράσεις, που αναπτύσσονται στο πλαίσιο εφαρμογής των νόμων.

Στον αντίποδα, παρατηρούνται πιέσεις για μετατόπιση του χαρακτήρα του σχεδιασμού προς διαδικασίες που θα αφήνουν μεγαλύτερο ελεύθερο πεδίο στις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς, για να διαμορφώσουν οι ίδιες, μέσα από καθεστώα αυτορρύθμισης, τους κανόνες χωροταξικού σχεδιασμού, υπό την έννοια ότι με αυτό τον τρόπο δεν περιορίζεται η ιδιωτική πρωτοβουλία και επομένως αναπτύσσονται ευνοϊκότερες συνθήκες για την διασφάλιση της επιθυμητής και επιδιωκόμενης από όλους (και την Πολιτεία) οικονομικής – και συνακόλουθα κοινωνικής - ανάπτυξης.

Αυτό ακριβώς το πεδίο αντιπαράθεσης είναι έκδηλο και στο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, λαμβάνοντας ως δεδομένο τις δυνατότητες παρέκκλισης που αφήνει για την χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων, πέραν των γενικών ρυθμίσεων, σε μια προσπάθεια εξισορρόπησης και άμβλυνσης των κοινωνικών συγκρούσεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΙΣΤΑΣ FORMULA 1

### Εισαγωγή

Ο Τουρισμός αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και σαν τέτοιος αντιμετωπίζεται και στο πλαίσιο του εθνικού χωρικού σχεδιασμού. Κατά συνέπεια, οι οποιοσδήποτε παραγωγικές επενδύσεις αναπτύσσονται για την ενίσχυσή του, συνεισφέρουν στην γενικότερη ανάπτυξή της.

Ο υπερκείμενος χωροταξικός σχεδιασμός προβλέπει σχετικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της χώρας, καθορίζοντας γενικούς όρους και προϋποθέσεις χωροθέτησης παρόμοιων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η εξειδίκευση στην ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων ρυθμίζεται από το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και συγκεκριμενοποιείται από τον υποκείμενο σχεδιασμό, έτσι όπως αυτός προκύπτει μέσα τους σχετικούς εφαρμοστικούς νόμους.

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός αποτελεί ένα εν δυνάμει τουριστικό προϊόν, το οποίο στη χώρα μας δεν έχει τύχει σημαντικής αξιοποίησης. Εξειδικευμένη μορφή του μηχανοκίνητου αθλητισμού, με έντονα δυναμικά χαρακτηριστικά ως προς τα οικονομικά του μεγέθη, αποτελεί το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων τύπου Formula και ειδικά αυτό της Formula1 – που είναι και το αντικείμενο της εργασίας.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε ζητήματα σχετικά με:

- Το θεσμικό πλαίσιο του υποκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού το οποίο αφορά στην δημιουργία αυτοκινητοδρομίου (πίστας αγώνων αυτοκινήτου)
- Τα «εργαλεία» χωροθέτησης μιας τέτοιας δραστηριότητας
- Τις απαιτούμενες ενέργειες έως την εξασφάλιση του συνόλου των απαιτούμενων προϋποθέσεων

### Θεσμικό πλαίσιο

Οι πίστες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων, ως χρήση γης, εμπίπτουν στην κατηγορία των Ιδιαίτερων Χρήσεων, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 31



του ν. 4269/2014, οι οποίες εξειδικεύονται κατά το σχεδιασμό ή κατά τις ειδικές διατάξεις για τη χωροθέτησή τους.

Το Π.Δ. 14/2007 (ΦΕΚ Α' 10/2007) «Καθορισμός προδιαγραφών για τη δημιουργία Αυτοκινητοδρομίων» είναι το νομοθέτημα που ρυθμίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να τηρούνται για την κατασκευή πίστας αγώνων αυτοκινήτου στον ελλαδικό χώρο.

Σαν αυτοκινητοδρόμιο ορίζεται ο χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος που βρίσκεται σε απομονωμένη περιοχή εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης ή ορίων οικισμού και προορίζεται για τη διεξαγωγή αγώνων αυτοκινήτου και αποτελείται από το σύνολο των υποδομών:

- πίστας αγώνων αυτοκινήτου
- κτιριακών εγκαταστάσεων, που υποστηρίζουν και διευκολύνουν τους αγώνες αυτοκινήτου και
- συμπληρωματικών υποδομών στον περιβάλλοντα χώρο

Η ίδρυση και εγκατάσταση αυτοκινητοδρομίου επιτρέπεται σε ενιαίο γήπεδο, επιφάνειας τουλάχιστον τετρακοσίων στρεμμάτων, κείμενο εκτός οικιστικών περιοχών, δασικών εκτάσεων, αρχαιολογικών χώρων και γενικά προστατευομένων περιοχών, το οποίο είναι άμεσα προσπελάσιμο από όλα τα μέσα μεταφοράς. Οι βασικές προδιαγραφές που τίθενται για την επιλογή θέσης της πίστας (ανεξάρτητα από τις ισχύουσες και εφαρμοστέες χωροτακτικές και πολεοδομικές διατάξεις) και θα πρέπει να ισχύουν σωρευτικά, συνοψίζονται στις παρακάτω:

- Ικανοποιητικό συγκοινωνιακό δίκτυο (χερσαίο και θαλάσσιο)
- Αεροδρόμιο, ευρισκόμενο σε χρονοαπόσταση μικρότερη από 120 χλμ. ή/και 2 ώρες
- Δρόμος προσπέλασης – σύνδεσης με εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο και δυνατότητα κυκλοφοριακής σύνδεσης της εγκατάστασης με το δρόμο προσπέλασης, με ελάχιστο πλάτος οκτώ μέτρα
- Εξασφάλιση υδροδότησης σε πόσιμο νερό, ηλεκτροδότησης και τηλεφωνίας - δυνατότητα παροχών
- Η θέση της έκτασης να βρίσκεται εκτός ορίων οικισμού ή σχεδίου πόλης και να εξασφαλίζεται η αποφυγή ηχορύπανσης

- Να απέχει κατ' ελάχιστο και σε ευθεία γραμμή 2.000μ. από τα όρια παραδοσιακών οικισμών, 1.500 μ. από τα όρια αρχαιολογικών και χώρων νεότερων μνημείων ή των τυχόν καθορισμένων ζωνών προστασίας τους και 2.000 μ. από τα όρια Εθνικών Δρυμών, βιότοπων και προστατευόμενων περιοχών ή των τυχόν καθορισμένων ζωνών προστασίας τους
- Να βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 50 χλμ. από Περιφερειακό Νοσοκομείο, 25 χλμ. από Κέντρο Υγείας και 50 χλμ. από σταθμό Πυροσβεστικής
- Να υπάρχουν κύρια Ξενοδοχειακά καταλύματα 3, 4 & 5 αστερών συνολικής δυναμικότητας τουλάχιστον 1.000 κλινών σε απόσταση μικρότερη των 100 χλμ.
- Να υπάρχουν εγκαταστάσεις αναψυχής και κέντρα διασκέδασης σε απόσταση μικρότερη των 50 χλμ.
- Άλλες εξυπηρετήσεις (Τράπεζα, ταχυδρομεία, τουριστικά γραφεία, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, εμπορικά καταστήματα, φαρμακεία) σε απόσταση μικρότερη των 50 χλμ.

Στο ίδιο Π.Δ. προβλέπονται επίσης και μία σειρά άλλων ρυθμίσεων οι κυριότερες, των οποίων, αφορούν :

- Τις προδιαγραφές των αθλητικών χώρων (έκταση, αγωνιστικό χώρο και τις συμπληρωματικές εξυπηρετήσεις του αγωνιστικού χώρου)
- Τις προδιαγραφές των κτιριακών εγκαταστάσεων (χώροι διοίκησης/οργάνωσης αγώνων και φιλοξενίας, χώροι τύπου, χώροι αγωνιζόμενων, χώροι κοινού και λοιπές εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως ελικοδρόμιο, θέση συγκομιδής και διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων κλπ.)
- Τις προδιαγραφές ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού για τις οποίες, ρυθμίσεις, θα γίνει εκτενέστερη αναφορά σε επόμενη ενότητα. Σαν αρμόδιος φορέας για την αδειοδότηση δημιουργίας της πίστας ορίζεται ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ).

Η διαδικασία έγκρισης δημιουργίας αυτοκινητοδρομίου (πίστας) αποτελείται από τα παρακάτω στάδια:

1. **Έγκριση σκοπιμότητας**, η οποία χορηγείται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) και εγκρίνεται από τον Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης. Στο στάδιο αυτό εξετάζεται η πληρότητα του φακέλου, σε σχέση με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που απαιτούνται, την τήρηση των όρων χωροθέτησης και πολεοδόμησης, την εξασφάλιση των όρων περιβαλλοντικής προστασίας και ακόμα στοιχεία που αναφέρονται στην προβλεπόμενη απασχόληση, στις υπηρεσίες που θα προσφέρονται από το αυτοκινητοδρόμιο και την εκτίμηση βιωσιμότητας της επένδυσης.
2. **Περιβαλλοντική αδειοδότηση**, η οποία χορηγείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και αναφέρεται στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων που θα ισχύσουν για την επένδυση, αποτελεί δε απαραίτητο δικαιολογητικό για την έγκριση καταλληλότητας του γηπέδου.
3. **Έγκριση καταλληλότητας του γηπέδου**, η οποία χορηγείται από το Υπουργείο Πολιτισμού (Γενική Γραμματεία Αθλητισμού) και είναι δεσμευτική για τον ΕΟΤ. Ειδικότερα για τη χάραξη της πίστας και τις συμπληρωματικές υποστηρικτικές της εγκαταστάσεις, το σχέδιο πρέπει να είναι προεγκεκριμένο ως προς την ασφάλεια και την καταλληλότητα των υποδομών από τις Διεθνείς Ομοσπονδίες μηχανοκίνητου αθλητισμού (FIA και FIM) ή τις αντίστοιχες ελληνικές ομοσπονδίες. Η έγκριση καταλληλότητας οικοπέδου για τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίου ισχύει για δύο (2) χρόνια και η ανανέωσή της είναι δυνατή με σχετική αίτηση του επενδυτή, σύμφωνα με τα ισχύοντα κατά τον χρόνο της ανανέωσης.
4. **Έγκριση αρχιτεκτονικής μελέτης**, η οποία χορηγείται από τον ΕΟΤ, μετά την σύμφωνη γνώμη της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, για το τμήμα των αθλητικών εγκαταστάσεων, που είναι και δεσμευτική.

Ειδική διαδικασία αδειοδότησης απαιτείται για την λειτουργία του αυτοκινητοδρομίου (πίστας) η οποία συνίσταται στην χορήγηση Ειδικού Σήματος Λειτουργίας από τον ΕΟΤ. Πριν τη χορήγηση του ειδικού σήματος λειτουργίας διενεργείται αυτογία για να διαπιστωθεί αν έχει υλοποιηθεί και εφαρμοστεί πιστά η

εγκεκριμένη από τον ΕΟΤ αρχιτεκτονική μελέτη και αν οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός πληρούν τις προδιαγραφές του Π.Δ. 14/2007. Το ειδικό σήμα λειτουργίας του αυτοκινητοδρομίου δεν απαλλάσσει τους υπευθύνους από την υποχρέωση της λήψης άδειας τέλεσης των αγώνων του μηχανοκίνητου αθλητισμού από τον αρμόδιο κρατικό φορέα κάθε φορά, καθώς και από την υποχρέωση λήψης επιμέρους αδειών, όπου απαιτείται, για τη λειτουργία της εγκατάστασης, από τους αρμόδιους φορείς.

### **Τρόποι έγκρισης χωροθέτησης πίστας στην Ελλάδα - Το σχεδιαστικό υπόβαθρο μιας πίστας F1**

Το Π.Δ. 14/2007, που αποτελεί το βασικό νομοθέτημα για την ίδρυση και λειτουργία αυτοκινητοδρομίου θέτει σαν βασική προϋπόθεση αυτό να βρίσκεται εκτός οικιστικών περιοχών, δασικών εκτάσεων, αρχαιολογικών χώρων και γενικά προστατευομένων περιοχών. Κατά συνέπεια απαιτούνται ειδικοί όροι χρήσεων γης και δόμησης, οι οποίοι καθορίζονται κατά περίπτωση και επομένως είναι απαραίτητη η σύνταξη Ειδικού Χωρικού Σχεδίου. Δεδομένης όμως της ιδιαιτερότητας που έχει η πίστα F1, απαιτούνται εξειδικευμένα νομοθετικά εργαλεία, τα οποία εξασφαλίζονται μέσα από οργανωμένους υποδοχείς δραστηριοτήτων, που επίσης αποτελούν ΕΧΣ.

Στην ενότητα αυτή θα επικεντρώσουμε σε αυτά τα νομοθετικά εργαλεία, τα οποία εν προκειμένω είναι:

- Οι Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ)
- Τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ)
- Τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ) και
- Οι Περιοχές Πολεοδομικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (ΠΠΑΠ)

Σε γενικές γραμμές εφαρμογή, σε κάθε περίπτωση, έχουν οι ΠΟΤΑ, σαν νομοθέτημα που αφορά τις τουριστικές επενδύσεις. Πέραν όμως αυτού παρέχεται η δυνατότητα (ή καθίσταται υποχρεωτική) και η εφαρμογή άλλων εργαλείων.

Σημαντικό και καθοριστικό στοιχείο για την επιλογή και εφαρμογή του νομοθετικού εργαλείου στην ίδρυση και λειτουργία πίστας αγώνων αυτοκινήτου αποτελεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς της έκτασης που θα χρησιμοποιηθεί. Σε αυτή την περίπτωση μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις ανάπτυξης της παραγωγικής επένδυσης:

- σε δημόσια έκταση, που εμπίπτει στις διατάξεις του ν.3986/2011, εφαρμόζεται υποχρεωτικά ΕΣΧΑΔΑ
- σε άλλη δημόσια έκταση, της οποίας ο κύριος επιθυμεί την εφαρμογή ΕΣΧΑΔΑ
- σε έκταση με μικτό ιδιοκτησιακό καθεστώς (δημόσια και ιδιωτική έκταση), οπότε μπορεί, κατ' αναλογία, να ισχύσουν τα παραπάνω
- σε ιδιωτική έκταση με εφαρμογή ΕΣΧΑΣΕ, εφόσον ο κύριος θέλει να την εντάξει στο καθεστώς της Στρατηγικής Επένδυσης

Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση εφαρμογή έχουν οι διατάξεις περί ΠΟΤΑ. Οι διατάξεις περί ΠΠΑΠΙ δεν αφορούν την πίστα F1, αλλά τις εξετάζουμε ως εργαλείο εφόσον ο εν δυνάμει επενδυτής θέλει να αναπτύξει συνδυαστικά την επένδυσή του, π.χ. δημιουργία πίστας μέσω ΠΟΤΑ/ΕΣΧΑΔΑ/ΕΣΧΑΣΕ και δημιουργία όμορης τουριστικής οικιστικής περιοχής μέσω ΠΠΑΠΙ – υπό την βασική, βέβαια, προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται με κάθε τρόπο η τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας. Στη συνέχεια θα αναλύσουμε το καθένα από τα τέσσερα νομοθετικά εργαλεία.

### **Η πίστα σε περιοχή ΠΟΤΑ**

Οι ΠΟΤΑ είναι το παλαιότερο από τα νομοθετικά εργαλεία που θα αναλύσουμε και θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 29 του ν. 2545/1997 «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές» (ΦΕΚ Α' 254/15-12-1997). Ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση τους γίνεται μετά από αίτηση φυσικών ή ΝΠΙΔ ή ΝΠΔΔ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και ΠΑΠΕΝ και ύστερα από γνώμη του οικείου περιφερειακού συμβουλίου, σε εφαρμογή εγκεκριμένου χωροταξικού σχεδίου, εθνικού ή περιφερειακού επιπέδου, ή τομεακής αναπτυξιακής - χωροταξικής μελέτης. Η εποπτεία των φορέων ίδρυσης και εκμετάλλευσης των ΠΟΤΑ ασκείται από τον Υπουργό Ανάπτυξης. Οι ΠΟΤΑ εναρμονίζονται με τις χρήσεις και λειτουργίες της ευρύτερης περιοχής και τους γενικότερους αναπτυξιακούς στόχους της. Εάν δεν υφίσταται εγκεκριμένο χωροταξικό σχέδιο ή τομεακή αναπτυξιακή

χωροταξική μελέτη πριν το χαρακτηρισμό και την οριοθέτηση με την παραπάνω ΚΥΑ μιας περιοχής ως ΠΟΤΑ, απαιτείται η σύνταξη και έγκριση γενικών κατευθύνσεων τουριστικής πολιτικής για τη δημιουργία ΠΟΤΑ, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Οι κατευθύνσεις αυτές συντάσσονται από τον ΕΟΤ και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού ΠΑΠΕΝ.

Με την παραπάνω κοινή απόφαση χαρακτηρισμού και οριοθέτησης ΠΟΤΑ καθορίζονται και εγκρίνονται τα εξής:

- Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί που αποσκοπούν στον έλεγχο της έντασης κάθε χρήσης
- Οι ειδικότεροι όροι και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος από την ίδρυση και λειτουργία της ΠΟΤΑ
- Η Γενική Διάταξη των προβλεπόμενων εγκαταστάσεων, η μέγιστη ανά χρήση εκμετάλλευση και τα διαγράμματα των δικτύων υποδομής
- Ο φορέας ίδρυσης και εκμετάλλευσης της ΠΟΤΑ, που θα πρέπει να έχει τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρείας

Επίσης εδώ να σημειώσουμε πως σε περίπτωση που η ΠΟΤΑ περιλαμβάνει εκτάσεις ή τμήματα εκτάσεων που υπάγονται σε ειδικό νομικό καθεστώς εφαρμόζονται επ' αυτών οι οικείες διατάξεις.

Στις περιπτώσεις που η έκταση πρόκειται να πολεοδομηθεί ή βρίσκεται εντός ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, τότε απαιτείται προηγούμενη έγκριση μελέτης πολεοδόμησης και καθορισμός των όρων και περιορισμών δόμησης<sup>3</sup>, που πραγματοποιείται με προεδρικό διάταγμα, ύστερα από πρόταση του Υπουργού ΠΑΠΕΝ. Η μελέτη συντάσσεται από το φορέα ίδρυσης και εκμετάλλευσης της ΠΟΤΑ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οικεία απόφαση χαρακτηρισμού και οριοθέτησής της, και πρέπει να περιλαμβάνει:

- Τις χρήσεις γης και τις τυχόν πρόσθετες απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις
- Τα διαγράμματα των δικτύων υποδομής

---

<sup>3</sup> Εάν η έκταση της Π.Ο.Τ.Α. δεν πολεοδομείται, επιτρέπεται η σύσταση οριζόντιων ιδιοκτησιών επί των τυχόν εγκρινόμενων μη αμιγώς τουριστικών εγκαταστάσεων, όλες δε οι επιτρεπόμενες να εγκατασταθούν σε αυτή χρήσεις υπόκεινται στους όρους και περιορισμούς της εκτός σχεδίου δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων του από 20.1.1988 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 61 Δ'). Για τον υπολογισμό της μέγιστης εκμετάλλευσης και των λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης, οι εκτάσεις της ΠΟΤΑ νοούνται ως ενιαίο σύνολο.

- Τους προβλεπόμενους κοινόχρηστους ή κοινωφελείς χώρους, που καταλαμβάνουν το 50% τουλάχιστον της συνολικής προς πολεοδόμηση έκτασης, καθώς και τους οικοδομήσιμους χώρους
- Τους γενικούς και ειδικούς όρους και περιορισμούς δόμησης, οι οποίοι μπορεί να ορίζονται ανά οικοδομικό τετράγωνο ή και ανά τμήμα του οικοδομικού τετραγώνου, εφόσον αυτό επιβάλλεται από τη διαμόρφωση του εδάφους ή τις ανάγκες προστασίας του φυσικού ή πολιτιστικού περιβάλλοντος ή άλλες ειδικές πολεοδομικές ανάγκες

Ο επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης απαγορεύεται να υπερβαίνει το 0,2 του συνόλου της έκτασης της ΠΟΤΑ. Η μελέτη πολεοδόμησης συνοδεύεται από πολεοδομικό σχέδιο, συντασσόμενο σε οριζοντιογραφικό και υψομετρικό τοπογραφικό διάγραμμα και έχει τις συνέπειες έγκρισης σχεδίου πόλεως κατά τις διατάξεις του ν.δ. της 17.7.1923. Οι κοινόχρηστοι χώροι της έκτασης περιέρχονται κατά κυριότητα στον οικείο ή τους οικείους ΟΤΑ, ενώ η φροντίδα της συντήρησής τους ανήκει στους ιδιοκτήτες των ακινήτων της Π.Ο.Τ.Α. Επίσης οι τυχόν εγκρινόμενες, κατά τις διαδικασίες των προηγούμενων παραγράφων, μη αμιγώς τουριστικές εγκαταστάσεις των ΠΟΤΑ δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν το 20% της συνολικής κατά περίπτωση νόμιμης εκμετάλλευσης.

### **Η πίστα ως περιοχή ΕΣΧΑΔΑ**

Αναφέρθηκε ήδη ότι το εργαλείο των ΕΣΧΑΔΑ αφορά στα δημόσια ακίνητα που περιήλθαν στο ΤΑΙΠΕΔ, αλλά και σε άλλα εφόσον το ζητήσουν οι κύριοί τους. Επίσης αφορά στα ιδιωτικά ακίνητα που εντάχθηκαν στο καθεστώς της Στρατηγικής Επένδυσης. Με τα ΕΣΧΑΔΑ οριοθετούνται τα δημόσια (ή ιδιωτικά) ακίνητα σε χάρτη κλίμακας 1:5.000 με συντεταγμένες κορυφών, βασιζόμενες στο Εθνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς ΕΓΣΑ '87 και καθορίζονται και εγκρίνονται:

- Ο βασικός χωρικός προορισμός (επενδυτική ταυτότητα) του προς αξιοποίηση ακινήτου, δηλαδή η υπαγωγή σε μία εκ των γενικών κατηγοριών χρήσεων γης και όρων δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 11 του ν. 3986/2011
- Οι ειδικότερες χρήσεις γης που επιτρέπονται στην έκταση του προς ανάπτυξη ακινήτου και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί που αποσκοπούν στον έλεγχο της έντασης κάθε χρήσης

- Οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης του προς αξιοποίηση ακινήτου
- Οι ειδικές ζώνες προστασίας και ελέγχου στα οριοθετούμενα κατά τα ανωτέρω ακίνητα, εφόσον απαιτείται, στις οποίες μπορεί να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί στις χρήσεις γης, στη δόμηση και στην εγκατάσταση και άσκηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών
- Οι περιβαλλοντικοί όροι του σχεδίου, σύμφωνα με την κατά νόμο προβλεπόμενη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΦΕΚ Α' 152/1-7-2011). Η έγκριση τους γίνεται με προεδρικά διατάγματα, αφού υποβληθεί αίτηση στην Γενική Γραμματεία Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών από τον κύριο του ακινήτου ή τον έλκοντα εξ αυτού δικαιώματα, που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και ΠΑΠΕΝ, ύστερα από εισήγηση του Κεντρικού Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας που προβλέπεται στο άρθρο 16 του ν. 3986/2011. Η αίτηση συνοδεύεται από τα εξής δικαιολογητικά:
  - Μελέτη στην οποία παρουσιάζεται και αξιολογείται το υφιστάμενο ρυθμιστικό καθεστώς του προς αξιοποίηση ακινήτου ιδίως από απόψεως επικαιρότητας, συνέργειας, συμπληρωματικότητας και βιωσιμότητας των σχετικών ρυθμίσεων και τεκμηριώνεται, με βάση κριτήρια χωροταξικά, περιβαλλοντικά, χρηματοοικονομικά και εμπορικά, ο βέλτιστος χωρικός προορισμός του ο οποίος συνιστά και τη βασική επενδυτική του ταυτότητα για κάθε μεταγενέστερη πράξη αξιοποίησης
  - ΣΜΠΕ (την οποία θα δούμε αναλυτικά παρακάτω). Η αρμόδια αρχή διενεργεί κατ' απόλυτη προτεραιότητα τη ΣΠΕ για τα δημόσια ακίνητα που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου (ΦΕΚ Α' 152/1-7-2011).

Με τα παραπάνω προεδρικά διατάγματα μπορεί να τροποποιούνται εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΖΟΕ και άλλα σχέδια χρήσεων γης, εφόσον η τροποποίηση καθίσταται αναγκαία για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και την



αποτελεσματική αξιοποίηση των δημοσίων ακινήτων, ιδίως στις περιπτώσεις που οι υφιστάμενες ρυθμίσεις και κατευθύνσεις είναι ασαφείς ή απορρέουν από ανεπίκαιρα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια<sup>4</sup>. Επίσης, με τα ίδια προεδρικά διατάγματα, μπορεί να τροποποιούνται εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και σχέδια πόλεως, καθώς και πολεοδομικές μελέτες και να καθορίζονται ειδικές χρήσεις γης και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης για τα εντός σχεδίου πόλεως δημόσια ακίνητα, ακόμη και κατά παρέκκλιση από τους ισχύοντες στην περιοχή όρους και περιορισμούς δόμησης, καθώς και από τις διατάξεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού, προκειμένου να αποδοθεί ο βέλτιστος πολεοδομικός και επενδυτικός προορισμός στο προς αξιοποίηση ακίνητο<sup>5</sup>.

Σε περίπτωση που οι υποψήφιοι κατασκευαστές επιθυμούν μεταβολή της έκτασης, των ορίων και του περιεχομένου του ΕΣΧΑΔΑ, αυτές οι μεταβολές επιτρέπονται μόνο εφόσον τηρηθούν οι διαδικασίες που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3986/2011. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας, επιτρέπεται η μεταβολή της έκτασης και των ορίων του ΕΣΧΑΔΑ, χωρίς την μεταβολή των συνολικών χρήσεων και των όρων και περιορισμών δόμησης, εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Η προκύπτουσα, λόγω της μεταβολής των ορίων, μείωση ή αύξηση της έκτασης του ΕΣΧΑΔΑ δεν υπερβαίνει το 15% της αρχικής οριοθετούμενης έκτασης
2. Δεν περιλαμβάνονται στην περιοχή επέκτασης του ΕΣΧΑΔΑ εκτάσεις υπαγόμενες σε ειδικά νομικά καθεστάτα, ή εκτάσεις για τις οποίες έχουν καθοριστεί μη συμβατές, με το ΕΣΧΑΔΑ, χρήσεις γης

### **Η πίστα ως περιοχή ΕΣΧΑΣΕ**

Τα ΕΣΧΑΣΕ αφορούν Στρατηγική Επένδυση που αναπτύσσεται σε ιδιωτική έκταση. Οι επενδυτές, που ζητούν την ένταξη της επενδυτικής πρότασής τους στη

---

<sup>4</sup> Ως ανεπίκαιρα νοούνται ιδίως τα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια που δεν έχουν υπαχθεί σε διαδικασία αξιολόγησης ή/και τροποποίησης ή αναθεώρησης μετά την πάροδο πέντε και πλέον ετών από την έγκριση ή την τελευταία αναθεώρηση ή τροποποίησή τους

<sup>5</sup> Στις περιπτώσεις αυτές, η δημοσίευση του σχετικού εγκριτικού διατάγματος έχει τις συνέπειες έγκρισης σχεδίου πόλεως, κατά τις διατάξεις του ν.δ. 17.7/16.8.1923

Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων, υποχρεούνται να υποβάλουν αίτηση που συνοδεύεται από πλήρη φάκελο, ο οποίος περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

**Επιχειρησιακό σχέδιο** της επένδυσης το οποίο περιλαμβάνει:

1. Τα στοιχεία του επενδυτή και των συνεργατών του
2. Αναφορά της προηγούμενης εμπειρίας του επενδυτή σε σχέση με το είδος και τη φύση της επένδυσης που προτείνει
3. Περιγραφή της επένδυσης
4. Περιγραφή των επί μέρους επενδύσεων, με ειδικότερη αναφορά σε επί μέρους επενδύσεις ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και περιβαλλοντικής προστασίας
5. Περιγραφή του τρόπου που προτείνεται για την υλοποίηση του έργου
6. Περιγραφή των επί μέρους δραστηριοτήτων και των υπηρεσιών που προβλέπεται ότι θα παρασχεθούν
7. Περιβαλλοντικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά των ακινήτων που προβλέπονται στο σχέδιο
8. Ανάλυση του προϋπολογισμού της συνολικής και των επί μέρους επενδύσεων που προβλέπονται
9. Ανάλυση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των επενδύσεων και του χρονικού διαστήματος λειτουργίας τους
10. Ανάλυση και τεκμηρίωση της αξιοπιστίας και της διασφάλισης των πηγών κεφαλαίου και της δομής χρηματοδότησης του έργου
11. Ανάλυση των χρηματορροών του έργου για την περίοδο κατασκευής των υποδομών και το χρόνο λειτουργίας και εκμετάλλευσης
12. Παράθεση των βασικών δεικτών αποδοτικότητας
13. Αναφορά οποιασδήποτε μορφής συνδρομής που έχει ζητηθεί από το Δημόσιο
14. Ανάλυση ενδεχομένων, άμεσων ή έμμεσων, αντισταθμιστικών ωφελειών υπέρ του Δημοσίου

**Ανάλυση των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων της επένδυσης** στην ελληνική οικονομία, σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα

**Κάθε πρόσθετο στοιχείο** από το οποίο προκύπτει η εξυπηρέτηση των στόχων και κριτηρίων της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ν. 3894/2010, τα οποία κριτήρια είναι:

- η βιωσιμότητα της προτεινόμενης επένδυσης,
- η φερεγγυότητα του επενδυτή,
- η μεταφορά γνώσης και τεχνογνωσίας,
- η προβλεπόμενη αύξηση της απασχόλησης,
- η περιφερειακή, ή κατά τόπους, ανάπτυξη της χώρας,
- η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας,
- η υιοθέτηση καινοτομίας και υψηλής τεχνολογίας,
- η αύξηση της εξαγωγικής δραστηριότητας,
- η προστασία του περιβάλλοντος και
- η εξοικονόμηση ενέργειας

**Ανέκκλητη εντολή και πληρεξουσιότητα**, προς την «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.», για να προβεί σε όλες τις νόμιμες ενέργειες για τον έλεγχο και διασταύρωση των στοιχείων του φακέλου της επενδυτικής πρότασης, τη λήψη των αδειών που απαιτούνται για την υπαγωγή της επενδυτικής πρότασης στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων και για την πραγματοποίηση της επένδυσης, τη συναίνεση του για τη δημοσίευση στοιχείων της επένδυσης (με εξαίρεση τυχόν εμπιστευτικά στοιχεία) και της εξέλιξής της, των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί, και τέλος των σχετικών αποφάσεων και γνωμοδοτήσεων, στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα της «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.».

**Αποδεικτικό καταβολής Διαχειριστικής Αμοιβής Αξιολόγησης** της επενδυτικής πρότασης στην «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.», η οποία δεν επιστρέφεται.

Για την επίβλεψη των Στρατηγικών Επενδύσεων συνιστάται Διυπουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων (Δ.Ε.Σ.Ε.), στην οποία μετέχουν ως Πρόεδρος, ο

Υπουργός Επικρατείας και ως μέλη οι Υπουργοί Οικονομικών, Εξωτερικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ΠΑΠΕΝ, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Πολιτισμού και Τουρισμού και ο αρμόδιος κατά περίπτωση Υπουργός, ο οποίος εισηγείται το θέμα της αρμοδιότητάς του. Η Γραμματειακή υποστήριξη στη ΔΕΣΕ παρέχεται από τη Γενική Γραμματεία Στρατηγικών Επενδύσεων. Η ΔΕΣΕ επίσης μπορεί να εξειδικεύσει περαιτέρω τα στοιχεία που πρέπει να περιέχονται στο φάκελο της επενδυτικής πρότασης, ιδίως ως προς το περιεχόμενο του επιχειρησιακού σχεδίου, της οικονομοτεχνικής μελέτης, της μελέτης σκοπιμότητας και της μελέτης επιπτώσεων της επένδυσης και να ρυθμίζονται λεπτομέρειες της διαδικασίας, ή ακόμα και να προσθέσει επιπλέον όρους, αν η ίδια το θεωρήσει αναγκαίο.

Μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε εργάσιμων ημερών, από την ημερομηνία κατάθεσης του φακέλου της επενδυτικής πρότασης, η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» υποχρεούται να γνωμοδοτήσει σχετικά με την πληρότητα του φακέλου, την πλήρωση των κριτηρίων του άρθρου 1 παραγράφου 1 του ν. 3894/2010 και τη σκοπιμότητα ένταξης της επένδυσης στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων. Έπειτα από την γνωμοδότηση ο επενδυτής ενημερώνεται άμεσα. Συγκεκριμένα στο άρθρο 1 του νόμου αναφέρεται ότι οι Στρατηγικές Επενδύσεις αφορούν ιδίως στην κατασκευή, ανακατασκευή, επέκταση ή στον εκσυγχρονισμό υποδομών και δικτύων στη βιομηχανία, στην ενέργεια, στον τουρισμό, στις μεταφορές και επικοινωνίες, στην παροχή υπηρεσιών υγείας, στη διαχείριση απορριμμάτων, σε έργα υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας. Τα κριτήρια, που θέτει το άρθρο 1 και πρέπει να τηρείται έστω το ένα από αυτά, είναι τα εξής:

- το συνολικό κόστος της επένδυσης να είναι πάνω από διακόσια εκατομμύρια ευρώ
- το συνολικό κόστος της επένδυσης να είναι πάνω από εβδομήντα πέντε εκατομμύρια ευρώ και ταυτόχρονα από την επένδυση να δημιουργούνται τουλάχιστον διακόσιες νέες θέσεις εργασίας
- να προβλέπεται ότι ποσό τουλάχιστον τριών εκατομμυρίων ευρώ επενδύεται, ανά τριετία, σε έργα υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας, που εντάσσονται στη στρατηγική επένδυση, ανεξαρτήτως του συνολικού κόστους της επένδυσης
- να προβλέπεται ότι ποσό τουλάχιστον τριών εκατομμυρίων ευρώ επενδύεται, ανά τριετία, σε έργα που προάγουν και δημιουργούν

υπεραξία για την περιβαλλοντική προστασία της Ελλάδας, ανεξαρτήτως του συνολικού κόστους της επένδυσης,

- να προβλέπεται ότι ποσό τουλάχιστον τριών εκατομμυρίων ευρώ επενδύεται, ανά τριετία, σε έργα που δημιουργούν υπεραξία στην Ελλάδα στο χώρο της εκπαίδευσης, της έρευνας και της τεχνολογίας με την έννοια της ποιοτικής ή ποσοτικής αύξησης της γνώσης, ανεξαρτήτως του συνολικού κόστους της επένδυσης,
- από την επένδυση δημιουργούνται, κατά βιώσιμο τρόπο, τουλάχιστον διακόσιες πενήντα νέες θέσεις εργασίας (ΦΕΚ Α' 204/2-12-2010).

Ανεξαρτήτως της παροχής, ή μη, γνώμης, αμέσως μετά την παρέλευση της προθεσμίας που είδαμε πιο πάνω, η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» προωθεί την αίτηση και το φάκελο της επενδυτικής πρότασης στη ΔΕΣΕ, αναφέροντας τους λόγους για τους οποίους δεν γνωμοδότησε. Η ΔΕΣΕ μέσα σε προθεσμία τριάντα εργάσιμων ημερών αποφασίζει για την ένταξη, ή μη, της επενδυτικής πρότασης στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων. Με πρωτοβουλία του Υπουργού Επικρατείας, η απόφαση της ΔΕΣΕ για την ένταξη της επενδυτικής πρότασης στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων εισάγεται προς κύρωση από τη Βουλή. Οι επενδυτικές προτάσεις είναι δεσμευτικές για τον επενδυτή, ο οποίος δεν μπορεί να τις μεταβάλει, παρά μόνο με απόφαση της ΔΕΣΕ, μετά από γνώμη της «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.». Η περιγραφή των πραγματικών δεδομένων που περιλαμβάνονται στο φάκελο υπέχουν θέση υπεύθυνης δήλωσης του ν. 1599/1986 (ΦΕΚ 75 Α') για τον κατά νόμο υπεύθυνο. Η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» υποβάλλει κάθε μήνα στη Γενική Γραμματεία Στρατηγικών Επενδύσεων αναλυτική έκθεση προόδου επί όλων των επενδυτικών προτάσεων και των σχετικών με αυτά ενεργειών της, οι οποίες είχαν υποβληθεί από τον επενδυτή. Αν υποβληθούν ψευδή στοιχεία, από δόλο ή βαριά αμέλεια, η ένταξη της επένδυσης στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων ανακαλείται με απόφαση της ΔΕΣΕ, με την οποία αποφασίζεται συγχρόνως και η κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής υπέρ της «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.»<sup>6</sup>. Αν υπάρξει αδικαιολόγητη καθυστέρηση του επενδυτή, ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του, μπορεί να διακοπεί η διαδικασία ένταξης της επένδυσης στη

---

<sup>6</sup> Η εγγυητική επιστολή καταπίπτει και στην περίπτωση που το έργο δεν εκτελεστεί, με ευθύνη του επενδυτή, εμπροθέσμως και προσηκόντως σύμφωνα με την επενδυτική πρόταση που υποβλήθηκε, τους περαιτέρω όρους που έχει θέσει η Δ.Ε.Σ.Ε. κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 παρ. 3 και τις άδειες που εκδόθηκαν

Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων, με απόφαση και πάλι της ΔΕΣΕ, μετά από γνώμη της «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.». Στην περίπτωση αυτή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου ως προς την επένδυση αυτή και η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» επιστρέφει το φάκελο στον επενδυτή, μαζί με τις άδειες που έχουν εκδοθεί - όσες δε διαδικασίες εκκρεμούν, ενώπιον οποιασδήποτε αρχής, συνεχίζονται και ολοκληρώνονται, με επιμέλεια του επενδυτή, ενώπιον των αρμόδιων αρχών και υπηρεσιών.

### **Η πίστα ως περιοχή ιδιωτικής πολεοδόμησης**

Στο προηγούμενο κεφάλαιο είδαμε ποιά εδαφική περιοχή μπορεί να πολεοδομηθεί ως ΠΠΑΠ, έτσι όπως ορίζεται από τον σχετικό νόμο. Στην περίπτωση αυτή η διαδικασία έγκρισης στηρίζεται αποκλειστικά στον ν. 4280/2014.

Οι προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 1, ώστε μια περιοχή να μπορεί να γίνει ΠΠΑΠ, είναι οι εξής:

- Η περιοχή να μην εμπίπτει σε περιοχή ειδικού νομικού καθεστώτος, όπως δάση, δασικές ή αναδασωτέες εκτάσεις, κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους, δημόσιο κτήμα, κοινόχρηστους χώρους αιγιαλού, παραλίας, όχθης και παρόχθιας ζώνης, να μην αποτελεί τμήμα γης υψηλής παραγωγικότητας και να μην εμπίπτει σε περιοχές προστασίας, στις οποίες απαγορεύεται η δόμηση, σύμφωνα με τις διατάξεις που τις διέπουν.
- Η περιοχή περιβαλλοντικής αναβάθμισης και ιδιωτικής πολεοδόμησης πρέπει να οριοθετείται και οργανώνεται πολεοδομικά, ως προς την εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου και την αύξηση των οργανωμένων χώρων περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης, καθώς και την εξυπηρέτηση μίας ή περισσότερων κατηγοριών χρήσεων γης
- Η περιοχή να μην διακόπτεται από υδατορέματα ή οδικό δίκτυο ή κάτι ανάλογο ( δηλαδή να είναι ενιαία)

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 4280/2014, οι ενδιαφερόμενοι, προκειμένου να πολεοδομήσουν μια ΠΠΑΠ, προσκομίζουν στη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΑΠΕΝ, ορισμένα δικαιολογητικά για να πάρουν την βεβαίωση καταλληλότητας. Η βεβαίωση καταλληλότητας έχει να κάνει κυρίως με τα γεωχωρικά

χαρακτηριστικά της προτεινόμενης περιοχής, γεωλογική – γεωτεχνική Έκθεση, Έκθεση ελέγχου τίτλων, καθώς και τεχνική έκθεση με τις αιτούμενες χρήσεις γης και τα προγραμματικά μεγέθη, για την οικιστική ανάπτυξη της έκτασης. Η εισφορά στο κράτος, για κάθε οικοδομήσιμο στρέμμα είναι 400 ευρώ και κατατίθενται στο Πράσινο Ταμείο<sup>7</sup>.

Το άρθρο 7 όμως του ν. 4280/2014 θέτει μια συγκεκριμένη προϋπόθεση που, εμμέσως, κάνει εξαιρετικά δύσκολη την έγκριση χωροθέτησης πίστας μέσω ΠΠΑΠ. Συγκεκριμένα αναφέρει πως η, προς πολεοδόμηση, έκταση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα τριακόσια στρέμματα. Με την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης και την έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος μπορεί να τροποποιούνται όροι και προβλέψεις του υπερκείμενου επιπέδου σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΖΟΕ, ΣΧΟΟΑΠ κ.λπ.) μετά από ειδική αιτιολόγηση.

Στο άρθρο 29 του ν. 4280/2014 είναι καταγεγραμμένες οι διατάξεις που αφορούν την λειτουργία αθλητικών χώρων και την προστασία αθλούμενων και θεατών, όπου συγκεκριμένα καθορίζεται ότι «...για τη λειτουργία οποιουδήποτε αγωνιστικού χώρου, πλην των υπαγομένων στις διατάξεις του άρθρου 32 του παρόντος νόμου, απαιτείται άδεια για τη συνδρομή των αναγκαίων προϋποθέσεων ασφαλείας για αθλούμενους και θεατές. Η άδεια χορηγείται στη διοίκηση της αθλητικής εγκατάστασης ή στο φορέα στον οποίο αυτή ανήκει από τον Γενικό Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Μέχρι την έκδοση της ως άνω απόφασης, θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης (Κ.Υ.Α.) 46596/2004 (Β' 1793), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί...».

Απαραίτητη διαδικασία στην πολεοδόμηση περιοχών ΠΠΑΠ και κατ' επέκταση στην κατασκευή πίστας, είναι η πολεοδομική μελέτη η οποία εκπονείται, με πρωτοβουλία των ενδιαφερομένων και εγκρίνεται με προεδρικό διάταγμα, μετά από πρόταση του αρμόδιου Υπουργού ΠΑΠΕΝ και γνώμη του ΚΕΣΥΠΟΘΑ. Η πολεοδομική μελέτη ακολουθεί την χορήγηση βεβαίωσης καταλληλότητας, από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου και για την έγκρισή της απαιτείται η γνώμη του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου. Η πολεοδομική μελέτη συνοδεύεται από πολεοδομικό σχέδιο, συντασσόμενο σε οριζοντιογραφικό και υψομετρικό τοπογραφικό υπόβαθρο και έχει τις συνέπειες έγκρισης σχεδίου πόλεως κατά τις

---

<sup>7</sup> Σε περίπτωση που χρειάζεται κάποια επιπρόσθετη αδειοδότηση, μπορεί να γίνει παράλληλα με την διαδικασία χορήγησης βεβαίωσης καταλληλότητας

διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος της 17.7/16.8.1923. Το περιεχόμενο της πολεοδομικής μελέτης περιλαμβάνει τις χρήσεις γης (μαζί με τυχόν πρόσθετες απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις), δίκτυα και έργα υποδομής, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, (οι οποίοι ανέρχονται σε ποσοστό τουλάχιστον πενήντα τοις εκατό της συνολικής έκτασης της περιοχής ΠΠΑΠ), γενικούς και ειδικούς όρους και περιορισμούς δόμησης, συντελεστές δόμησης και τα ύψη των κτισμάτων.

Η ολοκλήρωση των έργων πιστοποιείται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, αφού ληφθεί υπόψη η έκθεση της αρμόδιας διεύθυνσης της περιφέρειας, η οποία στηρίζεται στο πόρισμα, κατ' ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4030/2011 (Α' 249), πέντε ελεγκτών δόμησης, που ορίζονται μετά από κλήρωση. Έως τον ορισμό των ελεγκτών δόμησης η εισήγηση της αρμόδιας διεύθυνσης γίνεται μετά από έκθεση επιτροπής, που αποτελείται από τρεις τεχνικούς υπαλλήλους της περιφέρειας και συγκροτείται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Να επισημάνουμε επίσης πως, σε κάθε στάδιο έγκρισης των έργων υποδομής και ανωδομής, καθώς και των απαραίτητων έργων για τη διαμόρφωση και λειτουργία του υπό ίδρυση οικισμού, θα πρέπει να έχουν εγκριθεί οι περιβαλλοντικοί όροι κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του ν. 4014/2011, καθώς και της παραγράφου 10 του άρθρου 2 του ίδιου νόμου.

### **Περιβαλλοντική αδειοδότηση – Περιβαλλοντική μελέτη**

Είδαμε πιο πάνω πως, με την υλοποίηση και εξειδίκευση των ΕΧΣ (και άρα κάθε οργανωμένου υποδοχέα δραστηριοτήτων, ανεξάρτητα από την μορφή που έχει αυτός), πρέπει να τηρούνται και οι κατευθύνσεις, οι όροι και τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Οπότε απαραίτητη προϋπόθεση για την δημιουργία μιας πίστας είναι η εκτίμηση, η αξιολόγηση και η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που μπορεί να επιφέρει. Για τις περιπτώσεις των ΕΣΧΑΔΑ και ΕΣΧΑΣΕ απαιτείται Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (Σ.Π.Ε.) και Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.).

Η διαδικασία της ΣΠΕ προϋποθέτει τέσσερα βήματα σύμφωνα με το εθνικό και κοινοτικό της δίκαιο. Τα βήματα αυτά είναι:

1. Η εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)
2. Η διεξαγωγή διαβουλεύσεων



3. Η συνεκτίμηση της ΣΜΠΕ και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων κατά τη λήψη απόφασης
4. Η ενημέρωση επί των αποφάσεων που πάρθηκαν

Σύμφωνα με τον ν. 107017/2006, από την στιγμή που απαιτείται μια ΣΠΕ, τότε είναι απαραίτητη η εκπόνηση ΣΜΠΕ για το προτεινόμενο σχέδιο. Στην ΣΜΠΕ εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου, καθώς και οι λογικές εναλλακτικές δυνατότητες, σε περιεκτική μορφή, λαμβανομένων υπόψη των στόχων και του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου. Η ΣΜΠΕ περιλαμβάνει τις πληροφορίες που, ευλόγως, μπορεί να απαιτούνται για την εκτίμηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες γνώσεις και μεθόδους εκτίμησης, το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομερειών του σχεδίου ή του προγράμματος, το στάδιο της διαδικασίας εκπόνησης του και το βαθμό στον οποίο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις δύνανται να αξιολογηθούν καλύτερα, σε διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη εκτίμησής τους.

Το περιεχόμενο της ΣΜΠΕ αποτελείται από:

1. Μη τεχνική περίληψη του συνόλου της μελέτης
2. Γενικά στοιχεία της αρχής σχεδιασμού του σχεδίου και του μελετητή
3. Σκοπιμότητα και στόχους του σχεδίου, μαζί με τον τρόπο με τον οποίο οι στόχοι αυτοί και τα περιβαλλοντικά ζητήματα ελήφθησαν υπόψη κατά την προετοιμασία του
4. Περιγραφή του σχεδίου βάσει του περιεχομένου, του γεωγραφικού πεδίου και των δραστηριοτήτων που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εφαρμογή του
5. Εναλλακτικές δυνατότητες
6. Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος (σχετικά στοιχεία της τρέχουσας κατάστασης, περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά και τυχόν περιβαλλοντικά προβλήματα)
7. Εκτίμηση, αξιολόγηση και αντιμετώπιση των επιπτώσεων του σχεδίου στο περιβάλλον (επίσης σε αυτό το βήμα περιγράφονται

οι προτάσεις, οι κατευθύνσεις και μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την, κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση οποιωνδήποτε σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον, καθώς επίσης και το σύστημα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του σχεδίου)

8. Στοιχεία κανονιστικής πράξης
9. Δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την εκπόνηση της ΣΜΠΕ
10. Βασικές μελέτες και έρευνες (καταγράφονται οι απολύτως αναγκαίες πρόσθετες βασικές μελέτες και έρευνες, οι οποίες θα πρέπει να εκπονηθούν, πριν την έγκριση των έργων και δραστηριοτήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος)
11. Κείμενα τεκμηρίωσης και χάρτες (αυτά προκύπτουν ανάλογα με την χωρική διάσταση του σχεδίου και συνοδεύουν την ΣΜΠΕ ως παράρτημα)

Ως προς την έκταση και το βαθμό λεπτομέρειας των πληροφοριών, που πρέπει να περιλαμβάνονται στην ΣΜΠΕ, η αρχή σχεδιασμού μπορεί να ζητήσει εγγράφως, από την αρμόδια αρχή, περαιτέρω διευκρινίσεις. Το Υπουργείο επιδιώκει την διασφάλιση ως προς την επάρκεια των ΣΜΠΕ και ανακοινώνει στην Επιτροπή Ε.Κ., τα τυχόν μέτρα που λαμβάνει όσον αφορά την ποιότητα αυτών των μελετών.

Για την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4014/11 «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 209/Α/2011). Συγκεκριμένα για την πίστα F1 δεν απαιτείται η υποβολή και αξιολόγηση ΜΠΕ, αλλά υπόκεινται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις (Π.Π.Δ.), που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των απαιτούμενων, κατά περίπτωση, αδειών που προβλέπονται για την κατασκευή, εγκατάσταση ή λειτουργία τους (Επίσημη ιστοσελίδα του ΥΠΑΠΕΝ).

Για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων μιας πίστας F1 οι υποψήφιοι κατασκευαστές υποβάλλουν αίτηση η οποία συνοδεύεται από:

- 1. Προέγκριση χωροθέτησης**, η οποία αφορά στην πραγματοποίηση νέων έργων ή επέκταση υφισταμένων, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Για την προέγκριση χωροθέτησης ο ενδιαφερόμενος ιδιώτης ή ο αρμόδιος φορέας, υποβάλλει στην κεντρική ή περιφερειακή υπηρεσία, που θα του υποδείξει το Υπουργείο, σχετική αίτηση που συνοδεύεται, από τα παρακάτω δικαιολογητικά σε τρία, τουλάχιστον, αντίτυπα:
  - Τοπογραφικό διάγραμμα (απόσπασμα χάρτου Γ.Υ.Σ.) της ευρύτερης περιοχής, κλίμακας από 1:50.000 έως 1:20.000 με ιδιαίτερη επισήμανση της θέσης της πίστας
  - Τοπογραφικό διάγραμμα της πίστας, κλίμακας 1:1000 έως 1:200.
  - Σειρά φωτογραφιών με ιδιαίτερη επισήμανση της πίστας
  - Ερωτηματολόγιο σύμφωνα με τον Πίνακα 3 του άρθρου 16 της παρούσας ΚΥΑ

Στην συνέχεια τα άνω δικαιολογητικά αποστέλλονται στην αρμόδια Κεντρική Υπηρεσία περιβάλλοντος του ΥΠΑΠΕΝ η οποία οφείλει, εντός είκοσι επίσης ημερών να εκφράσει τις απόψεις της. Εάν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, ισχύει, πλέον, ότι υπάρχει σύμφωνη γνώμη για την προέγκριση χωροθέτησης. Εφόσον από το ερωτηματολόγιο προκύψει ότι το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα δεν προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, τότε το ερωτηματολόγιο αυτό, με τις απαντήσεις αποτελεί την Μ.Π.Ε. για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων. Ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται να αιτιολογεί τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, εφόσον ζητηθεί από τις πιο πάνω υπηρεσίες, προσκομίζοντας και πρόσθετα στοιχεία. Για τις περιοχές Αθήνας και της Θεσσαλονίκης η αίτηση και τα δικαιολογητικά αποστέλλονται και στον Οργανισμό Αθήνας ή στον Οργανισμό Θεσσαλονίκης αντίστοιχα. Η προέγκριση χωροθέτησης γίνεται με απόφαση Υπουργού ΠΑΠΕΝ, ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας κατά περίπτωση, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας του ΠΑΠΕΝ, μέσα σε προθεσμία 2 μηνών από την υποβολή της αίτησης.

- 2. Το ερωτηματολόγιο ή Μ.Π.Ε.**, εφόσον κριθεί, κατά το στάδιο της προέγκρισης χωροθέτησης, ότι πρέπει να συνταχθεί τέτοια μελέτη. Το περιεχόμενο της Μ.Π.Ε. καθορίζεται στον Πίνακα 2, του άρθρου 16 της συγκεκριμένης ΚΥΑ.

Η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργων και δραστηριοτήτων, για μια πίστα, έχει ως βάση την προέγκριση χωροθέτησης, όπως προείπαμε. Οι περιβαλλοντικοί όροι για τις δραστηριότητες, που αναφέρονται στο άρθρο 9 της παρούσας ΚΥΑ, εγκρίνονται με κοινή απόφαση του Υπουργού ΠΑΠΕΝ και του αρμόδιου, κατά περίπτωση Υπουργού. Για τις περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης οι περιβαλλοντικοί όροι εγκρίνονται ύστερα από γνώμη του Οργανισμού Αθήνας ή Θεσσαλονίκης. Η απόφαση αναφέρεται τουλάχιστον στα παρακάτω θέματα:

1. Στο είδος και στο μέγεθος της δραστηριότητας
2. Στις ειδικές οριακές τιμές εκπομπής ρυπαντικών φορτίων και συγκεντρώσεων, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις
3. Στις ειδικές οριακές τιμές στάθμης θορύβου και δονήσεων, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις
4. Στα τεχνικά έργα και μέτρα αντιρρύπανσης ή, γενικότερα, αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, που επιβάλλεται να κατασκευασθούν, λαμβανομένης υπόψη της καλύτερης διαθέσιμης τεχνολογίας, με τον όρο ότι η εφαρμογή τέτοιων μέτρων δεν συνεπάγεται υπερβολικό κόστος
5. Στο περιβάλλον της περιοχής και ιδιαίτερα στα ευαίσθητα στοιχεία του
6. Στις ειδικά προστατευόμενες ζώνες
7. Στον καθορισμό αναγκαίων για τη διατήρηση τους μέτρων και έργων
8. Στον καθορισμό του χρονικού διαστήματος για το οποίο ισχύει η χορηγούμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων καθώς και των προϋποθέσεων για την αναθεώρηση τους

Εάν από τη λειτουργία της εγκατάστασης προκύπτει ότι δεν προστατεύεται επαρκώς το περιβάλλον, με όμοια απόφαση επιβάλλονται πρόσθετοι όροι. Επίσης, σε περίπτωση ανανέωσης ή τροποποίησης της άδειας λειτουργίας των έργων, πρέπει να ενημερώνεται το ΥΠΑΠΕΝ για ενδεχόμενη επανεξέταση των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων.

Η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης χωρίζεται σε κατηγορίες και αυτή που εκπονείται στην περίπτωση των ΠΠΑΠΠ είναι η Ειδική Περιβαλλοντική

Μελέτη (Ε.Π.Μ.). Οι ΕΠΜ εφαρμόζονται για δυο περιπτώσεις. Η πρώτη είναι για βιομηχανικές δραστηριότητες και η δεύτερη για μη βιομηχανικές και άλλα έργα, τα οποία ενδέχεται να εκμεταλλευτούν φυσικούς πόρους, να προκαλέσουν ρύπανση ή να υποβαθμίσουν το περιβάλλον. Το περιεχόμενο των ΕΠΜ αποβλέπει στην τεκμηρίωση και αξιολόγηση της σημασίας του προστατευτέου αντικειμένου, στην διατύπωση μέτρων προστασίας ή και διαχείρισης του και στην τεκμηρίωση της σκοπιμότητας των μέτρων αυτών. Οι αρμόδιοι φορείς που αναθέτουν ή καταρτίζουν οι ίδιοι ΕΠΜ, μπορεί να είναι δημόσιοι φορείς, ΝΠΔΔ, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι Δημόσιες Επιχειρήσεις, φυσικά πρόσωπα, ή ενώσεις προσώπων και ΝΠΙΔ.

Η πίστα F1 υπάρχει ως έργο κατασκευής, που απαιτεί περιβαλλοντική μελέτη, στην κατηγοριοποίηση των έργων κατασκευής του άρθρου 4 της ΚΥΑ 69269/5387/90 (κατηγορία Α, ομάδα ΙΙ, παρ. 11, περ. β').

Όσον αφορά την διαδικασία ανάθεσης των ΕΠΜ, ο εργοδότης προβαίνει σε δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος<sup>8</sup>, στην οποία πρέπει να αναγράφονται απαραίτητα τα ακόλουθα στοιχεία:

- Ονομασία του εργοδότη
- Τίτλος και αντικείμενο της μελέτης
- Οι απαιτούμενες ειδικότητες επιστημόνων
- Τρόπος ανάθεσης της μελέτης και οι όροι επιλογής αναδόχου (ανάδοχος μπορεί να είναι φυσικό πρόσωπο ή ενώσεις προσώπων ή ΝΠΙΔ)
- Η προβλεπόμενη αμοιβή της μελέτης
- Προθεσμία, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 20 ημερών
- Αρμόδια υπηρεσία για την κατάθεση των αιτήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος
- Απαιτούμενα συνοδευτικά της αίτησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος (ΚΥΑ: Αριθμός 69269/5387/90).

---

<sup>8</sup> η πρόσκληση ενδιαφέροντος δημοσιεύεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες της πρωτεύουσας και σε μία ημερήσια εφημερίδα της έδρας του Νομού ή των Νομών που αναφέρεται η Ε.Π.Μ., καθώς και στο Ενημερωτικό Δελτίο του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας

Η ανάθεση Ε.Π.Μ. γίνεται με σύμβαση που συνομολογείται με απευθείας επιλογή, βάσει αιτιολογημένης απόφασης του εργοδότη, μετά από αξιολόγηση των προσόντων του αναδόχου και εφόσον κριθεί ότι ανταποκρίνονται στους όρους που εμπεριέχονται στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Συνεκτιμώνται επίσης τα οικονομικά δεδομένα της προσφοράς. Η υπογραφή της σύμβασης ανάθεσης πραγματοποιείται μέσα σε προθεσμία δύο μηνών από τη δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος στο Ενημερωτικό Δελτίο του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.)<sup>9</sup>.

Ως συστατικά στοιχεία της σύμβασης θεωρούνται:

- Το συμφωνητικό συναποδοχής των όρων εκπόνησης της μελέτης
- Η ειδική συγγραφή υποχρεώσεων όπου λεπτομερώς αναφέρονται όλες οι λεπτομέρειες της μελέτης και της σύμβασης<sup>10</sup>.

Η παραλαβή της μελέτης πραγματοποιείται με την έκδοση από τον εργοδότη βεβαίωσης ότι ο ανάδοχος συμμορφώθηκε με τις συμβατικές του υποχρεώσεις και ακολουθεί η έγκριση της μελέτης. Με το πέρας της, η μελέτη αποστέλλεται και εγκρίνεται από τον υπουργό ΠΑΠΕΝ.

### **Οικοδομική άδεια**

Τελευταίο στάδιο στο ελληνικό πολεοδομικό σύστημα, πριν φτάσουμε στην κατασκευή ενός έργου, είναι η οικοδομική άδεια. Πρόκειται για το στάδιο το οποίο επιτρέπει την εκτέλεση των οικοδομικών εργασιών, εφόσον πλέον πληρούνται όλες οι διαδικασίες του περιεχομένου της<sup>11</sup>. Εκδίδεται από τις πολεοδομικές διευθύνσεις της χώρας - είτε από τις περιφέρειες, είτε από τις αποκεντρωμένες διοικήσεις, είτε από το Υπουργείο. Στην περίπτωση πίστας F1 η οικοδομική άδεια χορηγείται από το Υπουργείο. Η σημαντικότητα που έχει μια οικοδομική άδεια στον πολεοδομικό

---

<sup>9</sup> Η υπογραφή της σύμβασης μπορεί να πραγματοποιηθεί και μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής, εφόσον συμφωνεί ο ανάδοχος, διαφορετικά η ανάθεση της μελέτης επαναπροκηρύσσεται (ΚΥΑ: Αριθμός 69269/5387/90).

<sup>10</sup> Ο σκοπός της Ε.Π.Μ., η διάρθρωση και το περιεχόμενο της μελέτης, ο τρόπος παρουσίασης της μελέτης, ο τρόπος καταβολής της αμοιβής της μελέτης, εγγυήσεις, προθεσμίες εκπόνησης και υποβολής της μελέτης, ο επιβλέπων τις εργασίες κατάρτισης της μελέτης και ο τρόπος άσκησης της επίβλεψης, υποχρεώσεις αναδόχου - όροι έκπτωσης του, ποινικές ρήτρες, υπεριμερίες, υποχρεώσεις εργοδότη - όροι λύσης της σύμβασης, τρόπος άσκησης ενστάσεων, αιτήσεων θεραπείας και επίλυσης των διαφορών καθώς και η προθεσμία παραλαβής και έγκρισης της μελέτης (ΚΥΑ: Αριθμός 69269/5387/90)

<sup>11</sup> Η βιβλιογραφία αυτής της ενότητας στηρίζεται αποκλειστικά στο Π.Δ. 8/13.7.93/ΦΕΚ 795 Δ'

σχεδιασμό είναι ότι αρχικά οριστικοποιεί την δημιουργία του έργου στο περιβάλλον και κατά δεύτερον εξασφαλίζει τη νομιμότητα του για τον ιδιοκτήτη.

Στην διαδικασία έκδοσης της οικοδομικής άδειας αρχικά πραγματοποιούνται οι προκαταρκτικές εργασίες, οι οποίες έχουν να κάνουν με σχηματισμό του φακέλου της άδειας. Οι προκαταρκτικές εργασίες, καταγράφονται παρακάτω στον πίνακα 4 της ενότητας αυτής, και είναι κατά κύριο λόγο οι εργασίες πληρότητας του έργου. Επίσης στον φάκελο που αναφέραμε περιλαμβάνονται και:

1. Στοιχεία υποψηφίων
2. Προϋπολογισμός έργου (αμοιβές/φοροτεχνικά κλπ.)
3. Έγγραφο προς υπογραφή από το Υπουργείο
4. Τεχνική περιγραφή του έργου
5. Εκπόνηση τουλάχιστον των απαραίτητων (για την πρωτοκόλληση του φακέλου) μελετών (τοπογραφικών, αρχιτεκτονικών και παθητικής πυροπροστασίας)

Επόμενο στάδιο της διαδικασίας αποτελεί ο προέλεγχος του φακέλου, με σκοπό τον έλεγχο πληρότητας (ο οποίος φαίνεται αναλυτικά στον Πίνακα 1) ως προς τα απαραίτητα έγγραφα, μελέτες κλπ. που πρέπει να περιλαμβάνει. Κατόπιν αυτού ο φάκελος πρωτοκολλείται. Σε περίπτωση που ο φάκελος παρουσιάζει ελλείψεις, η υπηρεσία δεν πρέπει να τον πρωτοκολλήσει και δύναται να τον επιστρέψει.

Επόμενο στάδιο είναι ο έλεγχος όλων των μελετών που έχουν γίνει νωρίτερα για το έργο, τις οποίες αναφέραμε στις προηγούμενες ενότητες. Επίσης πραγματοποιείται και έλεγχος των μελετών, που είναι απαραίτητες για την οικοδομική άδεια. Η συνήθης σειρά ελέγχου μελετών είναι κατά σειρά: τοπογραφικά, αρχιτεκτονικά/παθητική πυροπροστασία, στατικά, μηχανολογικά, φοροτεχνικά.

Στο τελευταίο στάδιο το έργο παίρνει την οικοδομική άδεια, αφού πλέον έχει γίνει ο τελικός έλεγχος των φοροτεχνικών της άδειας, έχει γίνει επανέλεγχος των τοπογραφικών και έχει πάρει το έργο τις απαραίτητες εγκρίσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες (όποιες εγκρίσεις χρειάζονται) οι οποίες φαίνονται στον Πίνακα 4. Ο έλεγχος των φοροτεχνικών της άδειας περιλαμβάνει: τους Φόρους Εισοδήματος Μηχανικών (Φ.Ε.Μ.), τις εισφορές στο Τ.Σ.Μ.Ε.Δ.Ε. (Τομείς Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων), που αφορούν τόσο τις αμοιβές των μηχανικών, όσο και τον προϋπολογισμό του έργου, τα φοροτεχνικά της οικοδομικής άδειας, το

ανταποδοτικό τέλος προς την υπηρεσία της πολεοδομίας και ό,τι ακόμα έχει να κάνει με το έργο το οποίο πραγματοποιείται.

<b>Πίνακας 1 – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΕΛΕΓΧΟΥ</b>
1) Αίτηση
2) Τοπογραφικό διάγραμμα (σύμφωνα με τις προδιαγραφές)
3) Διάγραμμα κάλυψης
4) Δήλωση ανάθεσης – ανάληψης
5) Αιτιολογική έκθεση άρθρου 3 παρ. 1 ΓΟΚ/1985

<b>Πίνακας 2 – ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΜΕΛΕΤΗΣ</b>
1. Αίτηση με ενσωματωμένα σε ενιαίο τεύχος: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ δηλώσεις ανάθεσης και ανάληψης μελετών και επιβλέψεων όλων των εργασιών</li><li>▪ φύλλο ελέγχου</li><li>▪ ειδικό έντυπο προϋπολογισμού (με αναφορά όγκου κατασκευής)</li></ul>
2. Τοπογραφικό διάγραμμα και διάγραμμα κάλυψης, σύμφωνα με τις προδιαγραφές
3. Αρχιτεκτονική μελέτη (και μελέτη αποτύπωσης υφισταμένου με φωτογραφίες όπου υπάρχει π.χ. για άδεια διαρρύθμισης, προσθήκης κλπ), σύμφωνα με τις προδιαγραφές
4. Μελέτη παθητικής πυροπροστασίας, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές και κανονισμούς
5. Αποδεικτικό κατάθεσης αμοιβής του μελετητή μηχανικού
6. Εγκρίσεις άλλων υπηρεσιών – φορέων (Πίνακας 4)
7. Τίτλο ιδιοκτησίας και πρόσφατο πιστοποιητικό υποθηκοφυλακείου εκτός σχεδίου πάντα και σε κατά παρέκκλιση άρθρα οικόπεδα εντός σχεδίου
8. Αιτιολογημένη έκθεση του μελετητή του άρθρου 3 παρ. 1 του ΓΟΚ/1985



<b>Πίνακας 3 – ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ</b>	
1. Τοπογραφική	-στα υφιστάμενα εκπονείται νέα μελέτη μόνο εφόσον υπάρχουν αλλαγές στο οικοπέδο
2. Αρχιτεκτονική	-στα υφιστάμενα κτίρια περιλαμβάνει αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης και φωτογραφίες
3. Στατική	☒ -στα υφιστάμενα κτίρια περιλαμβάνει έκθεση αυτοψίας – αντοχής υφισταμένου
4. Θερμομόνωση	-σε όλα τα νέα κτίρια, προσθήκες, αλλαγή χρήσης και σε όσες αναθεωρήσεις ή ενημερώσεις αλλάζουν στοιχεία της
5. Ηχομόνωση (όπου απαιτείται)	
6. Πυροπροστασία	-παθητική και ενεργητική, όπου απαιτείται σύμφωνα με το Π.Δ. 71/1988 για αλλαγή χρήσης, διαρρύθμισης
7. Ύδρευση – Αποχέτευση	-για κτίρια συνολικού όγκου πάνω από 800 κυβικά μέτρα ή ορόφων πάνω από έναν όροφο
8. Ηλεκτρολογικά	- για κτίρια συνολικού όγκου πάνω από 1300 κυβικά μέτρα και συνολικού συντελεστή δόμησης μεγαλύτερο από 300 κυβικά μέτρα ή με ορόφους πάνω από τρείς
9. Κεντρική θέρμανση (όπως το 8)	
10. Κλιματισμός (όπως το 8)	
11. Ιδιωτικός υποσταθμός (όπου υπάρχει)	
12. Μελέτη ανελκυστήρα (όπου υπάρχει)	
13. Καύσιμο αέριο (όπου απαιτείται σύμφωνα με το Π.Δ. 420/1987, όπως συμπληρώθηκε κα ισχύει σήμερα)	

<b>Πίνακας 4 – ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	
1. Εφορείας αρχαιοτήτων-εκσκαφή (άρθρο 50 παρ. 1 Ν. 5351/1932), (πάντα εντός και εκτός σχεδίου, όταν σκάβουμε)	
2. Δασαρχείου	

(πάντα εκτός σχεδίου)
3. Υψόμετρο Δήμου-Κοινότητας (πάντα εντός σχεδίου και οικισμών, εκτός αν η οδός είναι οριστικά διαμορφωμένη και με την προϋπόθεση πλήρους εφαρμογής της απόφασης 53244/02)
4. Συναίνεση Προνοίας (όταν το οικόπεδο έχει παραχωρηθεί από το Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών)
5. ΔΕΗ για Υποσταθμό (όταν ο προβλεπόμενος όγκος των κατασκευών στο οικόπεδο, με εξάντληση του συντελεστή δόμησης, είναι ή θα είναι μεγαλύτερος από 2.500 κυβικά μέτρα - συμπεριλαμβάνονται υπόγεια, ημιυπαίθριοι κτλ)
6. ΔΕΗ, λόγω γραμμής Υψηλής Τάσης (όταν διέρχεται πάνω, δίπλα ή κοντά από το οικόπεδο ή γήπεδο)
7. Έγγραφο Εταιρίας Ύδρευσης και Αποχέτευσης Θεσσαλονίκης (όπου υπάρχει δίκτυο αποχέτευσης)
8. Οριογραμμή ρέματος ή έγκριση προστατευτικών τεχνικών έργων (όταν κτίζουμε κοντά σε ρέμα- μέχρι και 20 μέτρα από την άκρη του- συμπεριλαμβάνονται περιφράξεις και διαμορφώσεις)
9. Κόμβος-έγκριση σύνδεσης με Διεθνή, Εθνική, Επαρχιακή, Κοινοτική οδό (πάντα εκτός σχεδίου, πλην κατοικιών)
10. Καθορισμός αιγιαλού από εφορία Δημοσίων Κτημάτων (για δόμηση κοντά σε θάλασσα, απαιτείται και εντός σχεδίου)
11. Απόφαση Νομάρχη για διατηρούμενη οδό προ του 1923 (όποτε υπάρχει)
12. Έγκριση αρμόδιας Υπηρεσίας Υπουργείου Πολιτισμού (για επεμβάσεις σε διατηρητέα από το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού κτίρια, για δόμηση σε περιβάλλοντα χώρο προστασίας τους ή ορατό από αυτά)
13. Έγκριση αεροπορίας (για κατασκευή σε απόσταση μέχρι και 5.000 μ. από πολιτικό ή στρατιωτικό αεροδρόμιο, εντός ή εκτός σχεδίου ή κοντά σε αεροβοήθημα - πλην εξαιρέσεων)
14. Έγκριση φορέα ειδικού κτιρίου: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Διεύθυνση Γεωργίας (Γεωργικές αποθήκες)</li> <li>- Διεύθυνση Υγιεινής (Βουστάσια, Πτηνοτροφεία κτλ)</li> <li>- Διεύθυνση Βιομηχανίας (Βιομηχανίες, Βιοτεχνίες, Εργαστήρια,</li> <li>- Βιομηχανικές αποθήκες στο ίδιο οικόπεδο-για κάθε μεταποιητική δραστηριότητα)</li> <li>- Διεύθυνση Συγκοινωνιών (Συνεργεία αυτοκινήτων - μοτοποδηλάτων, Πρατήρια υγρών καυσίμων)</li> <li>- Διεύθυνση Προνοίας (κλινικές, νοσοκομεία, παιδικοί σταθμοί κτλ)</li> <li>- Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων - Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων -Επιτροπή Φροντιστηρίων (σχολικά κτίρια, φροντιστήρια)</li> <li>- Γενική Γραμματεία Αθλητισμού - Απόφαση όρων δόμησης (Αθλητικές εγκαταστάσεις-εκτός σχεδίου)</li> <li>- Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο (εμπορική αποθήκη εκτός</li> </ul>

<p>σχεδίου)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Επιτροπή Κινηματογράφων (κινηματογράφοι, θέατρα)</li> <li>- Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ξενοδοχεία, Ξενώνες κτλ)</li> </ul>
<p>15. Έγκριση Οργανισμού Θεσσαλονίκης-ZOE (εκτός σχεδίου όταν υπάρχει εγκεκριμένο ΓΠΣ ή όταν το ζητάει φορέας ειδικού κτιρίου). Προέγκριση χωροθέτησης (άρθ. 4 &amp; 6 Ν. 165011986)</p>
<p>16. Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε ειδικές περιπτώσεις</p>
<p>17. Έγκριση παρέκκλισης (όπου γίνεται χρήση παρέκκλισης, π.χ. κάλυψη ή ύψος κτλ κατά παρέκκλιση του διατάγματος της εκτός σχεδίου δόμησης, ή του ΓΟΚΙ1985-άρθ. 21- κ.α.)</p>
<p>18. Συμβολαιογραφική δέσμευση χώρων στάθμευσης και μεταγραφή τους (όπου απαιτείται από τον Ν. 96011979 ή το άρθ. 7 του ΓΟΚΙ1985 - μη προσμέτρηση σε συντελεστή δόμησης)</p>
<p>19. Απόσταση από αγωγό φυσικού αερίου</p>
<p>20. Απόσταση από αγωγό πετρελαίου</p>
<p>21. Απόσταση από αγωγό καυσίμων Βάσης καυσίμων Τριαδίου (Δήμοι Θέρμης, Πανοράματος, Χορτιάτη, Κορώνειας)</p>
<p>22. Έγκριση φορέα ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, σε περίπτωση γειτνίασης</p>
<p>23. Έγκριση φορέα εποπτείας λιμνών Βόλβης κτλ, εφόσον εμπίπτει στις ζώνες προστασίας τους</p>
<p>24. Δήλωση εγκατάστασης συλλογικής κεραίας</p>
<p>25. Σχέδιο Ασφάλειας-Υγείας, Φάκελος Ασφάλειας-Υγείας (Π.Δ.305/1996) και κάθε άλλη ειδική περίπτωση</p>

Η ολοκλήρωση της διαδικασίας της οικοδομικής άδειας προβλέπει ταυτόχρονα και την επίβλεψη της κατασκευής του έργου, καθώς και την περάτωση εργασιών (η οποία δίνει και την άδεια για ηλεκτροδότηση-υδροδότηση του έργου).

### **Συμπεράσματα**

Αναλύοντας το θεσμικό πλαίσιο για ζητήματα χωροταξίας αναφορικά με την δημιουργία και λειτουργία αυτοκινητοδρομίου (και ειδικότερα πίστας F1) στην Ελλάδα, διαπιστώνουμε την ύπαρξη συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του, που σχετίζονται:

- Με τον ολοκληρωμένο δημόσιο χαρακτήρα του, σε επίπεδο προσδιορισμού σκοπών και στόχων της χωροταξικής πολιτικής

- Με την καθιέρωση σαφών και συγκεκριμένων διαδικασιών χωροθέτησης χρήσεων γης και όρων δόμησης
- Με την ύπαρξη νομοθετικών εργαλείων που δίνουν δυνατότητες ανάπτυξης παραγωγικών επενδύσεων πέραν του οικιστικού χώρου

Στον αντίποδα διαπιστώνεται μια πολύπλοκη και δαιδαλώδης διαδικασία που χαρακτηρίζεται έντονα γραφειοκρατική και η οποία δεν συνεισφέρει θετικά, κατά μία έννοια, στην ανάπτυξη παραγωγικών επενδύσεων. Πάνω σ' αυτό βέβαια υπάρχει και ο αντίλογος περί του ότι έτσι διασφαλίζεται απόλυτα ο δημόσιος έλεγχος σε όλα τα επίπεδα εμπλεκόμενων φορέων, μέσα στα θεματικά πλαίσια αρμοδιότητάς τους.

Ακόμα διαπιστώνεται, στη νομοθεσία για τους οργανωμένους υποδοχείς δραστηριοτήτων, η δυνατότητα παρεκκλίσεων από τις γενικές χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις, γεγονός που ερμηνεύεται ως προσπάθεια του νομοθέτη να διευκολύνει τις παραγωγικές επενδύσεις.

Εξειδικεύοντας στο επίπεδο του υποκείμενου σχεδιασμού, διαπιστώνουμε ότι αυτός βρίσκεται σε πλήρη εναρμόνιση με τις αρχές που θέτει ο υπερκείμενος και ακόμα καθορίζει με σαφήνεια και ακρίβεια τους όρους και τις προδιαγραφές χωροθέτησης, δημιουργίας και λειτουργίας πίστας αγώνων αυτοκινήτου.

Σαν συμπέρασμα καταλήγουμε στο ότι το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα διευκολύνει την δημιουργία πίστας F1, παρέχοντας όλα τα απαιτούμενα εργαλεία στους ενδιαφερόμενους επενδυτές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>. ΑΡΧΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΙΣΤΑΣ F1 ΑΠΟ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

### Εισαγωγή

Έως τώρα αναπτύξαμε, κατά τρόπο, περισσότερο ή λιγότερο, αναλυτικό, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με την χωροθέτηση αυτοκινητοδρομίου (και συνακόλουθα πίστας F1 στην Ελλάδα), προσδιορίσαμε τα νομοθετικά εργαλεία για τον καθορισμό των χρήσεων γης, των όρων δόμησης και την διαδικασία αδειοδότησης της δημιουργίας των απαιτούμενων εγκαταστάσεων. Επίσης, αναφορικά με την αδειοδότηση της λειτουργίας, έγινε σχετική αναφορά στην χορήγηση του Ειδικού Σήματος Λειτουργίας, που χορηγεί ο ΕΟΤ και είναι απαραίτητο για κάθε τουριστική παραγωγική επένδυση.

Υπάρχει όμως μια διάσταση στο όλο θέμα εγκατάστασης και λειτουργίας αυτοκινητοδρομίου, το οποίο σχετίζεται με την συμμετοχή, στην όλη διαδικασία, μη κρατικών φορέων (ελληνικών και διεθνών).

Ήδη το Π.Δ. 14/2007 «εισάγει» αυτή την παράμετρο στις διατάξεις του ως εξής:

- Στο άρθρο 4, όπου καθορίζονται οι προδιαγραφές των αθλητικών και λοιπών εγκαταστάσεων, κάνει ευθεία αναφορά στους ισχύοντες κανονισμούς και προδιαγραφές της FIA και της FIM (Διεθνών Ομοσπονδιών Αγώνων Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας αντίστοιχα) σχετικά με ζητήματα λειτουργικότητας και ασφάλειας της πίστας
- Στο άρθρο 7 παρ. 5, σχετικού με τα δικαιολογητικά έγκρισης της αρχιτεκτονικής μελέτης, ορίζει ως ένα απ' αυτά το «Σχέδιο χάραξης της πίστας...προεγεκκριμένο ως προς την ασφάλεια και την καταλληλότητα των υποδομών από τις Διεθνείς Ομοσπονδίες μηχανοκίνητου αθλητισμού (FIA και FIM) ή τις αντίστοιχες ελληνικές ομοσπονδίες»
- Στο άρθρο 8 παρ. 5 ορίζει ότι «...Το παραπάνω ειδικό σήμα λειτουργίας του αυτοκινητοδρομίου δεν απαλλάσσει τους υπευθύνους από την υποχρέωση της λήψης άδειας τέλεσης των αγώνων του μηχανοκίνητου αθλητισμού από τον αρμόδιο κρατικό φορέα κάθε

φορά, καθώς και από την υποχρέωση λήψης επιμέρους αδειών, όπου απαιτείται, για τη λειτουργία της εγκατάστασης, από τους αρμόδιους φορείς»

Κατά συνέπεια η FIA<sup>12</sup>, ως αρμόδιος φορέας, συμμετέχει στην διαμόρφωση των απαιτήσεων για την δημιουργία και λειτουργία πίστας F1 και, υπό αυτή την έννοια, οι ρυθμίσεις, που προβλέπουν οι κανονισμοί της, αποτελούν μέρος του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου της χώρας μας.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα δούμε ποιά είναι όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, που θα πρέπει να συγκεντρώνει μια πίστα F1, όπως τα ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA). Επίσης θα αναφέρουμε ποιά είναι τα είδη πίστας, που έχουν δημιουργηθεί μέχρι σήμερα, φέρνοντας και συγκεκριμένα παραδείγματα, θα αναφερθούμε στην διεθνή εμπειρία για την χωροθέτηση πίστας και τέλος θα παραθέσουμε ένα μικρό ιστορικό με εγχειρήματα χωροθέτησης πίστας F1 στην Ελλάδα<sup>13</sup>, κάποια από τα οποία προχώρησαν μέχρι ένα σημείο και άλλα έμειναν στις εξαγγελίες (τουλάχιστον ως τα σήμερα).

## **Κανονιστικό πλαίσιο της FIA**

Η Φόρμουλα Ένα (στα αγγλικά: Formula 1 ή F1) εντάσσεται στον μηχανοκίνητο αθλητισμό και είναι είδος αγώνων αυτοκινήτου, με την υψηλότερη κατηγορία μονοθεσίων αγωνιστικών οχημάτων, της οποίας τις δραστηριότητες επιβλέπει και οργανώνει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA, από τα αρχικά της ονομασίας Fédération Internationale de l'Automobile)<sup>14</sup>. Η F1 ξεκίνησε το 1950 και αποτελεί την παλαιότερη μορφή αγώνων αυτοκινήτου. Συμμετέχουν εργοστασιακές ομάδες με μονοθέσια αυτοκίνητα, τα οποία κατασκευάζονται ειδικά για την F1 και συμμορφώνονται με συγκεκριμένους κανόνες, οι οποίοι αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου και την εξέλιξη της τεχνολογίας.

Μια αγωνιστική χρονιά του αθλήματος αποτελείται από μια σειρά αγώνων, που είναι γνωστοί ως Grands Prix, και πραγματοποιούνται σε πίστες κατασκευασμένες με

---

<sup>12</sup> Είτε απ'ευθείας, είτε μέσω της ΕΛΠΙΑ, που είναι η ελληνική ομοσπονδία μηχανοκίνητου αθλητισμού

<sup>13</sup> Θα ήταν πίο ακριβές να πούμε ότι κατά βάση πρόκειται για διεκδικήσεις τοπικών κοινωνιών, απευθυνόμενες προς το κράτος, προκειμένου αυτό να αναλάβει το εγχείρημα της κατασκευής πίστας F1

<sup>14</sup> Τα τεκμήρια που περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα περιέχονται στην επίσημη ιστοσελίδα της FIA, στο άρθρο «PROCEDURES FOR THE RECOGNITION OF DRAG STRIPS»

καθορισμένες, από την FIA, προδιαγραφές – πέρα από τις ισχύουσες σε κάθε χώρα. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί ένας τέτοιος αγώνας πρέπει η πίστα, όπως και οι οδηγοί των μονοθεσίων, να λάβουν μια συγκεκριμένη άδεια, που στην περίπτωση των πιστών είναι η άδεια λειτουργίας κατηγορίας A. Η FIA εκδίδει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, που διέπονται από τους κανόνες του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα, προκειμένου οι ομάδες, οι κατασκευαστές κινητήρων, οι προμηθευτές ελαστικών, οι οδηγοί και οι ιθύνοντες των πιστών να προσαρμόσουν, πάνω σ' αυτές, την στρατηγική σχεδιασμού τους<sup>15</sup>.

Για να συμπεριληφθεί μια πίστα στο αγωνιστικό πρόγραμμα της F1, συνάπτεται συμφωνία μεταξύ του διαχειριστή της πίστας (που στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι κρατικοί φορείς) και της FIA, η οποία, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει όρους σχετικούς:

- με την χρονική διάρκεια ένταξής της στο πρόγραμμα - συνήθως από δύο έως πέντε χρόνια, με δυνατότητα ανανέωσης κατόπιν νέας συμφωνίας
- με το ύψος του χρηματικού ποσού που καταβάλλεται στην FIA ως δικαιώματα
- με τον τρόπο συμμετοχής των συμβαλλομένων στα έσοδα από τα εισιτήρια, τις διαφημίσεις και τα τηλεοπτικά δικαιώματα

Μέχρι σήμερα έχουν χρησιμοποιηθεί πάνω από εβδομήντα πίστες, στο πλαίσιο του αγωνιστικού προγράμματος της F1 και κάποιες από αυτές, όπως η πίστα του Monaco ή του Spa-Francorchamps, εξακολουθούν να βρίσκονται στο πρόγραμμα. Η αλλαγή των κανονισμών, η αδυναμία συντήρησης και ο μεγάλος ανταγωνισμός είναι κάποιοι από τους βασικότερους λόγους, που οδηγούν στην αποχώρηση μιας πίστας από το πρωτάθλημα.

Στην παρούσα διπλωματική το κομμάτι που μας ενδιαφέρει είναι αυτό της κατασκευής αυτοκινητοδρομιών και πιο συγκεκριμένα των αυτοκινητοδρομιών με άδεια A, που αυτομάτως τα κάνει αυτοκινητοδρόμια F1. Στις επόμενες ενότητες θα δούμε λοιπόν ποιά είναι εκείνα τα χαρακτηριστικά, τα οποία πρέπει να έχει μια πίστα

---

<sup>15</sup> Τα τεκμήρια που περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα περιέχονται στην επίσημη ιστοσελίδα της FIA, στο άρθρο «APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE»

για να λάβει της άδεια κατηγορίας A, ποιά είναι η διαδικασία, που ακολουθείται από την FIA για την αδειοδότησή της και ποιά είναι τα είδη πίστας.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου καθορίζει, λοιπόν, ένα πλαίσιο ενεργειών για την κατασκευή αυτοκινητοδρομίων το οποίο, για την F1, είναι πιο αυστηρό, από πλευράς απαιτήσεων και ελέγχου, σε σχέση με άλλα είδη πίστας μηχανοκίνητου αθλητισμού<sup>16</sup>.

Κατ' αρχήν η χωροθέτηση της πίστας, δηλαδή ο τόπος εγκατάστασης της επένδυσης, θα πρέπει να τυγχάνει της αποδοχής της. Αυτό είναι ένα σημείο ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένου ότι αναδεικνύει ένα ζήτημα διάστασης ρόλων μεταξύ του ελληνικού κράτους και της FIA, το οποίο έχει ξεχωριστή σημασία, που θα την αναλύσουμε στο τέλος του κεφαλαίου, στην ενότητα των συμπερασμάτων.

Το αρχικό βήμα είναι η αποστολή των αρχικών σχεδίων και προδιαγραφών από τον υποψήφιο επενδυτή, προς την Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων (Ε.Λ.Π.Α.) και στην συνέχεια την προώθηση των παραπάνω από την ΕΛΠΑ προς την FIA. Για τον πρώτο έλεγχο του φακέλου η FIA χρεώνει έναν φόρο επιθεώρησης ο οποίος χρεώνεται κάθε φορά που θα χρειάζονται τροποποίηση τα σχέδια. Αξίζει να σημειωθεί πως μόνο τέσσερις τροποποιήσεις επιτρέπονται. Η FIA ενδέχεται να συνιστά τακτικά αλλαγή και προσαρμογές σε σημεία των προδιαγραφών και γι' αυτό απαιτεί την συνεχή ενημέρωση, σε κάθε βήμα, μέσω της ΕΛΠΑ. Συνήθως, όσο πιο πολλές οι τροποποιήσεις, τόσο πιο αυστηρός θα γίνεται με τον χρόνο ο έλεγχος. Η ΕΛΠΑ έχει το δικαίωμα να ζητήσει διαβουλεύσεις σχετικά με τις τροποποιήσεις από την FIA χωρίς κόστος, αλλά η FIA σε αυτές τις περιπτώσεις δεν θα κάνει επιτόπιες επισκέψεις για τις διαβουλεύσεις πέραν των προγραμματισμένων.

Αφού έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία λήψης της άδειας και έχει προχωρήσει η κατασκευή<sup>17</sup>, ακολουθεί το στάδιο των επιθεωρήσεων, κατά το οποίο η FIA στέλνει στον χώρο της πίστας μια επιτροπή για επιτόπια επιθεώρηση. Να σημειώσουμε πως απαιτούνται τουλάχιστον δυο επιθεωρήσεις, μια προκαταρκτική και μια τελική. Η τελική δεν μπορεί να είναι αργότερα από το διάστημα τριών μηνών, πριν την διεξαγωγή του πρώτου αγώνα. Βέβαια η FIA μπορεί να κάνει επιθεωρήσεις για άλλους λόγους, π.χ. αν δεχθεί αίτημα από κάποιον άλλον οργανισμό, όπως το

---

<sup>16</sup> Στην παρούσα εργασία περιλαμβάνονται αποκλειστικά οι προδιαγραφές πίστας F1

<sup>17</sup> Η έκταση που χρειάζεται περίπου μια πίστα F1, ώστε να καλύψει όλες τις εγκαταστάσεις της, είναι σχεδόν 1000 στρέμματα



Παγκόσμιο Συμβούλιο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού. Οι επιθεωρήσεις δεν μπορούν να γίνουν χωρίς την έγκριση και την οργάνωση της ΕΛΠΑ. Μάλιστα στις επιθεωρήσεις η ΕΛΠΑ οφείλει να προμηθεύσει νωρίτερα την επιτροπή με τα σχέδια ασφαλείας της πίστας, ειδάλλως ενδέχεται να υπάρξουν χρηματικά πρόστιμα προς τους υπευθύνους της πίστας.

Τελευταίο βήμα, με την ολοκλήρωση της κατασκευής, είναι οι εκτιμήσεις των επιθεωρήσεων. Έπειτα από τρεις εβδομάδες, από κάθε επιθεώρηση, το αργότερο, αναμένεται αναφορά η οποία στέλνεται στην αρμόδια ομοσπονδία μηχανοκίνητου αθλητισμού. Για οποιαδήποτε αλλαγή επιθυμούν οι υπεύθυνοι της πίστας να πραγματοποιήσουν στον χώρο της πίστας, οφείλουν να πάρουν την έγκριση από την FIA.

Μια πίστα F1 ανήκει στην κατηγορία 1 της βαθμίδας της FIA και επίσης στην κατηγορία Grand Prix Check στους τύπους επιθεώρησης. Δηλαδή γίνεται επιθεώρηση από τους αντιπροσώπους ασφαλείας, κάθε φορά που διεξάγεται αγώνας.

Ο φάκελος που υποβάλλεται κατά την έναρξη της διαδικασίας πρέπει να περιέχει τα παρακάτω:

- Σχέδιο πίστας ελάχιστης κλίμακας 1:2000 με αναφορά: σημείο βορρά, κατεύθυνση μονοθεσίων στην πίστα, κτίρια, εγκαταστάσεις, δρόμους πρόσβασης, χώρους θεατών, προστατευτικές μπάρες και προστατευτικές συσκευές, χώρο για έλεγχο μετά την λήξη του αγώνα, θέση ανεφοδιασμών, paddock, θέση γραμμής εκκίνησης - τερματισμού, θέση για ασθενοφόρα, ιατρικό κέντρο, ελικοδρόμιο, πυροσβεστικά οχήματα, αναρτήσεις κριτή.
- Σχέδιο για τον χώρο ανεφοδιασμού, τον χώρο των paddock και το κέντρο υγείας σε ελάχιστη κλίμακα 1:500
- Λεπτομερές σχέδιο για όλα τα κτίρια (και για το ελικοδρόμιο) σε ελάχιστη κλίμακα 1:200
- Κατατομή του άξονα της πίστας σε ελάχιστη κλίμακα 1:2000 σε μήκος και 1:200 σε ύψος
- Τομές της αγωνιστικής γραμμής και πλευρικοί χώροι (τουλάχιστον 10 μέτρα σε κάθε πλευρά από την άκρη της γραμμής), στη γραμμή εκκίνησης, τις γωνίες της πίστας, σημεία με το ελάχιστο και το μέγιστο πλάτος της πίστας, γέφυρες ή άλλα ιδιαίτερα σημεία, σε ελάχιστη

κλίμακα 1:200. Απαραίτητη θεωρείται και η ηλεκτρονική αποθήκευση των σχεδίων της πίστας. Επίσης οποιαδήποτε αλλαγή στην πίστα πρέπει να αποστέλλεται στην FIA σε καινούργιο ηλεκτρονικό σχέδιο.

Όσον αφορά τα γενικά χαρακτηριστικά μιας πίστας, υπάρχει ένα φάσμα απαιτούμενων λειτουργιών, απαιτούμενων υποδομών και τεχνικών στοιχείων, που επιβάλλονται από την FIA και λαμβάνονται υπ' όψη κατά την κατασκευή. Σε αυτό το σημείο παραθέτουμε τρεις πίνακες, έναν για κάθε κατηγορία. Να επισημάνουμε πως, στην κατηγορία των απαιτούμενων υποδομών και λειτουργιών, η FIA δεν εξηγεί με λεπτομέρειες το πώς θέλει να είναι διαμορφωμένα τα παραπάνω, αλλά τα αφήνει στην ευχέρεια των κατασκευαστών.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Μήκος πίστας	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 3.500 μ. ελάχιστο έως 7.000 μ. μέγιστο</li> <li>2. Το μήκος μετριέται από το κέντρο του άξονα του οδοστρώματος</li> </ol>
Πλάτος πίστας	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 12 μέτρα ελάχιστο έως 20 μέτρα μέγιστο</li> <li>2. Για το σημείο εκκίνησης μέχρι την πρώτη στροφή το ελάχιστο μήκος είναι 15 μέτρα</li> </ol>
Γεωγραφικό μήκος	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Κατά το μήκος της πίστας θα πρέπει να αποφεύγεται η αλλαγή της κλίσης του εδάφους στα σημεία με καμπύλη</li> <li>2. Στην ευθεία εκκίνησης η κλίση του εδάφους δεν πρέπει να ξεπερνάει το 2%</li> </ol>
Κλίσεις με σκοπό την απορροή	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Στις ευθείες η εγκάρσια κλίση, για να πραγματοποιείται απορροή υδάτων, μεταξύ των δύο άκρων του κομματιού ή μεταξύ της κεντρικής γραμμής και της άκρης, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το 3% σε κλίση και ταυτόχρονα να είναι μικρότερη του 1,5%.</li> <li>2. Σε στροφές, από το εξωτερικό προς το εσωτερικό της πίστας, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% (με πιθανές εξαιρέσεις). Μια ανεπιθύμητη κλίση δεν είναι γενικά αποδεκτή (εκτός αν υπαγορεύεται από ειδικές περιστάσεις) και στην παραπάνω περίπτωση η ταχύτητα εισόδου δεν θα πρέπει να</li> </ol>

	υπερβαίνει τα 125 χιλιόμετρα την ώρα.
Ευθεία εκκίνησης	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Τουλάχιστον 8 μέτρα απόσταση από κάθε μονοθέσιο</li> <li>2. Κατά προτίμηση να υπάρχει απόσταση 250 μέτρων από την εκκίνηση μέχρι την πρώτη στροφή</li> <li>3. Στις περιπτώσεις με ευθεία εκκίνησης μικρότερης των 300 μέτρων να ακολουθεί στροφή 45 μοιρών τουλάχιστον</li> </ol>
Άκρες πίστας, κράσπεδα, περιοχές εκτός πίστας	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Εκτός αν ακολουθεί pit lane ή κάποια άλλη έξοδος οι παράπλευρες άκρες της πίστας πρέπει να είναι βαμμένες με αντιολισθητική λευκή βαφή, με πλάτος τουλάχιστον 10 cm</li> <li>2. Το κράσπεδο πρέπει να είναι 1 έως 5 μέτρα με εγκάρσιο σχεδιασμό</li> <li>3. Εάν μια περιοχή απορροής παράπλευρα της πίστας έχει κλίση δεν πρέπει να περνάει το 25% (δεν ισχύει το ίδιο για χαλίκια) ή 3% προς τα κάτω</li> </ol>

ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Κτίρια και εγκαταστάσεις	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Απαιτούνται κτίρια για την στέγαση διάφορων λειτουργιών της πίστας όπως και γέφυρες, τούνελ ή έξοδοι κινδύνου</li> <li>2. Το Pit lane πρέπει να έχει 12 μέτρα πλάτος, να διαχωρίζεται με τοίχο από τα υπόλοιπα paddock και ο διαχωρισμός του να είναι γύρω στα 4 μέτρα</li> <li>3. Το μήκος κάθε pit lane ανά ομάδα πρέπει να είναι στα 7 μέτρα με 4 να είναι το ελάχιστο</li> <li>4. Οι λωρίδες εισόδου – εξόδου πρέπει να είναι επαρκώς μεγάλες για την αποφυγή ατυχημάτων</li> </ol>
Δρόμοι εξυπηρέτησης	Απαιτείται ένα επαρκές σύνολο οχημάτων για να αναλάβει ειδικές καταστάσεις
Εξυπηρέτηση Ατόμων Με Ειδικές Ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Θέσεις στις κερκίδες για ΑΜΕΑ</li> <li>2. Τουαλέτες ΑΜΕΑ</li> <li>3. Θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων κοντά στην πίστα</li> <li>4. Ιατρικές εγκαταστάσεις ικανές να φιλοξενήσουν ΑΜΕΑ</li> <li>5. Πλακόστρωτα μονοπάτια</li> </ol>

Αποχέτευση	Η FIA επιβάλλει να είναι συνεχώς καθαρό το αποχετευτικό σύστημα της πίστας κατά την διάρκεια των δραστηριοτήτων
Βοηθητικοί δρόμοι	Επιβάλλεται να κρατιούνται σε καλή κατάσταση στο χρονικό διάστημα των δραστηριοτήτων πριν και κατά την διάρκεια του αγώνα
Διαχωριστικές γραμμές	Έλεγχος των διαχωριστικών γραμμών για τυχόν θραύσματα ή αντικείμενα πριν από κάθε αγωνιστική δραστηριότητα
Προστατευτικά μέτρα	<p>1. Για την προστασία των θεατών, των οδηγών και των υπευθύνων συνηθίζεται να υπάρχουν ελεύθεροι χώροι 30 με 100 μέτρα ανάλογα την περίπτωση από τα σημεία διέλευσης των οχημάτων</p> <p>2. Επίσης οι θέσεις των θεατών είναι σε ψηλότερο σημείο από την επιφάνεια της πίστας και πάλι για λόγους προστασίας</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Διαφημιστικά στον χώρο της πίστας	<p>1. Όλες οι διαφημιστικές πινακίδες και οι οθόνες αναμετάδοσης πρέπει να είναι ασφαλισμένες και σταθερές</p> <p>2. Απαγορεύονται τα παραπάνω στην πίστα και στο περίγυρο της (απόσταση τουλάχιστον 3 μέτρα από το σημείο που τελειώνει η παράπλευρη περιοχή της πίστας)</p> <p>3. Απαγορεύονται εύφλεκτα υλικά για οποιαδήποτε χρήση κοντά στην πίστα</p> <p>4. Κατόπιν συνεννόησης με την FIA μπορεί να υπάρξει κάποια εξαίρεση</p>
Ενημέρωση για ατυχήματα	Ο ιδιοκτήτης/ες της πίστας σε συνεργασία με την ΕΛΠΑ οφείλουν να έχουν λειτουργικό σύστημα πρώτων βοηθειών και μεταφοράς σε νοσοκομειακή μονάδα σε περίπτωση ατυχήματος. Ο συγκεκριμένος έλεγχος από την FIA είναι ιδιαίτερα αυστηρός σε αυτόν τον τομέα
Συντήρηση πίστας	Η ΕΛΠΑ οφείλει να κάνει τακτικούς ελέγχους στην πίστα όχι μόνο κατά την διάρκεια των αγωνιστικών δραστηριοτήτων αλλά και μετά για τυχόν

	βλάβες σε οποιονδήποτε τομέα
Επιφάνεια πίστας	Επιβάλλεται το οδόστρωμα να κρατιέται καθαρό και σε καλή κατάσταση
Προστατευτικά κιγκλιδώματα	Έλεγχος για τυχόν αβαρίες πριν από κάθε αγωνιστική δραστηριότητα
Μπαριέρες ελαστικών	Σε σημεία πιθανά για έξοδο των μονοθεσιών από την πίστα επιβάλλεται να υπάρχουν στοίβες ελαστικών στενά τοποθετημένες η μια δίπλα στην άλλη
Ειδικοί φράχτες	Έλεγχος των προστατευτικών φρακτών στα σημεία των κερκίδων
Kerbs	Συνεχής έλεγχος των kerbs για τυχόν πιθανό σπάσιμο
Ορατότητα	1. Η τοποθέτηση των καθισμάτων των θεατών και τα σημεία γενικής εισόδου χωρίς καθίσματα πρέπει να είναι σε σημεία που να είναι ορατή η πίστα και τα μονοθέσια 2. Τυχόν δέντρα ή κάποιο άλλο εμπόδιο πρέπει να απομακρύνονται
Επικοινωνία	Έλεγχος των τηλεπικοινωνιών πριν από κάθε αγωνιστική δραστηριότητα

## Η πίστα ως εφαρμοσμένο παράδειγμα

### Είδη πίστας

Από την έναρξη του πρώτου πρωταθλήματος F1 μέχρι σήμερα διακρίνουμε τρία είδη πίστας, ως προς την χρήση γης του οδοστρώματος. Οι τρεις κατηγορίες είναι οι εξής:

- **Πίστα σε δημόσιους δρόμους (Street circuit).** Σε αυτή την περίπτωση η πίστα αναπτύσσεται σε κλειστούς δρόμους μιας πόλης (οι οποίοι ουσιαστικά χρησιμοποιούνται τις μέρες της διεξαγωγής του αγώνα και των δοκιμαστικών του) που αποτελούν μέρος του οδικού δικτύου, που χρησιμοποιείται, το υπόλοιπο διάστημα του χρόνου, για τις μετακινήσεις των πολιτών. Η πιο γνωστή πίστα σε δρόμους της πόλης είναι η πίστα του Μονακό, στην οποία διεξάγονται ανελλιπώς αγώνες F1 από το 1955. Επίσης υπάρχουνε στο πρωτάθλημα ακόμα οι πίστες της Αυστραλίας (Albert Park circuit), του Καναδά (Circuit Gilles Villeneuve) και της Σιγκαπούρης (Marina Bay circuit). Για το πρωτάθλημα του 2016 θα διεξαχθεί για

πρώτη φορά το Ευρωπαϊκό Grand Prix στο Μπακού του Αζερμπαϊτζάν το οποίο θα λάβει μέρος στο λιμάνι της πόλης (Hughes & Tramayne, 2002).

- **Πίστα μικτού οδοστρώματος (Road circuit).** Σε αυτή την περίπτωση το οδόστρωμα, που χρησιμοποιείται για την διεξαγωγή του αγώνα, κατά ένα μέρος του είναι δημόσιος δρόμος (είτε για χρήση οδικής κυκλοφορίας, είτε για εξυπηρέτηση λιμανιού, είτε για άλλη χρήση) και το υπόλοιπο μέρος της πίστας είναι οδόστρωμα, που φτιάχτηκε αποκλειστικά για την διεξαγωγή αγώνα. Ανάλογα με το που είναι χωροθετημένο αυτό το είδος πίστας, προκύπτει και η ανάλογη μίξη χρήσεων γης. Η μόνη χώρα στην οποία συναντάμε αυτό το είδος πίστας είναι η Ρωσία, με την πίστα του Σότσι (Sochi Autodrom) - **Αυτοκινητοδρόμιο F1 (Race circuit).** Αυτός ο τύπος πίστας, που είναι και ο πιο συνηθισμένος, αναφέρεται σε οδόστρωμα που φτιάχτηκε αποκλειστικά για χρήση αγώνων F1. Οι περισσότερες περιπτώσεις, που θα εξετάσουμε σε επόμενο κεφάλαιο, είναι αυτού του τύπου. Να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο πως η χρήση γης αυτής της περίπτωση είναι χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων (Hughes & Tramayne, 2002).

### **Παραδείγματα πίστας F1 και καινοτομία**

Στην ενότητα αυτή θα αναφέρουμε κάποιες περιπτώσεις πίστας F1 που η χωροθέτησή τους ξεφεύγει απ' τα συνηθισμένα πρότυπα. Σε κάποιες περιπτώσεις οι σχεδιαστές χρησιμοποίησαν τον φυσικό χώρο, ή κατασκεύασαν κάτι διαφορετικό, προκειμένου να πετύχουν αποτέλεσμα που θα αποτελούσε πλεονέκτημα και κίνητρο για αύξηση επισκεπτών, στο πλαίσιο της μεγάλης ανταγωνιστικότητας που χαρακτηρίζει γενικά το πρωτάθλημα της F1, στην τουριστική του εκδοχή.

- Η **χωροθέτηση του Spa Francorchamps.** Πρόκειται για μια πίστα χωροθετημένη μέσα στα δάση των Αρδεννών του Βελγίου, γεγονός που δείχνει πως οι κατασκευαστές εκμεταλλεύτηκαν την φυσική ομορφιά της περιοχής. Είναι η μεγαλύτερη σε μήκος πίστα, τα τελευταία χρόνια, στο πρωτάθλημα.

Εικόνα 1. Αεροφωτογραφία της πίστας του Σπα, στο Βέλγιο



(Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της πίστας του Spa Francorchamps)

- Η λίμνη του **Albert Park**, στην Μελβούρνη της Αυστραλίας, αποτελεί το σημείο αναφοράς της πίστας F1, αφού περικλείεται από το δημόσιο οδικό δίκτυο, που είναι η αγωνιστική πίστα και είναι μοναδική στο είδος της.

Εικόνα 2. Αεροφωτογραφία του Albert Park στην Μελβούρνη



(Πηγή: Albert Park and Lake (Wikipedia) )

- Η **πίστα πόλης του Monaco** θεωρείται ο πιο γνωστός αγώνας που πραγματοποιείται στο πρωτάθλημα και σε αυτή την περίπτωση οι δημιουργοί εκμεταλλεύτηκαν την ομορφιά του τοπίου της πόλης.

- Ο νυχτερινός αγώνας της **Marina Bay** στη Σιγκαπούρη, δεν έχει κάτι το καινοτόμο, από πλευράς αρχιτεκτονικής της πίστας αλλά έχει από πλευράς ώρας διεξαγωγής του αγώνα, μιας και αυτός είναι νυχτερινός.

Εικόνα 3. Φωτογραφία της φωτισμένης πίστας στην πόλη της Σιγκαπούρης.



(Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της Formula 1)

- Η **γέφυρα της Suzuka** στη Ιαπωνία, είναι η μοναδική πίστα στο πρωτάθλημα F1 στην οποία ένα κομμάτι της πίστας διεξάγεται πάνω σε γέφυρα, το οποίο βρίσκεται ακριβώς πάνω από άλλο κομμάτι της πίστας.

### **Η διεθνής εμπειρία**

Στην διεθνή πραγματικότητα εμφανίζονται διαφορετικές προσεγγίσεις αναφορικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό και κατ' επέκταση με τους τρόπους χωροθέτησης μιας πίστας F1. Με δεδομένο ότι οι υπάρχουσες πίστες ξεπερνούν τις εβδομήντα και επίσης το ότι αναπτύχθηκαν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, δεν μας είναι εφικτό να κάνουμε ξεχωριστή ανάλυση των θεσμικών πλαισίων του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού της κάθε περίπτωσης, αλλά μια γενικότερη και ομαδοποιημένη προσέγγιση.

Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων η κατασκευή πίστας έχει χαρακτήρα στρατηγικής επένδυσης και χρηματοδοτείται έπειτα από σύμπραξη ιδιώτη/ων και κράτους. Η διαδικασία χωροθέτησής της ποικίλει, ανάλογα με τον χαρακτήρα του δημόσιου ελέγχου ο οποίος ασκείται στην θεσμοθέτηση και εφαρμογή του χωροταξικού σχεδιασμού.



Στις χώρες της Ευρώπης εφαρμόζονται νομοθετικά εργαλεία παρόμοια ή ίδια με την ελληνική πραγματικότητα, όπως η πίστα του Hungaroring στην Ουγγαρία ή οι γερμανικές πίστες Hockenheim και Nurburgring, όπου υπήρξε σύμπραξη ιδιωτών με το κράτος και το τελευταίο παραχώρησε έκταση προς δημιουργία πίστας, αφού προβλέπεται από τις χρήσεις γης.

Άλλο παράδειγμα χωρικής ιδιαιτερότητας πίστας είναι η πίστα του Silverstone στην Μεγάλη Βρετανία, όπου αρχικά δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει αεροπορική βάση στον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο και στην συνέχεια μετατράπηκε σε πίστα αγώνων F1. Άλλη περίπτωση, που αξίζει αναφοράς, είναι η περίπτωση της πίστας του Sakhir στο Μπαχρέιν, όπου το κράτος αναζήτησε έκταση σε περιοχή στην έρημο.

Άλλη περίπτωση χωροθέτησης αποτελεί η αξιοποίηση των υποδομών που αναπτύχθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και τέτοιες είναι η πίστα της Βαρκελώνης στην Ισπανία, η πίστα της Σαγκάης στην Κίνα, η πίστα του Albert Park στην Μελβούρνη της Αυστραλίας και η πίστα του Σότσι στην Ρωσία, όπου οι κρατικοί φορείς ή/και οι ιδιώτες επενδυτές εκμεταλλεύτηκαν τα ολυμπιακά έργα (στην περίπτωση του Σότσι τα χειμερινά ολυμπιακά έργα) και χρηματοδότησαν τις απαραίτητες μετατροπές για την δημιουργία αυτοκινητοδρομιών. Να σημειώσουμε εδώ πως στην περίπτωση του Σότσι η έρευνα για την χωροθέτηση είχε ήδη ξεκινήσει από το 1983, εγκαταλείφθηκε για γραφειοκρατικούς λόγους και επανήλθε το 2011, οπότε το κράτος χρηματοδότησε το εγχείρημα.

Χώρες οι οποίες έχουν μεγάλη έκταση (και επομένως πολλαπλές επιλογές χωροθέτησης), αναπτυγμένη αυτοκινητοβιομηχανία και παράλληλα συγκεντρώνουν και το απαραίτητο τουριστικό ενδιαφέρον, έχουν την δυνατότητα, όπως έχει δείξει η εμπειρία, να φιλοξενήσουν περισσότερες από μια πίστες. Τέτοιες χώρες είναι η Ισπανία, οι ΗΠΑ, η Μεγάλη Βρετανία, η Γερμανία κ.α.

### **Ιστορικό χωροθετήσεων αυτοκινητοδρομιών στην Ελλάδα**

Όπως είδαμε παραπάνω ο πρώτος επίσημος συσχετισμός του ελληνικού χωρικού σχεδιασμού με την F1 ξεκινά το 2007 με το Π.Δ. 14/2007, που είχε να κάνει με τις προδιαγραφές αυτοκινητοδρομίου. Από αρκετά χρόνια νωρίτερα είχαν

αναπτυχθεί διάφορες συζητήσεις σε διάφορα μέρη της Ελλάδας και είχαν αναζητηθεί πιθανές τοποθεσίες χωροθέτησης πίστας F1. Στις περισσότερες από αυτές τις περιπτώσεις όμως τίποτα δεν ήταν επίσημο, καθώς δεν είχε παρθεί κάποια κρατική απόφαση, έγκριση ή έστω να έχει συσταθεί κάποιο σωματείο ή οργανισμός, που να έχει ως τελικό στόχο την κατασκευή πίστας. Τέτοιες περιπτώσεις, στις οποίες υπήρχε κάποιο ενδιαφέρον, αλλά δεν υπήρξε η παραμικρή συνέχεια, ήταν το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού<sup>18</sup>, τα παλιά στρατιωτικά αεροδρόμια Τατοΐου και Μεγάρων, τα μικρά αυτοκινητοδρόμια των Σερρών και Αιγινίου και ακόμα περιπτώσεις εκτάσεων σε Τρίπολη, Ηράκλειο, Χανιά και Καλαμάτα<sup>19</sup>.

Σε όλο αυτό το διάστημα εκδηλώθηκαν και κάποιες πρωτοβουλίες, οι οποίες δεν έμειναν στα λόγια, αλλά υπήρξε, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, μια σχετική κινητικότητα γύρω από την δημιουργία πίστας F1. Οι περιπτώσεις αυτές αφορούν την Πάτρα και τον Ορχομενό, τις οποίες και θα εξετάσουμε ως προς τα βασικά τους χαρακτηριστικά. Ακόμα εκδηλώθηκε, πολύ πρόσφατα, επενδυτικό ενδιαφέρον από ιδιωτικά κεφάλαια<sup>20</sup> και αφορά στο παλιό εργοστάσιο λιπασμάτων στο λιμάνι της Δραπετσώνας, την οποία επίσης θα εξετάσουμε, επειδή παρουσιάζει ενδιαφέρον από πλευράς μη συμβατότητας της πρότασης με τον γενικότερο χωροταξικό σχεδιασμό της περιοχής και το πώς αυτή διατυπώνεται, υπό το πρίσμα αλλαγής του θεσμικού πλαισίου, στην λογική του χωρικού σχεδιασμού μέσω διαδικασιών αυτορρύθμισης.

### ***Η περίπτωση του Ορχομενού***

Η περίπτωση κατασκευής πίστας F1 στον Ορχομενό ξεκινά το 1992 όταν, με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, παραχωρήθηκε στην ΕΛΠΑ έκταση 1.366 στρεμμάτων σε τμήμα της αποξηραμένης λίμνης Κωπαΐδας, για την δημιουργία αυτοκινητοδρομίου.

Το 1995 ιδρύθηκε η εταιρία του Κέντρου Μηχανοκίνητου Αθλητισμού και Ερευνών Ορχομενού Βοιωτίας (ΚΕΜΑΕ), με την μορφή της Α.Ε., στην οποία μετέχουν κατά 30% η ΕΛΠΑ, κατά 40% η Νομαρχία Βοιωτίας και κατά 30% ο

---

<sup>18</sup>Το θέμα αναδείχθηκε από δημοσιεύματα εφημερίδων και αφορούσε το ενδιαφέρον του εκτελεστικού διευθυντή της F1 Group, Μπέρνι. Εκλεστος για την κατασκευή πίστας στο Ελληνικό. Ο τότε υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Γιώργος Σουφλιάς, έβαλε τέλος σε αυτού του είδους τα σχέδια, επικαλούμενος πρωτίστως την περιβαλλοντική επιβάρυνση, και δη την ηχορρύπανση από τα μονοθέσια (εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, 26/11/2006).

<sup>19</sup> Σε κάποιες απ' αυτές τις περιπτώσεις είχαν εμπλοκή δήμαρχοι και λοιποί τοπικοί παράγοντες

<sup>20</sup> Οι τρεις αυτές περιπτώσεις μονοπωλούν τα τελευταία χρόνια την επικαιρότητα, προκαλώντας ποικίλα σχόλια (εφημερίδα ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ, 9/9/2012)

Δήμος Ορχομενού. Το 1998 το ΚΕΜΑΕ υπέγραψε σύμβαση με κατασκευαστική εταιρεία, για την κατασκευή του έργου, η οποία όμως δεν εκτελέστηκε γιατί στο μεταξύ ανακλήθηκε η απόφαση παραχώρησης της έκτασης. Το 2003, με απόφαση του Υπουργείου Γεωργίας, η έκταση παραχωρείται εκ νέου, αυτή τη φορά στο ΚΕΜΑΕ και ακόμα εγγράφεται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων πίστωση 500.000€ για τη χρηματοδότηση της μελέτης των υποστηρικτικών έργων. Τον Απρίλιο του 2007 το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέθεσε σε μελετητικό γραφείο την σύνταξη μελέτης των υποστηρικτικών έργων σύνδεσης του αυτοκινητοδρομίου Ορχομενού με το εθνικό οδικό δίκτυο, με βασικό υποστηρικτικό έργο την κατασκευή παράκαμψης 15 χιλιομέτρων που θα συνδέει το αυτοκινητοδρόμιο με την Εθνική Οδό Αθηνών – Λαμίας και εκτιμώμενο κόστος κατασκευής 10 εκατομμύρια ευρώ. Η παραχώρηση της έκτασης όμως ανακαλείται και πάλι από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και πλέον η προοπτική κατασκευής πίστας F1 (τύπου «race circuit») στον Ορχομενό παύει να υφίσταται<sup>21</sup>. Το θέμα, θεωρητικά τουλάχιστον, δεν έχει εγκαταλειφθεί από τους φορείς της Βοιωτίας και αναδεικνύεται κατά καιρούς<sup>22</sup>

### ***Η περίπτωση της Χαλανδρίτσας***

Η περίπτωση αυτοκινητοδρομίου στην Πάτρα ξεκινά το 1995, με την ίδρυση της πολυμετοχικής εταιρείας «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.» και στο διάστημα που έχει μεσολαβήσει έως σήμερα εμφανίζεται ως η πιο συγκροτημένη, δεδομένου ότι έχουν γίνει ενέργειες οι οποίες δημιουργούν μια πραγματικότητα γύρω από το όλο θέμα.

Κατ' αρχήν έχει αγορασθεί έκταση 1.148 στρ. στην θέση «Ρέντες» της περιοχής Χαλανδρίτσας, 18 χιλ. έξω από την Πάτρα, στην οποία έχει προγραμματιστεί η κατασκευή Αυτοκινητοδρομίου προδιαγραφών F1, πίστας cart διεθνών προδιαγραφών, πίστα ασφαλούς οδήγησης και μουσείου αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας. Ακόμα έχουν εκδοθεί άδεια σκοπιμότητας, από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, άδεια κατασκευής, από την Πολεοδομία της Νομαρχίας

---

<sup>21</sup> Η πιο πρόσφατη εξέλιξη επί του θέματος παραχώρησης της έκτασης - όχι όμως με σαφή αναφορά για αυτοκινητοδρόμιο - είναι επερώτηση του βουλευτή Βοιωτίας κ. Σταθά, το 2012, προς τον υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης σχετικά με το «*τί προτίθεται να κάνει, με βάση τις διατάξεις του νόμου 4061/2012 άρ. 4, παρ. 1 σημείο β, ώστε να παραχωρηθεί στον Δήμο Ορχομενού η συγκεκριμένη έκταση, όπως έχει εγγράφως ζητήσει ο Δήμος, και να αξιοποιηθεί τόσο προς όφελος των πολιτών όσο και της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας γενικότερα*». Στην επερώτησή του ο κ. Σταθάς παραθέτει το ιστορικό της πίστας στον Ορχομενό.

<sup>22</sup> Το 2010 ο Εμπορικός Σύλλογος Λειβαδιάς καταθέτει σε δημόσιο διάλογο αναπτυξιακή πρόταση, στην οποία γίνεται εκτενέστατη αναφορά στην πίστα F1 του Ορχομενού και παροτρύνει για την κατασκευή της (ιστοσελίδα πολιτιστικού συλλόγου «ΕΛΙΚΩΝ», 1/10/2011)

Αχαΐας (με ισχύ έως τον Απρίλιο του 2018), έγκριση καταλληλότητας της πίστας και των εγκαταστάσεων, από τις Παγκόσμιες Ομοσπονδίες Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας (F.I.A. & F.I.M.), ενώ έχουν κατασκευασθεί υποστηρικτικά έργα οδικής σύνδεσης με το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Στην «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.» της οποίας το μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται στο 1.325.810,50€ συμμετέχουν:

- η ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΑΕ, με 21,15%
- η Αχαϊκή Συνεταιριστική Τράπεζα, με 1,55%
- ο Δήμος Πατρέων, με 7,74%
- ο Δήμος Φαρρών, με 3,87%
- η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας, με 5,32%
- ο κ. Φλωράτος Ευάγγελος, με 1,55%
- το Επιμελητήριο Αχαΐας, με 10,32%
- η ΤΕΔΚ Αχαΐας, με 5,30% και
- τετρακόσιοι τρεις (403) λοιποί μέτοχοι, με συνολικό ποσοστό 43,20%

Η «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.» συνέταξε επενδυτικό σχέδιο, το οποίο και εντάχθηκε στις διατάξεις του ν. 3299/2004. Το ύψος του επενδυτικού της σχεδίου ανέρχεται στα 94.600.000€ και η σχετική απόφαση του υφυπουργού Ανάπτυξης κυρώθηκε με την διάταξη του άρθρου 28 του ν.4146/2013, τα γενικά δε χαρακτηριστικά του<sup>23</sup> αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΙΔΗ ΕΝΙΣΧΥΟΜΕΝΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	
Σύντομη περιγραφή ενότητας	ΕΝΟΤΗΤΑ 1 Ίδρυση Αυτοκινητοδρομίου
Τόπος εγκατάστασης	Περιοχή Χαλανδρίτσα του Δήμου Φαρρών, του Νομού Αχαΐας (περιοχή Γ)
Δραστηριότητα άρθρου 3	Παρ. 1 εδ. γ χνί
Κατηγορία	2
Καθεστώς Κρατικών Ενισχύσεων	Περιφερειακές
Α. Επιχορηγούμενη δαπάνη	
1. Κτιριακά - Εγκαταστάσεις κτιρίων	34.100.000,00€
2. Τεχνικά Έργα (έργα υποδομής και έργα διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου)	49.200.000,00€

<sup>23</sup> Όπως περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 4 που συνοδεύει το ν.4146/2013, από το οποίο επίσης προέρχονται και όλα τα υπόλοιπα στοιχεία του φορέα της επένδυσης

3. Μηχανήματα - λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός	4.100.000,00€
4. Ειδικές εγκαταστάσεις	3.000.000,00€
5 Μεταφορικά μέσα	2.700.000,00€
6. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	1.500.000,00€
Συνολικό επιχορηγούμενο κόστος αρχικής επένδυσης (άθροισμα 1-6)	94.600.000,00€
Συνολικό επιχορηγούμενο κόστος επένδυσης	94.600.000,00€
Συνολική ενισχυόμενη δαπάνη (A+B)	94.600.000,00€
Μη ενισχυόμενο κόστος επένδυσης	
Συνολικό κόστος επένδυσης	94.600.000,00€

Το επενδυτικό σχέδιο προβλέπει την δημιουργία τετρακοσίων ενενήντα επτά (497) νέων θέσεων εργασίας, ενώ τα χρηματοοικονομικά στοιχεία της επένδυσης αναλύονται ως εξής: το 30,571% (28.920.000,00€) θα προέλθει από την επιχορήγηση του αναπτυξιακού νόμου, το 25% (23.650.000,00€) από ίδια συμμετοχή σε μετρητά και θα εξασφαλισθεί από εισφορές των εταιρών ως μετοχικό κεφάλαιο και το υπόλοιπο 44,429% (42.030.000,00€) από τραπεζικό δανεισμό. Η προθεσμία ολοκλήρωσης της επένδυσης έχει ορισθεί μέχρι τον Απρίλιο του 2016, με δυνατότητα παράτασης έως δύο χρόνια, υπό την προϋπόθεση ότι θα έχει εκτελεσθεί το 50% των επιχορηγούμενων εργασιών.

Τα γενικά χαρακτηριστικά που προβλέπονται για την πίστα αυτή είναι:

- Μήκος: 4.880 μέτρα
- Πλάτος: 12 μέτρα(εκτός ευθείας εκκίνησης – τερματισμού)
- Μήκος ευθείας εκκίνησης - τερματισμού: 904 μέτρα
- Κερκίδες: 48.500 θεατές
- Τύπος πίστας «race circuit»

Η πρόοδος των σχετικών κατασκευαστικών εργασιών παρουσιάζει σήμερα ολική καθυστέρηση, λόγω μη εξασφάλισης επενδυτή και (δεδομένων και των προθεσμιών που λήγουν, χωρίς να διαφαίνεται δυνατότητα παράτασης) το όλο θέμα οδηγείται, εκτός θεαματικού απροόπτου, σε αδράνεια.

Εικόνα 4. Φωτογραφία του σχεδίου της πίστας στην Χαλανδρίτσα.



(Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα εφημερίδας «ΤΟ ΒΗΜΑ», Δημοσίευση 06/10/2012)

### ***Η περίπτωση της Δραπετσώνας***

Στην περίπτωση της Δραπετσώνας η ιδέα για δημιουργία πίστας F1 ξεκινάει από το 2011 και σαν τοποθεσία επιλέχθηκε η περιοχή του λιμανιού της Δραπετσώνας στον Πειραιά, και ειδικότερα το παλιό εργοστάσιο λιπασμάτων. Για την δημιουργία της πίστας ιδρύεται ο ιδιωτικός φορέας «Dielpis Formula 1», ο οποίος αναλαμβάνει να προχωρήσει την διαδικασία και να εξασφαλίσει τις απαραίτητες άδειες και επίσης τα επενδυτικά κεφάλαια, δεδομένου ότι δεν προσβλέπει σε κρατική ενίσχυση. Ο ίδιος φορέας είναι αυτός που έκανε την οικονομοτεχνική μελέτη του εγχειρήματος και δημιούργησε και τα σχέδια της πίστας (τύπου «road circuit»), τα οποία προβλέπουν μήκος πίστας πέντε χιλιάδων και διακοσίων μέτρων και χωρητικότητα περίπου εκατόν τριάντα χιλιάδων θέσεων. Να σημειώσουμε πως τον Απρίλιο του 2014 δημιουργούνται η Ελληνική Εκτελεστική Επιτροπή Ανάληψης Αγώνων Αυτοκινήτου F1 και το σωματείο Φίλοι και Υποστηρικτές Αγώνων Αυτοκινήτου F1 (Φ.ΥΠ.Α.Α.), με σκοπό την προώθηση και προβολή της προτεινόμενης επένδυσης – φάση στην οποία βρίσκεται αυτή τη στιγμή το όλο εγχείρημα.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στην περίπτωση της Δραπετσώνας αποτελεί το ότι οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης στην συγκεκριμένη έκταση δεν προβλέπουν την δημιουργία αυτοκινητοδρομίου ή άλλων αθλητικών εγκαταστάσεων και κατά συνέπεια απαιτείται αλλαγή του θεσμικού πλαισίου.

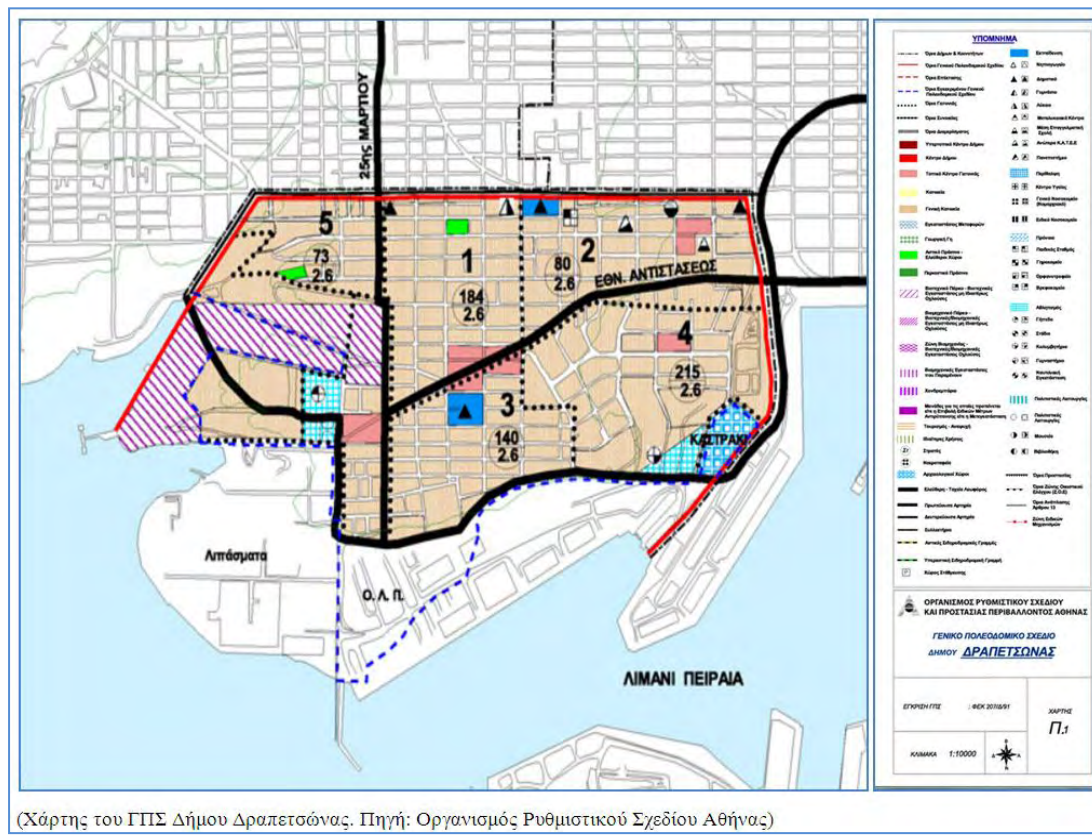
Στις εικόνες που ακολουθούν αποτυπώνεται διακριτά ο προτεινόμενος χώρος και τα όρια του ΓΠΣ Δραπετσώνας και είναι εμφανές ότι η πρόταση χωροθέτησης της πίστας περιλαμβάνει εκτάσεις του εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου – κάτι που μπορεί να αλλάξει μόνο με αλλαγή χρήσεων γης, αλλά απαιτείται επίσης αλλαγή ορίων ΓΠΣ ή/και τροποποίηση του ΠΔ 14/2007 (και όχι μόνο), που προβλέπει χωροθέτηση αυτοκινητοδρομίου εκτός οικιστικών περιοχών.

Εικόνα 5. Ο χάρτης του σχεδίου πίστας στη Δραπετσώνα



(Ο χάρτης του σχεδίου πίστας F1 στη Δραπετσώνα. Πηγή: Blogspot της Dielpis Formula 1)

Εικόνα 6.Χάρτης του ΓΠΣ Δραπετσώνας



(Χάρτης του ΓΠΣ Δήμου Δραπετσώνας. Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας)

## Συμπεράσματα

Πέρασαν περίπου πενήντα χρόνια από την πρώτη διοργάνωση αγώνων της F1, μέχρι να δημιουργηθεί στην Ελλάδα θεσμικό πλαίσιο, που να ρυθμίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας πίστας αγώνων αυτοκινήτου στον ελλαδικό χώρο, αν και η σχετική συζήτηση αναπτύχθηκε πολύ νωρίτερα.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτού του θεσμικού πλαισίου είναι το ότι «εισάγει» συνδημιουργό στις ρυθμίσεις που προβλέπει, ιδιαίτερα στον βαθμό που απαιτεί προεγκριμένα από την FIA σχέδια πίστας. Κατά συνέπεια βρίσκεται σε απόλυτα ευθεία σχέση με το κανονιστικό πλαίσιο της FIA, το οποίο, μάλιστα, υπερθεματίζει σε αρκετά σημεία – γεγονός που εξηγείται, υπό την έννοια ότι το πρωτάθλημα της F1 έχει μεγαλύτερες απαιτήσεις, σχετικά με ζητήματα λειτουργικότητας και ασφάλειας της πίστας.



Υπάρχει όμως ένα σημείο, σε αυτή την ευθεία σχέση, που δημιουργεί μια σύγχυση, χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα ότι δημιουργεί και προβλήματα. Πρόκειται για το αποκλειστικό δικαίωμα της ελληνικής Πολιτείας να χωροθετεί χρήσεις γης και ακόμα να ελέγχει την σκοπιμότητα δημιουργίας και λειτουργίας αυτοκινητοδρόμιου, κατά τα οριζόμενα στο Π.Δ. 14/2007. Με την απαίτηση όμως της FIA, να τυγχάνει της αποδοχής της ο τόπος εγκατάστασης της πίστας, το αποκλειστικό αυτό δικαίωμα περιορίζεται.

Ακόμα διαπιστώνουμε τον ασφυκτικό έλεγχο που ασκεί η FIA στην κατασκευή της πίστας και την προσήλωσή της στην πιστή τήρηση του κανονισμού της, κάτι που θεωρείται αυτονόητο, αλλά ταυτόχρονα δικαιολογείται απόλυτα και από το γεγονός ότι διαθέτει ένα «προϊόν» ιδιαίτερα ελκυστικό και εμπορεύσιμο.

Αξιολογώντας τα εγχειρήματα κατασκευής πίστας F1 στην Ελλάδα διαπιστώνουμε ότι:

Στην περίπτωση του Ορχομενού η κυρίαρχη λογική ήταν η απόλυτη στήριξη του εγχειρήματος από το κράτος, χωρίς προηγούμενη συνολική και σφαιρική εκτίμηση όλων των παραμέτρων και προπάντων των κοινωνικών και οικονομικών διαστάσεων – και είναι προφανές ότι η υπαναχώρηση του κράτους οφείλεται στην συνειδητοποίηση των μεγεθών των πολυποίκιλων και πολυεπίπεδων συνεπειών του εγχειρήματος.

Στην περίπτωση της Χαλανδρίτσας έχουμε μια στοχευμένη ενέργεια, με πρωτοβουλία συλλογικών φορέων, που καλύπτουν το μεγαλύτερο (αν όχι όλο) μέρος της κοινωνικής και οικονομικής πραγματικότητας της Πάτρας. Εδώ είναι επίσης προφανές ότι επιδιώκεται η δημιουργία προσθετικού οφέλους για την περιοχή, επαυξάνοντας το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν (δηλαδή το διεθνώς αναγνωρισμένο Καρναβάλι της Πάτρας) και επομένως το εγχείρημα συγκεντρώνει χαρακτηριστικά συγκροτημένης προσπάθειας. Η στήριξη του κράτους στην περίπτωση αυτή αναζητήθηκε κατά τρόπο «θεμιτό», υπό την έννοια ότι η χρηματοδότηση εγκρίθηκε μέσω του αναπτυξιακού νόμου (άρα με έλεγχο της σκοπιμότητας της επένδυσης), όχι στο σύνολο της δαπάνης και κάλυψη του υπολοίπου με ίδια κεφάλαια (ως τέτοια εννοούμε και τον τραπεζικό δανεισμό). Το ότι το εγχείρημα έχει περιέλθει σε αδράνεια, λόγω μη εύρεσης επενδυτή, δημιουργεί

πολλά ερωτηματικά και κυρίως το κατά πόσον στην καθαυτό επενδυτική λογική (δηλαδή στην διάθεση κεφαλαίων) αυτό είναι ελκυστικό.

Στην περίπτωση, τέλος, της Δραπετσώνας έχουμε μια εντελώς διαφορετική προσέγγιση: ο φορέας επένδυσης δηλώνει ότι δεν επιδιώκει καμία κρατική χρηματοδότηση, χαρακτηρίζει την επένδυση αναπτυξιακή και επιζητά την αναμόρφωση του χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στην περιοχή, προκειμένου να την αναπτύξει. Το ζήτημα που τίθεται σε αυτή την περίπτωση σχετίζεται με την δικαιολογητική βάση πάνω στην οποία μπορεί το κράτος να στηρίξει την επιζητούμενη αλλαγή και να προχωρήσει σε αυτή, με άλλα λόγια να σταθμίσει τους παράγοντες κόστους/ωφέλειας σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ F1 ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

### Εισαγωγή

Το πρωτάθλημα της F1 αποτελεί, σε παγκόσμιο επίπεδο, ένα πολύ δυναμικό τουριστικό προϊόν, με ολιγοήμερη όμως διάρκεια και υπό αυτή την έννοια το ενδιαφέρον, για τους κρατικούς φορείς, που διαχειρίζονται την τουριστική βιομηχανία, εστιάζεται στο να λειτουργήσει συνδυαστικά με άλλα τουριστικά πακέτα. Κατά συνέπεια εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο τουριστικής ανάπτυξης της χώρας, ως μια δραστηριότητα που επιφέρει προσθετικό όφελος στο συνολικό τουριστικό προϊόν. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι επηρεάζεται άμεσα και, σε αρκετά σημαντικό βαθμό, καταλυτικά από το ευρύτερο περιβάλλον της τουριστικής βιομηχανίας στην χώρα μας, υπό την έννοια ότι η ενσωμάτωσή του, στο συνολικό τουριστικό προϊόν, θα πρέπει να αποτελεί επιδίωξη– παρόλο που η οργάνωση και προώθησή του (από την FIA, ως εμπορεύσιμο προϊόν), λειτουργεί αυτόνομα και πέρα από τις ιδιαιτερότητες, που χαρακτηρίζουν τον τουρισμό της κάθε χώρας, η οποία φιλοξενεί αγώνες της F1.

Για την χωροθέτηση πίστας F1 στην Ελλάδα χρειάζεται να λάβουμε υπ' όψη ένα σύνολο ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών. Αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν να κάνουν με τον φυσικό χώρο της Ελλάδας και με τις υπάρχουσες υποδομές σε όλα τα επίπεδα, όπως τα δίκτυα μεταφορών, οι τεχνολογικές υποδομές, οι υποδομές φιλοξενίας κλπ.

Η επιλογή χωροθέτησης, σε πρώτο στάδιο, καθορίζεται κυρίως με βάση δύο σημαντικούς παράγοντες. Ο ένας έχει να κάνει με τους περιορισμούς τους οποίους βάζει το ίδιο το φυσικό περιβάλλον στην ανθρώπινη επέμβαση και ο άλλος με την προσβασιμότητα την οποία προσφέρουν τα δίκτυα μεταφοράς (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, οδικό δίκτυο).

Αρχικά, σε αυτό το κεφάλαιο, θα αναλύσουμε το ευρύτερο περιβάλλον, που διαμορφώνει την εικόνα της ελληνικής τουριστικής πραγματικότητας, προκειμένου να διαπιστώσουμε το περίγραμμα της υφιστάμενης κατάστασης, μέσα στην οποία αναζητείται και η ένταξη της F1. Στη συνέχεια θα προχωρήσουμε σε στοιχεία σχετικά με την γεωμορφολογία του ελληνικού χώρου, τις ευρωπαϊκές διαδρομές του χερσαίου χώρου, τις μεταφορικές υποδομές της χώρας μας, τις πύλες εισόδου, τους

πόλους ανάπτυξης και τις προστατευόμενες περιοχές. Επίσης θα επικεντρώσουμε σε περιοχές αποκλεισμού με βάση τις ρυθμίσεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ-Τ).

### **Το τουριστικό κεφάλαιο στην Ελλάδα**

Ο τουρισμός, στη σύγχρονη παγκόσμια πραγματικότητα, αποτελεί μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες και χαρακτηρίζεται από σημαντικά οικονομικά μεγέθη<sup>24</sup>. Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας αντιμετωπίζει ήδη σημαντικές προκλήσεις, τόσο λόγω των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών της και των εγγενών αδυναμιών της, όσο και εξαιτίας του ισχυρού διεθνούς ανταγωνισμού. Η ανάδειξη νέων και δυναμικών τουριστικών προορισμών στην περιοχή της Μεσογείου (Τουρκία, Κροατία, Βουλγαρία, Μαυροβούνιο), αλλά και αλλού, οι οποίοι προβάλλουν με αξιώσεις παρεμφερές τουριστικό προϊόν, καθώς και ορισμένες παράμετροι του μακροοικονομικού περιβάλλοντος, όπως η ισχυρή ισοτιμία του ευρώ έναντι του δολαρίου, οι διακυμάνσεις της τιμής του πετρελαίου, η παρατεινόμενη δημοσιονομική και χρηματοοικονομική κρίση, επιβάλλουν στην ελληνική τουριστική βιομηχανία να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική. Με άλλα λόγια, είναι απόλυτα αναγκαίο να ενταθούν οι προσπάθειες για διατήρηση και βελτίωση της θέσης της χώρας μας στη διεθνή τουριστική αγορά (Χατζηδάκης, 2011).

Τα γενικότερα χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως τα προσδιορίζουν το ΓΠΧΣΑΑ και το ΕΠΧΣΑΑ-Τ, πάνω στα οποία στηρίζεται η ανάπτυξη του τουρισμού, εμφανίζονται ως ακολούθως:

Το σύνολο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της (πολιτισμικό κεφάλαιο, κλίμα, πολυνησιακός χαρακτήρας, μήκος και ποιότητα των ακτών, φυσικό περιβάλλον, ποικιλία και έντονη εναλλαγή της μορφής και του είδους των πόρων, πυκνότητα και ποικιλία των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους), την καθιστούν μοναδική στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης των περισσότερων από τις σύγχρονες μορφές τουρισμού και μάλιστα υψηλών απαιτήσεων.

Η θέση της, σε σχέση με τους άξονες των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και σε συνδυασμό με τη μεγάλη ειδίκευσή της στη διεθνή ναυτιλία, της παρέχουν τη δυνατότητα να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως διαμετακομιστικό κέντρο

---

<sup>24</sup> Οι συνολικές αφίξεις εισερχόμενων τουριστών, σε παγκόσμια κλίμακα, υπολογίζεται ότι το 2010 έφθασαν τα 940 εκατομμύρια (Χατζηδάκης, 2011)

εμπορευματικών μεταφορών, ιδίως εν όψει του γεγονότος ότι το μεταφορικό έργο θα αυξάνει λόγω της παγκοσμιοποίησης και της ραγδαίας αύξησης των εξαγωγών των ασιατικών χωρών προς την Ευρώπη και αλλού. Η συνεχής αύξηση των διεθνών τουριστικών μετακινήσεων σε σταθερή βάση, το άνοιγμα νέων τουριστικών αγορών στην Ασία, με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και η πύκνωση των διεθνών μεταφορών, συνθέτουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη δυναμική ανάπτυξη του ελληνικού τουριστικού τομέα (Χατζηδάκης, 2011).

Εικόνα 7. Η Ελλάδα στον Βαλκανικό χώρο - δίκτυα μεταφορών



Χάρτης 3.2: Η Ελλάδα στο Βαλκανικό χώρο.



(Πηγή: ΓΠΧΣΑΑ)

Η Ελλάδα βρίσκεται σε προνομιούχο θέση, σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, λόγω της ποικιλομορφίας και της αισθητικής των τοπίων, της μεγάλης

ποικιλίας βιοτόπων, της σχετικά καλής κατάστασης των φυσικών της πόρων (νερό, έδαφος, υπέδαφος), καθώς και του πλούτου και της έκτασης της πολιτιστικής της κληρονομιάς. Η ποιότητα περιβάλλοντος είναι εν γένει καλή, σε επίπεδο χώρας, ενώ τα περιβαλλοντικά προβλήματα που παρατηρούνται, λόγω ιδίως μη συμβατών χρήσεων γης, είναι συνήθως εστιασμένα τοπικά.

Διαθέτει γεωγραφικό πλεονέκτημα γειτνίασής της με τους διεθνείς αεροδιάδρομους διασύνδεσης της Δυτικής Ευρώπης με την Ανατολική και Νότια Αφρική, τη Μέση Ανατολή, τη Νότια και Νοτιανατολική Ασία, καθώς και την Ωκεανία.

Τα στοιχεία που συνθέτουν την τουριστική πραγματικότητα στην χώρα μας είναι:

- Η απήχηση της χώρας κυρίως στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης.
- Η επικράτηση του μαζικού τουρισμού και η περιορισμένη ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού.
- Η περιβαλλοντική υποβάθμιση σε μερικούς προορισμούς.
- Η έντονη εποχικότητα που καθιστά αναγκαίο τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος με δραστηριότητες που επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο (προώθηση αστικού τουρισμού, συνεδριακού τουρισμού, τουρισμού γκολφ).
- Η μειωμένη προσβασιμότητα των προορισμών.
- Η κυριαρχία του αεροπλάνου ως μέσου άφιξης αλλοδαπών επισκεπτών.
- Το μη ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, η απαξίωση σημαντικού ποσοστού των τουριστικών καταλυμάτων παρά την επιχειρούμενη αργή αλλά σταθερή ποιοτική αναβάθμιση του ξενοδοχειακού δυναμικού βάσει νέων πρότυπων, οι ελλείψεις σε ειδικές τουριστικές υποδομές καθώς και οι δυσλειτουργίες (κυκλοφοριακή συμφόρηση, έλλειψη χώρων στάθμευσης κ.λπ.) που παρουσιάζουν πολλοί τουριστικοί προορισμοί με την παρεπόμενη υποβάθμιση του περιβάλλοντος.
- Η ριζική ανασυγκρότηση της προβολής του στις διεθνείς αγορές και η ανάδειξη νέων μορφών τουρισμού (ΕΠΧΣΑΑ-Τ).

Ειδικότερα διαπιστώνεται ότι οι βασικές μορφές τουρισμού, που αναπτύχθηκαν μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, αξιοποίησαν μέρος της ποικιλίας και των διατιθέμενων τουριστικών πόρων. Το πλήθος των νησιών, το μεγάλο μήκος των παράκτιων περιοχών και το μεσογειακό κλίμα κατέστησαν τη χώρα προνομιακό τουριστικό προορισμό, με κυρίαρχο το μοντέλο «ήλιος – θάλασσα». Ωστόσο, οι διεθνείς τάσεις για εξατομίκευση του τουριστικού προϊόντος, σε συνδυασμό με την αύξηση του ανταγωνισμού λόγω της εισόδου και άλλων μεσογειακών χωρών στην αγορά, καθώς και η αλλοίωση ή η υπερφόρτιση σημαντικών πόρων, λόγω της κατανάλωσής τους με βάση το κυρίαρχο μοντέλο, καθιστούν αναγκαία την παράλληλη ανάπτυξη και άλλων μορφών τουριστικής δραστηριότητας, αλλά και την αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό των υφισταμένων. Διαπιστώνεται, επίσης, αύξηση του ενδιαφέροντος για ειδικές μορφές τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός, ο αθλητικός, ο συνεδριακός, ο πολιτιστικός, ο θρησκευτικός, ο ιαματικός τουρισμός, ο καταδυτικός και ο αλιευτικός (ΓΠΧΣΑΑ).

Οι δείκτες στους οποίους τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της χώρας μας, στο πεδίο του τουρισμού, εμφανίζονται να είναι ισχυρότερα, σύμφωνα με την Έκθεση του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ (WEF) του 2011 για τον τουρισμό, είναι, μεταξύ άλλων η κύρωση των διεθνών περιβαλλοντικών συνθηκών (στους οποίους η Ελλάδα πρωτεύει), η επάρκεια σε ξενοδοχειακές κλίνες, η στοιχειώδης εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού και ο αριθμός των τόπων Παγκόσμιας Κληρονομιάς. Αντίθετα, οι δείκτες με τις χειρότερες επιδόσεις είναι η ποιότητα του εκπαιδευτικού συστήματος, οι πρακτικές προσλήψεων και απολύσεων, η ισοτιμία αγοραστικής δύναμης, η έκταση της χρήσης του διαδικτύου από τις επιχειρήσεις και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ακόμα, βρίσκονται χαμηλά ο δείκτης για τους κανόνες και ρυθμίσεις της τουριστικής πολιτικής και την αποτελεσματικότητα του μάρκετινγκ και του branding (αναγνωρισμένης ταυτότητας προορισμού). Επίσης η χώρα μας εμφανίζεται να σημειώνει πτώση στην μείζονα ενότητα των ανθρώπινων, των πολιτιστικών και των φυσικών πόρων, οφειλόμενη στην πτώση στους πολιτιστικούς πόρους και στην ιδιαίτερα χαμηλή επίδοση στους φυσικούς πόρους. Υστερούμε γενικά ως προς τη μείζονα ενότητα «επιχειρηματικό περιβάλλον και υποδομές», με εξαίρεση τον πυλώνα «τουριστικές υποδομές», ενώ ακόμα εξαιρετικά υψηλό εμφανίζεται να είναι το κόστος έναρξης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Η χειρότερη επίδοση όμως καταγράφεται στον κρίσιμο δείκτη της ανταγωνιστικότητας



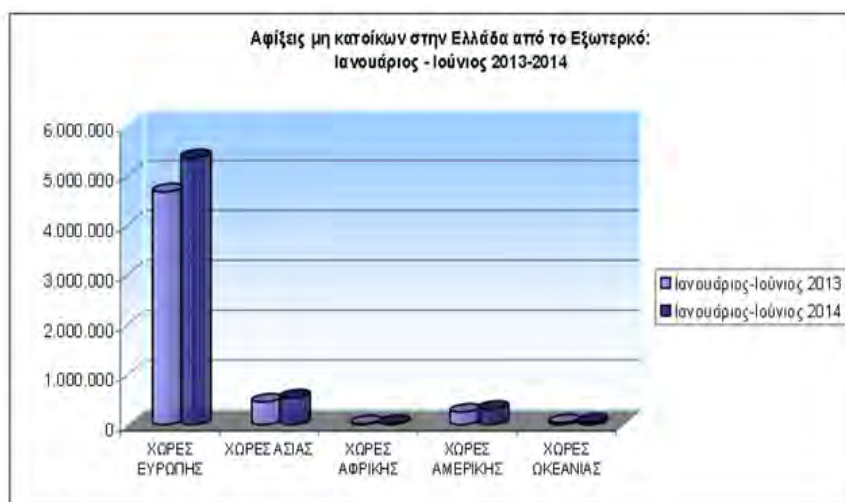
των τιμών στην τουριστική βιομηχανία. Αυτό σημαίνει, με απλά λόγια, ότι οι τιμές των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών δεν ανταποκρίνονται στην προσδοκώμενη ποιότητά τους. Η γενικότερη αυτή κατάσταση απαιτεί επανατοποθέτηση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στη διεθνή αγορά, με αναβάθμιση, διαφοροποίηση και εμπλουτισμό της προσφοράς και παράλληλα, με τη χάραξη μεσομακροπρόθεσμης στρατηγικής μάρκετινγκ, με εξειδικευμένους στόχους ανά αγορά (Χατζηδάκης, 2011).

Η παραπάνω εικόνα φαίνεται να εξομαλύνεται τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, ο οποίος στην «Στρατηγική Προώθησης και Προβολής του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού για την τριετία 2014-2015-2016» αναφέρει τα παρακάτω:

*«...οι συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή τουριστική αγορά έχουν διαφοροποιηθεί σημαντικά από εκείνες που ίσχυαν κατά την τουριστική περίοδο 2010. Συγκεκριμένα:*

- Η Ελλάδα διαφαίνεται ότι έχει ανακτήσει – ίσως προσωρινά - σημαντικό μέρος του μεριδίου που είχε απολέσει από το 2010 μέχρι σήμερα. Παράλληλα, η εικόνα της Χώρας διεθνώς, σε σχέση με τα ισχύοντα κατά το έτος 2010 έχει βελτιωθεί σημαντικά. Ο ΕΟΤ οφείλει να*

Εικόνα 8. Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

*κεφαλαιοποιήσει την θετική εξέλιξη της τουριστικής κίνησης του έτους 2013.*

- Η διεθνής οικονομική συγκυρία έχει πλήξει μεγάλο μέρος των Χωρών μελών της ΕΕ συμπεριλαμβανομένων τόσο των αγορών- δεξαμενών για τον Ελληνικό Τουρισμό όσο και των ανταγωνιστών μας, επηρεάζοντας συνεχώς με αυτό τον τρόπο, τις επιλογές των εν δυνάμει τουριστών (π.χ. τρόπος, χρόνος και μέσο επιλογής προορισμού διακοπών, διάρκεια διακοπών ανά κοινό-στόχος, κατά κεφαλή δαπάνη κλπ.).
- Σύμφωνα με στοιχεία, που έχει στη διάθεσή της η Δ/νση από πρόσφατες μελέτες, στις δύο βασικές αγορές δεξαμενές για τον Ελληνικό Τουρισμό (Μεγ. Βρετανία, Γερμανία) προκύπτει η ανάγκη στόχευσης ειδικών κοινών-στόχων, μέσα από συγκεκριμένα δίκτυα επικοινωνίας, προκειμένου να διατηρηθεί η θετική εξέλιξη της τουριστικής κίνησης για την Ελλάδα. Επίσης, τα κοινά-στόχων, στα οποία οφείλει να απευθύνεται ο Ελληνικός Τουρισμός πλέον, αφορούν σε διαμορφωτές των τάσεων (trend setters, style hounds κλπ), τα οποία θα πρέπει να τροφοδοτούνται με οποιοδήποτε στοιχείο αποτελεί προστιθέμενη αξία στη συνολική παραδοσιακή και αναμενόμενη εικόνα του αυθεντικού προορισμού Ελλάδα...»

## **Η F1 ως μέρος του τουριστικού κεφαλαίου**

Μέσα, λοιπόν, σ' αυτή την πραγματικότητα η δημιουργία πίστας F1 στην Ελλάδα φαίνεται ότι μπορεί να λειτουργήσει θετικά και προσθετικά. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι αποτελεί πανάκεια, δεδομένου ότι η F1 συγκεντρώνει χαρακτηριστικά που δεν την καθιστούν de facto ελκυστική ως παραγωγική επένδυση και αυτά είναι:

- Το ύψος της επένδυσης, που είναι αρκετά υψηλό και, υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες στην χώρα μας, ίσως και απαγορευτικό<sup>25</sup>
- Η ολιγόμηρη διάρκειά της (τρεις ημέρες), που καθιστά συζητήσιμη την προσθετική οικονομική ωφέλεια συγκριτικά με το κόστος επένδυσης
- Ο μεγάλος ανταγωνισμός, που αναπτύσσεται ανάμεσα στις πίστες που υπάρχουν παγκοσμίως (και επιπλέον όσων ακόμα σχεδιάζεται να

<sup>25</sup> Χαρακτηριστικό πάνω σ' αυτό είναι και το παράδειγμα της πίστας της Χαλανδρίτσας στην Πάτρα, που περιγράψαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο

κατασκευασθούν) και καθιστούν επισφαλή την διάρκεια της παρουσίας της στο αγωνιστικό πρόγραμμα της F1

- Η χρονοθέτηση του ελληνικού Grand Prix, κατά τρόπο που να μπορεί να συνδυαστεί με άλλα τουριστικά πακέτα (λαμβανομένης υπόψη της εποχικότητας του ελληνικού τουρισμού), δεν είναι κάτι που μπορεί να εξασφαλιστεί απόλυτα και σε διάρκεια

Βέβαια, στον αντίποδα, η F1 διαθέτει και στοιχεία τα οποία της προσδίδουν μια μοναδικότητα στον χαρακτήρα και λειτουργούν ενισχυτικά στον ρόλο της ως υψηλού επιπέδου εμπορεύσιμου προϊόντος, με ιδιαίτερη βαρύτητα στο πεδίο του τουρισμού:

- Αποτελεί, παγκοσμίως, διοργάνωση με υψηλότατο βαθμό αναγνωρισιμότητας
- Η προώθησή της γίνεται με τεχνικές marketing υψηλών προδιαγραφών
- Η τηλεόραση αποτελεί το πιο σημαντικό μέσο προώθησης και δεδομένης της διεισδυτικότητάς της, λειτουργεί αποφασιστικά στην διαμόρφωση επιλογών των εν δυνάμει τουριστών
- Συμβάλλει κατά τρόπο σχεδόν απόλυτο στην διαμόρφωση υψηλού brand name (αναγνωρισμένη ταυτότητα προορισμού) για τις πόλεις ή/και τις χώρες που φιλοξενούν Grand Prix της F1
- Έχει διαρκή παρουσία στην παγκόσμια ειδησεογραφία καθ' όλη την διάρκεια του έτους και με αυτή την έννοια οι πόλεις/χώρες που έχουν αγώνα F1 βρίσκονται συνεχώς στην επικαιρότητα
- Το άθλημα διαθέτει μια ξεχωριστή δυναμική, η οποία καλλιεργείται μέσω του marketing, και οι πίστες αποτελούν σημεία αναφοράς αυτής της δυναμικής

Αναφέρθηκε πιο πάνω ότι η δημιουργία πίστας μπορεί να λειτουργήσει θετικά και προσθετικά. Θετικά σημαίνει ότι θα είναι βιώσιμη ως επένδυση και θα συνεισφέρει στην οικονομία της περιοχής εγκατάστασης (και βέβαια στην εθνική οικονομία). Αυτό όμως, στον μεγαλύτερο βαθμό, εξαρτάται από την συμφωνία που θα γίνει με την FIA και τους όρους που αυτή θα περιλαμβάνει, σχετικά με την διάρκειά της, τα δικαιώματα που θα καταβάλλονται και τον τρόπο συμμετοχής στα έσοδα από εισπράξεις εισιτηρίων, διαφημίσεις και τηλεοπτικά δικαιώματα – με τα δύο τελευταία να αποτελούν συντριπτικά το μεγαλύτερο ποσοστό. Η ίδια λοιπόν η

πίστα (ως εκμετάλλευση) δεν περιμένει και πολλά οφέλη από τον τουρισμό της χώρας και την ελκυστικότητά του, δεδομένου ότι τα έσοδά της είναι κατά το πλείστον προδιαγεγραμμένα και εξαρτώνται από την αποτελεσματικότητα του marketing της FIA. Προσθετικά σημαίνει ότι η δυναμική της συνεισφέρει στο εθνικό τουριστικό προϊόν, το οποίο όμως για να κεφαλαιοποιήσει αυτή την δυναμική θα πρέπει το ίδιο να είναι σε θέση να το κάνει. Κατά συνέπεια, δεν είναι εκτός πραγματικότητας οι επιφυλάξεις, που έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί, σχετικά με την πραγματική συνεισφορά – πέρα από ευχολόγια – της πίστας στην ελληνική οικονομία, στον βαθμό που αυτή και οι δομές της δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της τουριστικής βιομηχανίας.

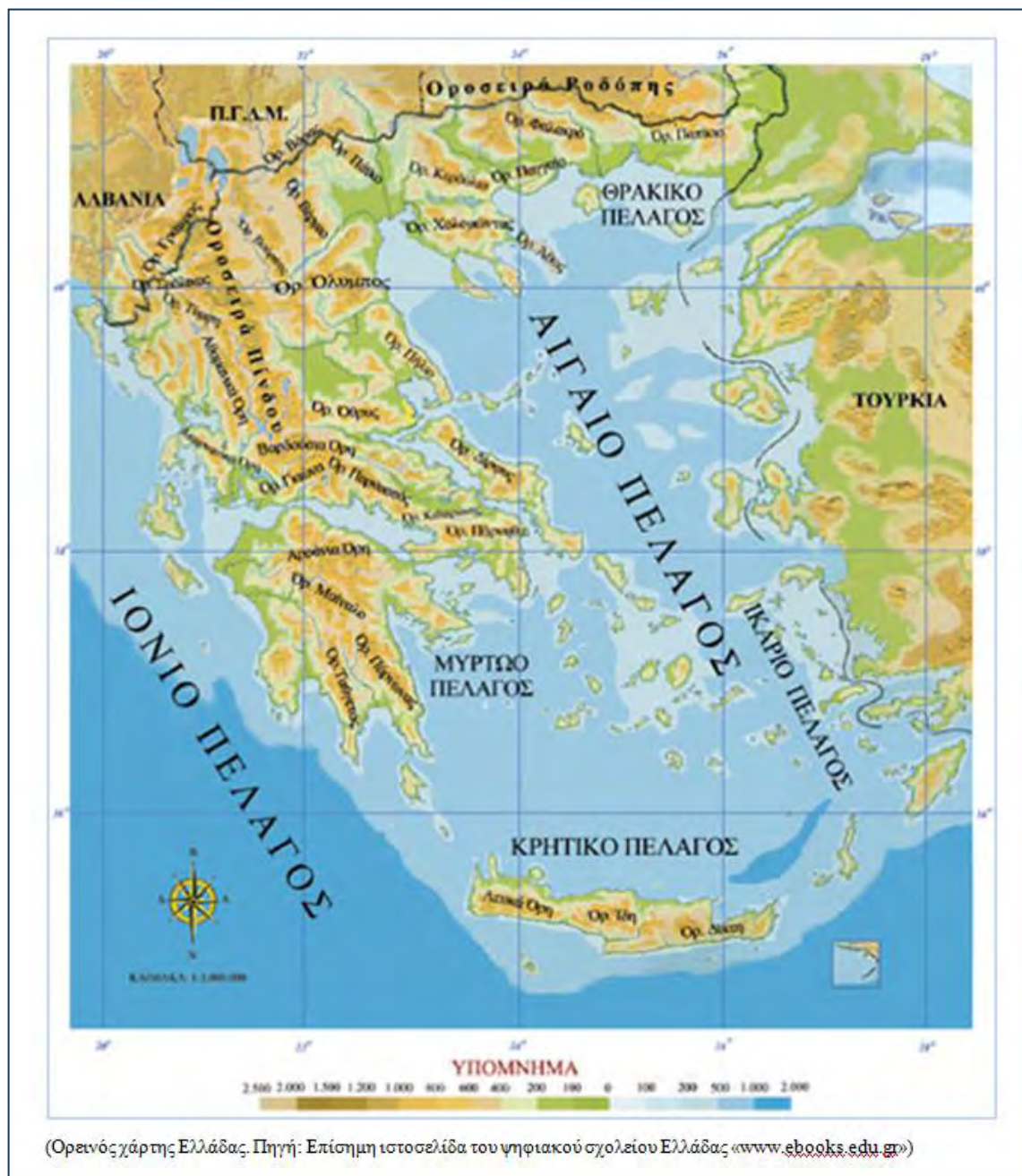
## **Ο φυσικός χώρος στην Ελλάδα και οι υπάρχουσες υποδομές**

### **Γεωφυσικά χαρακτηριστικά**

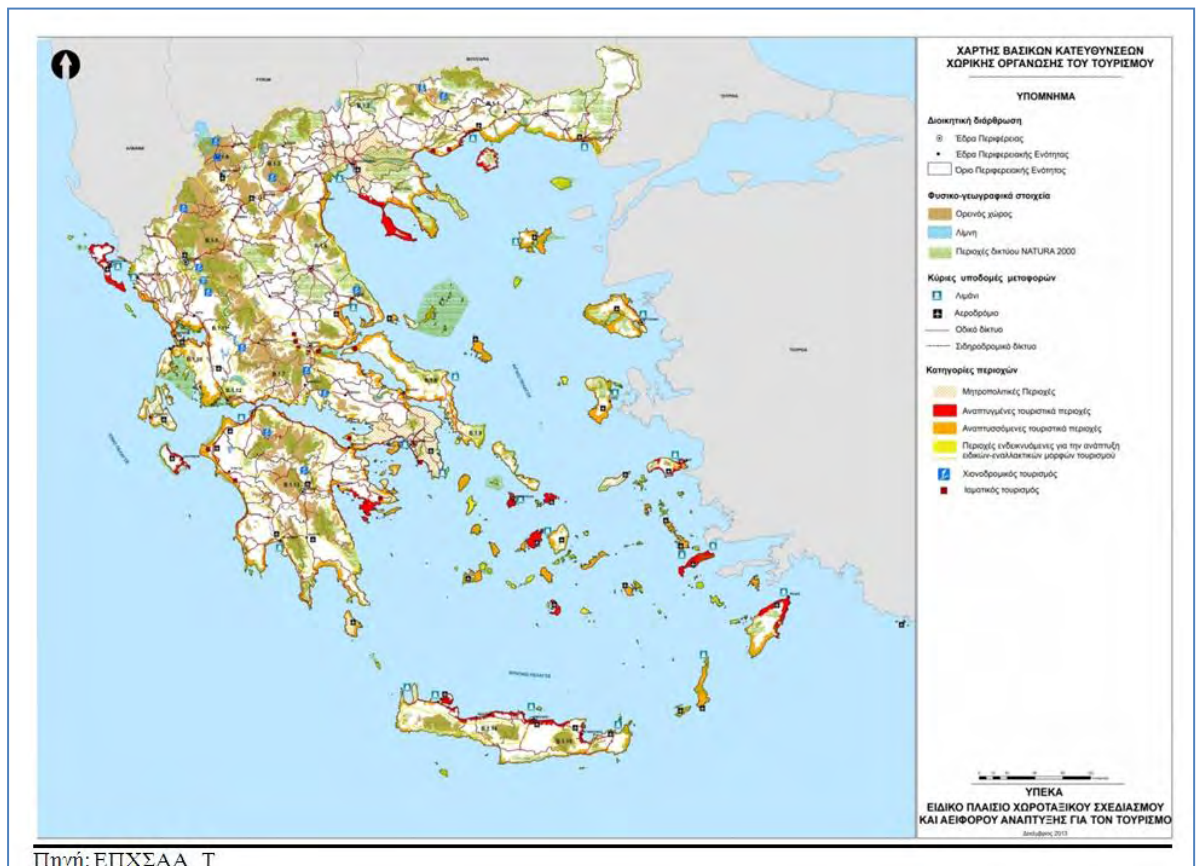
Το ανάγλυφο της Ελλάδας, από μια πρώτη ματιά, σίγουρα δεν είναι από τα ιδανικότερα, προκειμένου να αναζητήσουμε μια επίπεδη έκταση για να κατασκευάσουμε ένα αυτοκινητοδρόμιο, πόσο μάλλον μια πίστα F1, που είναι το μεγαλύτερο, σε απαιτούμενη έκταση, είδος αυτοκινητοδρομίου. Αυτό γιατί οι νησιωτικές, οι ορεινές και οι ημιορεινές εκτάσεις καταλαμβάνουν ένα τεράστιο ποσοστό του συνολικού εδάφους της, εδάφη τα οποία είναι απαγορευτικά για την ανάπτυξη τέτοιας δραστηριότητας. Ακόμα στις εκτάσεις που απομένουν ένα μεγάλο μέρος είναι δάση και προστατευόμενες περιοχές, καθώς και αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας, η οποία τελεί υπό καθεστώς προστασίας και η χωροθέτηση σε αυτή τουριστικών υποδομών μπορεί να εγκριθεί μόνο εφόσον αυτές έχουν σημαντική επίπτωση στη διεθνή ανταγωνιστικότητα της χώρας και στην απασχόληση.

Στους δύο παρακάτω χάρτες εμφανίζεται το ανάγλυφο του ελληνικού χώρου και ο Χάρτης βασικών κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης του τουρισμού του ΕΠΧΣΑΑ-Τ.

Εικόνα 9. Το ανάγλυφο του ελληνικού χώρου



Εικόνα 10. Χάρτης βασικών κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης του Τουρισμού



Ωστόσο, μέσα στην έκταση των περίπου 132.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων της χώρας υπάρχουν κατάλληλες εκτάσεις, κοντά σε αστικά κέντρα, που πληρούν, εκ πρώτης όψεως, τις τεχνικές απαιτήσεις τις οποίες βάζει το Π.Δ. 14/2007 και οι αρχές χωροθέτησης της FIA. Να θυμίσουμε πως η καταλληλότητα δεν εξαρτάται μόνο από τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά, αλλά και από τον ανθρώπινο παράγοντα και το ποιές είναι οι υποδομές κοντά στο προτεινόμενο έργο.

### Η προσβασιμότητα

Από τα πιο βασικά ζητήματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη, όχι μόνο για την χωροθέτηση αυτοκινητοδρομίου, αλλά για οτιδήποτε έχει να κάνει με τον τουριστικό σχεδιασμό, είναι αυτό της προσβασιμότητας. Ήδη το θεσμικό πλαίσιο κατασκευής της πίστας θέτει κάποιους περιορισμούς, ως προς την απόσταση που πρέπει να έχει μια πίστα από αεροδρόμια, ξενοδοχειακές μονάδες και οδικό δίκτυο.

Οποιαδήποτε πίστα, προκειμένου να εξασφαλίζει έναν επιθυμητό αριθμό επισκεπτών, έχει ως απαραίτητη προϋπόθεση την εύκολη πρόσβαση σε αυτή από το

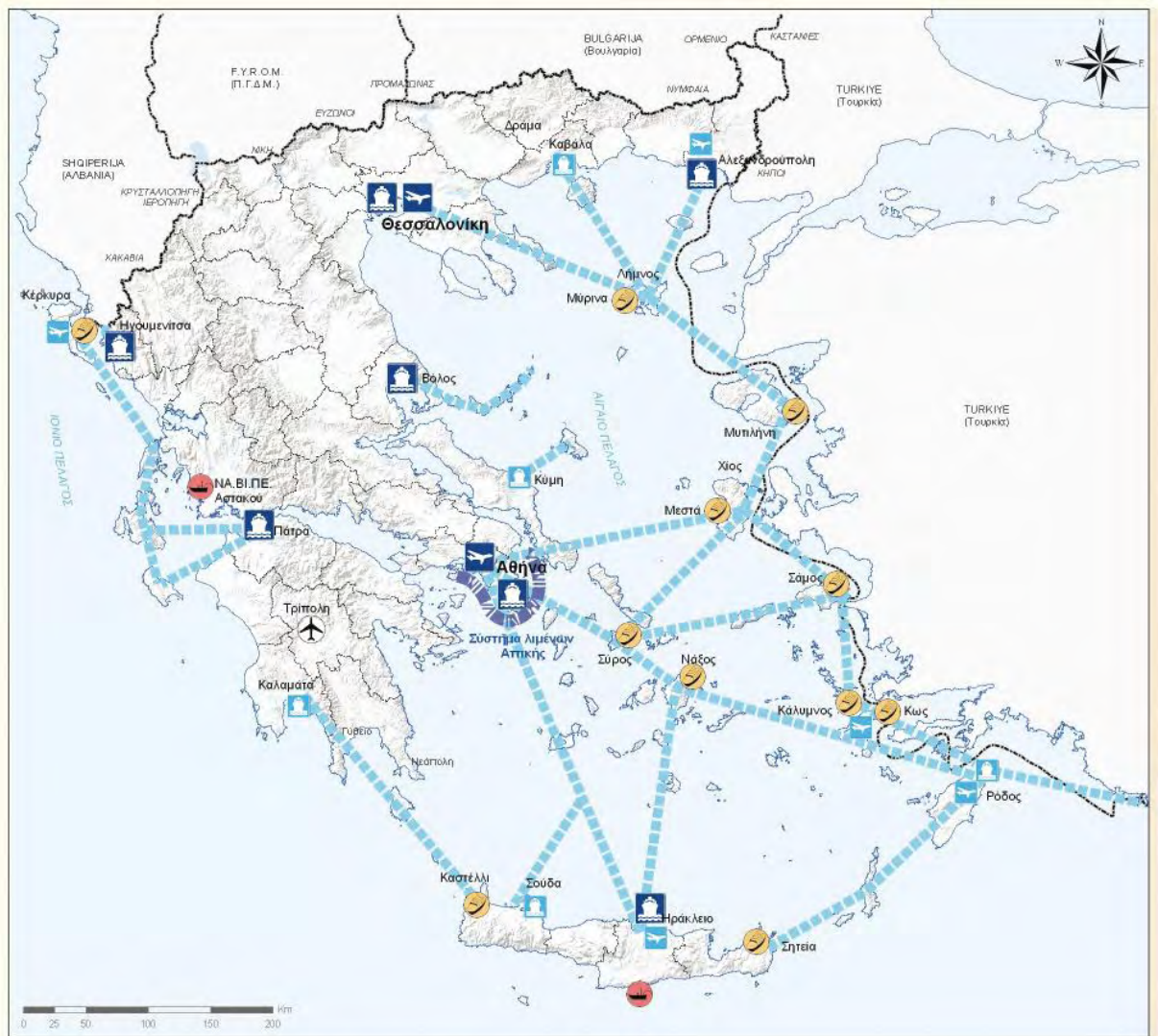
σημείο διαμονής του επισκέπτη. Αποτελούν αρνητικά στοιχεία για την Ελλάδα το όχι και τόσο προηγμένο και ασφαλές οδικό δίκτυο και το γεωσχήμα της χώρας, τα οποία αυξάνουν το χρόνο πρόσβασης από το ένα σημείο της χώρας σε ένα άλλο<sup>26</sup>. Ωστόσο θετικό στοιχείο αποτελεί η επάρκεια σε αεροδρόμια και λιμενικές μονάδες. Ειδικά για τα αεροδρόμια να πούμε πως είναι βασική πύλη εισόδου τουριστών σε μια χώρα που βρίσκεται στην άκρη της Ευρωπαϊκής ηπείρου, όπως είναι η Ελλάδα και ένα σημαντικό ζήτημα του σχεδιασμού της πίστας είναι η λειτουργικότητα των αεροδρομίων της χώρας και ο αριθμός των επιβατών που είναι ικανά να εξυπηρετήσουν στην διάρκεια μιας ημέρας. Αξίζει να σημειώσουμε πως, κατά τεκμήριο, ο μεγαλύτερος όγκος εν δυνάμει επισκεπτών σε έναν αγώνα F1 προέρχεται από τις χώρες της Ευρώπης (με τους Ιταλούς θεατές να χαρακτηρίζονται ως η πιο δυναμική ομάδα, λόγω της παράδοσης που έχουν στο άθλημα και την αυτοκίνηση). Οπότε άλλο ένα ζήτημα που προκύπτει κατά τον σχεδιασμό μιας πίστας F1 στην Ελλάδα είναι η οργάνωση των λιμανιών και η αξιοπιστία των ακτογραμμών Ιταλίας – Ελλάδας.

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι αερολιμενικές υποδομές διεθνούς σημασίας και οι λιμενικές υποδομές διεθνούς, εθνικής και περιφερειακής σημασίας:

---

<sup>26</sup> ο χρόνος διάρκειας αποτελεί αρνητικό στοιχείο και όταν μιλάμε για πρόσβαση μέσω σιδηροδρομικού δικτύου

Εικόνα 11. Αερολιμενικές και λιμενικές υποδομές



Χάρτης 6.2: Αερολιμενικές Υποδομές Διεθνούς Σημασίας - Λιμενικές Υποδομές Διεθνούς, Εθνικής και Περιφερειακής Σημασίας

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  Θαλάσσιοι Άξονες Σύνδεσης
-  Διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι
-  Κύριες διεθνείς θαλάσσιες πύλες-λιμένες
-  Κύριοι διεθνείς αερολιμένες
-  Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας
-  Λιμένες περιφερειακής σημασίας
-  Εξειδικευμένοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων
-  Ειδικός εμπορευματικός ή/και επιβατικός αερολιμένας εξυπηρέτησης αεροσκαφών χαμηλού κόστους

Πηγή: ΓΠΧΣΑΑ



## Επιλογή έκτασης χωροθέτησης – Περιορισμοί του ΕΠΧΣΑΑ-Τ

Ήδη στο πρώτο κεφάλαιο αναφερθήκαμε στον δημόσιο χαρακτήρα του χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα και στο ότι βασικό ποιοτικό χαρακτηριστικό, όλων των σχετικών νομοθετημάτων, αποτελεί το ότι θέτουν στόχους, οι οποίοι έχουν το κοινωνικό όφελος ως άξονα αναφοράς. Κατά συνέπεια, το πλαίσιο μέσα από το οποίο θα πρέπει να λειτουργήσει η χωροθέτηση πίστας F1 στην χώρα μας διαμορφώνεται πάνω στους παρακάτω βασικούς άξονες που θέτει το ΕΠΧΣΑΑ-Τ:

- Στην προώθηση της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης του τουρισμού της χώρας
- Στην ανάγκη προστασίας του τοπίου και της φέρουσας ικανότητας των χωροθετούμενων περιοχών, με την ιδιαίτερη επισήμανση ότι η ανεπάρκεια και υπέρβαση της αντοχής των πόρων πρέπει να αποτελεί απαγορευτικό κριτήριο για τη χωροθέτηση ζωνών ή τουριστικών μονάδων
- Στην έγκριση της χωροθέτησης τουριστικών επενδύσεων ύστερα από στάθμιση παραγόντων κόστους ωφέλειας σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο
- Στη διάχυση των ευκαιριών ανάπτυξης τουρισμού και την ενίσχυση λιγότερο τουριστικά αναπτυγμένων περιοχών, που έχουν σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση ειδικών – εναλλακτικών μορφών τουρισμού
- Στον περιορισμό της διάσπαρτης δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων, σε περιοχές εκτός σχεδίων πόλεων και ορίων οικισμών, μέσω της θεσμοθέτησης ζωνών με χρήση γης «τουρισμός-αναψυχή» και οργανωμένων υποδοχέων τουριστικών δραστηριοτήτων

Εξειδικεύοντας στην χωροθέτηση οποιασδήποτε κατηγορίας αυτοκινητοδρομίου - και πέρα από όσες αναφέρονται ρητά στο Π.Δ. 14/2007 και στις οποίες ήδη αναφερθήκαμε - υπάρχουν και περιοχές αποκλεισμού (εκτός από τις ορεινές ή νησιωτικές εκτάσεις) σε επίπεδο ανάγλυφο, όπως είδαμε και στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο. Οι περιοχές αυτές είναι (αν φυσικά ορίζεται από την σχετική νομοθεσία) χώροι μέσα σε ΤΧΣ, αρχαιολογικοί χώροι, δασικές εκτάσεις, αιγιαλός και περιοχές στις οποίες

απαγορεύεται η χρήση γης αθλητικών εγκαταστάσεων(Αραβαντινός, 2007). Πρακτικά δεν μπορούμε να κάνουμε έναν υποτιθέμενο σχεδιασμό, ούτε υπόθεση, σε τρεις βασικές περιπτώσεις:

- Σε κρατικές εκτάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται ήδη με κάποια λειτουργία
- Σε ανεκμετάλλευτες κρατικές εκτάσεις, όπου δεν προβλέπεται χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων<sup>27</sup>
- Σε οποιοσδήποτε ιδιωτικές εκτάσεις

Μπορεί ο φυσικός παράγοντας να βάζει αρκετούς περιορισμούς, αλλά δεν είναι αυτός που καθορίζει την τελική επιλογή χωροθέτησης. Αυτή η διαδικασία προκύπτει επίσης και μέσα από κοινωνικοοικονομικές μελέτες των υποψήφιων επενδυτών, οι οποίοι επιδιώκουν να πάρουν τις καλύτερες δυνατές αποφάσεις στα πλαίσια αυτών των περιορισμών(Σκορδίλη, 2007).

Ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο, που αξίζει να αναφέρουμε στην υποενότητα αυτή, είναι η σημασία των κεντροβαρικών πόλεων της Ελλάδας σε σχέση με την τελική επιλογή χωροθέτησης. Η χωροθέτηση της πίστας σε παραμεθόριες περιοχές της Βορείου Ελλάδος είναι αντίθετη με τους στόχους που θέτει το ΕΠΧΣΑΑ-Τ διότι οι μη Έλληνες τουρίστες ενδέχεται να κάνουν τουρισμό στις γειτονικές χώρες της Ελλάδας (Σκόπια, Αλβανία, Βουλγαρία, Τουρκία - ανάλογα την χωροθέτηση της πίστας) και να επισκεφθούν την χώρα μας μόνο για την παρακολούθηση του αγώνα. Αυτό σημαίνει ότι όλοι οι οικονομικοί πόροι, που θα προέρχονταν από την συγκεκριμένη ομάδα τουριστών, θα κατευθυνθούν στα ταμεία κάποιας γειτονικής χώρας, γεγονός που θα έβγαζε αυτομάτως εκτός στόχων τον τουριστικό σχεδιασμό και την προσθετική ωφέλεια της πίστας F1 στο εθνικό προϊόν. Με αυτή την έννοια λοιπόν ο σχεδιασμός πρέπει να γίνει με βάση τις μεγάλες πόλεις, που παράλληλα βρίσκονται και στα κεντροβαρικά σημεία της χώρας.

## **Συμπεράσματα**

Ο τουρισμός αποτελεί έναν σημαντικό τομέα για την ελληνική οικονομία, ο οποίος όμως παρουσιάζει διαρθρωτικές αδυναμίες που μειώνουν την

---

<sup>27</sup> Αυτό συμβαίνει γιατί, πριν προηγηθεί έγκριση της οικοδομικής άδειας της πίστας, πρέπει πρώτα να εγκριθεί από την Βουλή το σχετικό σχέδιο και να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα, με το οποίο να αλλάξει η χρήση γης, της προτεινόμενης έκτασης, σε χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων

ανταγωνιστικότητά του. Ο χωροταξικός σχεδιασμός διαπιστώνει αυτές τις αδυναμίες και επιχειρεί την αντιμετώπισή τους σε σχεδιαστικό επίπεδο και μένει στο κράτος και στους εμπλεκόμενους ιδιωτικούς φορείς του τουρισμού να αναπτύξουν πρωτοβουλίες και ενέργειες που θα συνεισφέρουν θετικά στην άμβλυνση των δυσλειτουργιών και στην άρση των προβλημάτων.

Έχει διαπιστωθεί ότι η μονομέρεια του τουριστικού προϊόντος, η οποία επικεντρώνεται, κατά κύριο λόγο, στον θαλάσσιο τουρισμό, δεν εξασφαλίζει σημαντικά πλεονεκτήματα και καθίσταται αναγκαία η δημιουργία ελκυστικών πακέτων που θα αυξήσουν τα μεγέθη του.

Τα διαγνωσμένα τέτοια πακέτα αναφέρονται σε έναν τουρισμό υψηλών προδιαγραφών, που θα είναι σε θέση να προσελκύσει τουρίστες με εξειδικευμένες απαιτήσεις και θα εξασφαλίσει προσθετική ωφέλεια στην όλη παραγωγική διαδικασία.

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός και στην προκειμένη περίπτωση η F1, λειτουργεί μέσα σε αυτό το πνεύμα και αποτελεί ενδιαφέρουσα περίπτωση, υπό την προϋπόθεση ότι οι πολιτικές, που θα εφαρμοσθούν, δεν θα είναι αποσπασματικές και περιστασιακές, αλλά θα αναπτύσσονται συνδυαστικά και προοπτικά, κεφαλαιοποιώντας την δυναμική που περικλείει, ως τουριστικό προϊόν, η F1.

Η χωροθέτηση πίστας F1 είναι μια ιδιαίτερα σύνθετη διαδικασία, ανεξάρτητα από τον φορέα επένδυσης, στην οποία επενεργούν παράγοντες που βρίσκονται σε άμεση σχέση με το γεωφυσικό περιβάλλον και την διαδραστικότητα που αναπτύσσει αυτό, αναφορικά με τα οικονομοτεχνικά χαρακτηριστικά της επένδυσης.

Η πραγματικότητα του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για την χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων στον ελλαδικό χώρο επιβάλλει αφενός περιορισμούς, η τήρηση των οποίων ανήκει στον δημόσιο έλεγχο, αλλά ταυτόχρονα εισάγει και νομοθετικά εργαλεία, που διευκολύνουν την ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων.

Το κρίσιμο σημείο εντοπίζεται στον βαθμό συσχέτισης αυτών των παραμέτρων κατά τρόπο που, αφενός να μην δημιουργεί εμπόδια σε επενδυτικές πρωτοβουλίες και αφετέρου να μην ακυρώνει τον δημόσιο χαρακτήρα του χωροταξικού σχεδιασμού και ανατρέπει τις προτεραιότητες, που αυτός θέτει.

Κάτω απ' αυτό το πρίσμα αποκτά ιδιαίτερη σημασία το ότι μια παραγωγική επένδυση, και μάλιστα του μεγέθους πίστας F1, προσθέτει μεν αξία στο γενικότερο

κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο, αλλά, σε περίπτωση αστοχίας, δημιουργεί πολύ σημαντικά προβλήματα, αφού δεσμεύει πόρους, επιβαρύνει το τοπίο, διαψεύδει προσδοκίες και συμπαρασύρει στην αποτυχία ένα μέρος (μεγάλο ή μικρό) του ανθρωπογεωγραφικού χώρου όπου αναπτύχθηκε.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ**

### **Εισαγωγή**

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε τις κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις που εμπεριέχει η κατασκευή μιας πίστας F1 στην Ελλάδα. Η ανάλυση αυτή θα βασιστεί σε μια υπόθεση εργασίας, την οποία θα κάνουμε, προκειμένου να υπάρχει σημείο αναφοράς και μέσα από τις διάφορες παραμέτρους, που θα αναδειχθούν, θα επιχειρήσουμε να διαγνώσουμε την θέση και το ρόλο της μέσα στο γενικότερο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον.

Σε όλη αυτή την διαδικασία ιδιαίτερα χρήσιμο θα είναι ένα μεθοδολογικό εργαλείο, αυτό της SWOT Ανάλυσης, το οποίο και θα περιγράψουμε.

### **Το μεθοδολογικό εργαλείο της SWOT**

Όλα εκείνα τα σημεία τα οποία περιγράψαμε στα προηγούμενα κεφάλαια, αποτελούν μέρος του ευρύτερου συνόλου του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού. Ο σχεδιασμός, σαν έννοια, είναι μια λογική διαδικασία προς την επίτευξη μιας κατάστασης που παρουσιάζει ορισμένα επιθυμητά χαρακτηριστικά. Είναι η διαδικασία παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει μια σειρά ενεργειών, που αποβλέπει στην επίλυση παρόντων ή ενδεχόμενων μελλοντικών προβλημάτων, με πρωταρχικό στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία ενός χωρικού συστήματος (Αραβαντινός, 2007). Η διαδικασία είναι κοινή για όλες τις τυπολογίες του σχεδιασμού, που διακρίνουμε μέχρι σήμερα και μπορούμε εν συντομία να την προσδιορίσουμε ως εξής:

- Ο σχεδιασμός αναφέρεται στην επισήμανση των κρίσιμων ζητημάτων για την προοπτική μιας περιοχής και αυτό με βάση το υφιστάμενο αναπτυξιακό πρότυπο, καθώς και τις γενικότερες εξελίξεις σε εθνικό και σε υπερεθνικό επίπεδο
- Ο σχεδιασμός προσδιορίζεται βάσει της επίτευξης επιδιωκόμενων συγκεκριμένων στόχων, της δημιουργίας εναλλακτικών σεναρίων και της οργανωμένης προσπάθειας

- Ο σχεδιασμός αποτελεί μια διαδικασία καθορισμού μακροπρόθεσμων στόχων και επιλογής στρατηγικών και πολιτικών υλοποίησης, η οποία βασίζεται στην επιστημονική ανάλυση, τη διεθνή εμπειρία, τις συμμετοχικές διαδικασίες και τις ειδικές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες κάθε περιοχής (Μεταξάς & Λαλένης, 2006).

Μέσα στην όλη αυτή διαδικασία του σχεδιασμού, χρειάστηκε να κατασκευαστούν κάποιες τεχνικές οργάνωσης ενός συνεκτικού πλαισίου λήψης αποφάσεων, η οποία να εφαρμόζεται κατά τα πρώτα στάδια του και να αποτελεί τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και στη διατύπωση συγκεκριμένων τρόπων προς την κατεύθυνση της επίτευξης των στόχων που έχουν τεθεί. Ένα πολύ δημοφιλές εργαλείο αυτού του τύπου, που χρησιμοποιείται τις τελευταίες δεκαετίες στον στρατηγικό σχεδιασμό είναι η ανάλυση SWOT (από τα αρχικά των λέξεων Strengths/πλεονεκτήματα, Weaknesses/μειονεκτήματα, Opportunities/ευκαιρίες, Threats/απειλές). Η SWOT αποτελεί εργαλείο προγραμματισμού των δράσεων των δημοσίων οργανισμών και ταυτόχρονα εργαλείο διαμόρφωσης αποφάσεων χωρικού σχεδιασμού. Αν και η χρήση της εφαρμόζεται ιδιαίτερα στον τομέα των επιχειρήσεων, η SWOT χρησιμοποιείται συχνά και στον προγραμματισμό των δράσεων των δημοσίων οργανισμών και στην διαμόρφωση συνεκτικού πλαισίου λήψης αποφάσεων. Σκοπός της είναι η ενίσχυση των στοιχείων εσωτερικού δυναμισμού της χωρικής ενότητας και των ευκαιριών που προσφέρει το εξωτερικό περιβάλλον και ταυτόχρονα η άμβλυση των εσωτερικών αδυναμιών και των απειλών που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον (Μεταξάς & Λαλένης, 2006).

Η διαδικασία της SWOT ανάλυσης περιλαμβάνει:

1. Την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος (πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που έχουν να κάνουν με πόρους, οργάνωση, δημογραφικά στοιχεία, πολιτισμικά στοιχεία, συνεργασίες / κοινές δράσεις κλπ.) και του εξωτερικού περιβάλλοντος (ευκαιρίες και απειλές που έχουν να κάνουν με τάσεις της αγοράς, κοινωνικές τάσεις, θεσμικό περιβάλλον, κρίση οικονομική ή άλλη, τεχνολογικές εξελίξεις κλπ.)
2. Την συλλογή βασικών συμπερασμάτων της ανάλυσης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος

3. Την σύνθεση συμπερασμάτων, έτσι ώστε ο φορέας να αποκτήσει ολοκληρωμένη εικόνα
4. Την διαμόρφωση βασικών προτάσεων και δράσεων (Μεταξάς & Λαλένης, 2006).

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε πώς συσχετίζονται τα πεδία που συνθέτουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον καθώς και τον χαρακτήρα των πολιτικών (ενεργειών) που απαιτούνται για την εξισορρόπηση των αντίρροπων δυνάμεων που αναπτύσσονται, με απώτερο σκοπό την επίτευξη των στόχων που έχουμε θέσει.

Πίνακας 1. Συσχετισμός πεδίων SWOT ανάλυσης

Εξωτερικό περιβάλλον	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Εσωτερικό Περιβάλλον		
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	Επιταχυντικές Πολιτικές	Σταθεροποιητικές Πολιτικές
ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	Διαρθρωτικές Πολιτικές	Προληπτικές Πολιτικές

(Πηγή: Λαλένης, Μεταξάς 2006)

### **Κατασκευή πίστας F1 στην Ελλάδα – Υπόθεση εργασίας**

Σαν υπόθεση εργασίας παίρνουμε το ότι εκδηλώνεται ενδιαφέρον για την δημιουργία και λειτουργία πίστας F1 στην Ελλάδα και καλούμαστε να διαγνώσουμε το περιβάλλον ανάπτυξης αυτής της επένδυσης, να αξιολογήσουμε τις συνθήκες που την χαρακτηρίζουν και να εκτιμήσουμε τις επιπτώσεις της στον ανθρωπογεωγραφικό χώρο.

Ως συνθήκη σε αυτή την υπόθεση εργασίας ορίζονται τα εξής:

- Ο ρόλος που μας ανατίθεται είναι ρόλος παρατηρητή και όχι συμβούλου του επενδυτή ή του κράτους-ελεγκτή
- Δεν θα προχωρήσουμε σε οικονομοτεχνική προσέγγιση του θέματος

- Δεν έχει σημασία ο δημόσιος ή ιδιωτικός ή μικτός χαρακτήρας του φορέα-επενδυτή, παρά μόνον η ενέργειά του
- Δεν μας υποδεικνύεται συγκεκριμένος χώρος εγκατάστασης της επένδυσης, διότι κάτι τέτοιο δημιουργεί κινδύνους στοχοποίησης - στον βαθμό μάλιστα που ξεφεύγει από το περίγραμμα της παρούσας εργασίας, δεδομένου ότι η ακριβής χωροθέτηση απαιτεί ολιστική προσέγγιση, στο πλαίσιο της αειφόρου, ισόρροπης, συνεκτικής και ολοκληρωμένης διαχείρισης του ελλαδικού χώρου.
- Εκτιμούμε σαν ιδιαίτερα σημαντική την πολυσήμαντη σχέση μεταξύ ελληνικής πίστας F1 και τουριστικού κεφαλαίου και με αυτή την έννοια σε κάποια σημεία της υπόθεσης εργασίας, όπως στην διατύπωση προτάσεων, δεν διαχωρίζουμε τους ρόλους.

Εφαρμόζοντας το εργαλείο της SWOT ανάλυσης θα πρέπει καταρχήν να προσδιορίσουμε τις βασικές έννοιες που θα χρησιμοποιήσουμε, ως ακολούθως:

Σαν εσωτερικό περιβάλλον εννοούμε τους διατιθέμενους πόρους (πλην οικονομικών), τα γεωχωρικά χαρακτηριστικά, τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά, το πλαίσιο συνεργασιών, την συνέργεια των δράσεων, τα ποιοτικά συμπεριφορικά χαρακτηριστικά των εμπλεκόμενων προσώπων κλπ.

Σαν εξωτερικό περιβάλλον εννοούμε το θεσμικό πλαίσιο, τις τάσεις της αγοράς, τις κοινωνικές συμπεριφορές, το γενικότερο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον, το άκρως ανταγωνιστικό πλαίσιο του χώρου της F1 κλπ.

Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνεται η πραγματικότητα, ως προς το θέμα που αναλύουμε, η οποία έχει ως εξής:

<b>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b>	
<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b>
Τα πολύ σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας, όπως το πολιτισμικό κεφάλαιο, το κλίμα, το φυσικό περιβάλλον, οι ακτές κλπ.	Η ποιότητα του δικτύου μεταφορών της χώρας, το οποίο χρειάζεται αναβάθμιση
Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η οποία βρίσκεται κοντά στο μεγαλύτερο μερίδιο τουριστών, που είναι το Ευρωπαϊκό	Η επικράτηση του μαζικού τουρισμού



Η απήχηση της χώρας, κυρίως στις αγορές της Ευρώπης, όπου κατέχει καλή θέση	Η περιορισμένη ανάπτυξη του αθλητικού τουρισμού στην Ελλάδα
Η στρατηγική προώθησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, μέσα από οργανωμένο σχέδιο προώθησής του, που αναπτύσσει ο ΕΟΤ, στοχευμένο σε ενότητες, χώρες και ομάδες	Οι δυσλειτουργίες σε βασικούς τουριστικούς προορισμούς, π.χ. κυκλοφοριακή συμφόρηση, έλλειψη χώρων στάθμευσης
Η συνδυαστικότητα της F1 με τα άλλα προϊόντα που προσφέρει ο ελληνικός τουρισμός	Λίγες ελληνικές πόλεις έχουν τις τουριστικές δυνατότητες να φιλοξενήσουν μεγάλο αριθμό θεατών
Καλή φήμη του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και η αναγνωρισμένη ταυτότητά του (brand name).	Το μη ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών στο πεδίο του τουρισμού και η ανακολουθία τιμών και προσδοκώμενης ποιότητας υπηρεσιών
Η Ελλάδα αποτελεί φθηνό τουριστικό προορισμό	Η ανταγωνιστική τουριστική αγορά των γειτονικών χωρών
Η δυνατότητα αξιοποίησης νέων τεχνολογιών για την προώθηση του ελληνικού τουρισμού	Δυσκολία στην εύρεση επενδυτικών κεφαλαίων, λόγω της οικονομικής κρίσης της χώρας
Η χαμηλή γαιοπρόσδοος, που αποτελεί κίνητρο για τους επενδυτές	Η κυριαρχία του αεροπλάνου ως μέσου άφιξης αλλοδαπών τουριστών
Το κλίμα της χώρας, που ευνοεί την λειτουργία της πίστας για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα μέσα στο έτος	Περιορισμένη έως μηδενική η κρατική οικονομική επένδυση στο εγχείρημα
Η ποικιλία επιλογής σε εν δυνάμει τουριστικά πακέτα, που μπορεί να προσφέρει η χώρα σε όλη την διάρκεια του χρόνου	Οι ελλείψεις σε ειδικές τουριστικές υποδομές, όπως του μηχανοκίνητου αθλητισμού
Η ανταγωνιστικότητα της F1, ως τουριστικού προϊόντος και η μοναδικότητά της	Η απόλυτη και ωφελιμιστική λογική που χαρακτηρίζει τις επιλογές της FIA
Το marketing υψηλών προδιαγραφών που εφαρμόζει η FIA και η διεισδυτικότητα των χρησιμοποιούμενων μέσων	Η υπερβολική εξάρτηση από την FIA
Η δημιουργία υψηλού brand name στις «οικοδέσποινες» πόλεις/χώρες	Το αρκετά υψηλό κόστος της επένδυσης
	Η ολιγοήμερη διάρκεια του αγώνα και η χρονοθέτησή του

<b>ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b>	
<b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b>	<b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b>
Ραγδαία διόγκωση της τουριστικής δραστηριότητας σε παγκόσμιο επίπεδο	Διαρκώς εντεινόμενος διεθνής ανταγωνισμός
Η κουλτούρα που χαρακτηρίζει τους κεντροευρωπαίους, ειδικότερα τους Ιταλούς, σχετικά με τον μηχανοκίνητο αθλητισμό και ιδιαίτερα την F1	Μεγαλύτερες απαιτήσεις για τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ελληνικού τουριστικού προϊόντος
Η ανάγκη για νέα προϊόντα και υπηρεσίες από τους καταναλωτές.	Έλλειψη συγκροτημένης τουριστικής πολιτικής στο πλαίσιο της ΕΕ
Η ύπαρξη ενός, επιστημονικά ολοκληρωμένου, χωροταξικού σχεδιασμού	Η διεθνής οικονομική συγκυρία έχει πλήξει μεγάλο μέρος των Χωρών μελών της ΕΕ
Η οργάνωση της τουριστικής ανάπτυξης μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού και η ύπαρξη ειδικών, κατά περίπτωση του χαρακτήρα της επένδυσης, νομοθετικών εργαλείων	Η είσοδος πολλών νέων επιχειρήσεων, αυτής της κατηγορίας, στην παγκόσμια αγορά.
Το εκσυγχρονισμένο νομοθετικό πλαίσιο που σχετίζεται με την ανάπτυξη στρατηγικών επενδύσεων (fast truck)	Οι Διεθνείς πολιτικό-οικονομικές συγκυρίες (π.χ. τρομοκρατία, αύξηση πετρελαίου κλπ.).
Οι επιδοτήσεις από αναπτυξιακά Εθνικά και Ευρωπαϊκά προγράμματα	Μια Παγκόσμια Οικονομική Κρίση
Η ανάπτυξη νέων καναλιών διανομής (π.χ. μέσω του Διαδικτύου)	Μια ενδεχόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών
Οι νέοι τρόποι δικτύωσης των νέων, σε ηλικία, καταναλωτών (πχ. blogs, facebook, twiter, κλπ.).	Οι αλλαγές στις τάσεις και τις προτιμήσεις των καταναλωτών
	Ανυπαρξία αυτοκινητοβιομηχανιών ή/και δορυφορικών βιομηχανιών στην Ελλάδα
	Ενδεχόμενος πρόωρος αποκλεισμός της ελληνικής πίστας, λόγω της συνεχούς δημιουργίας όλο και περισσότερων πιστών ανά τον κόσμο
	Τα χαμηλά επίπεδα ελκυστικότητας

	και η μέτρια ανταγωνιστικότητα του αθλητισμού (και του μηχανοκίνητου) ως τουριστικού προϊόντος σε διεθνές επίπεδο
	Η μη σταθερότητα στις κυβερνητικές επιλογές
	Το συνεχώς μεταβαλλόμενο θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού
	Χρηματοδοτικά ή χρηματοοικονομικά προβλήματα, όπως μια ενδεχόμενη αύξηση του πληθωρισμού και των επιτοκίων.

Από τον προσδιορισμό των παραμέτρων που συνθέτουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον της επένδυσης προκύπτει μία σειρά διαπιστώσεων, οι οποίες έχουν ως ακολούθως:

Η επένδυση συγκεντρώνει ενδιαφέροντα ποιοτικά χαρακτηριστικά σε ότι αφορά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, ως εμπορεύσιμο τουριστικό προϊόν, όπως είναι η πολύ μεγάλη ανταγωνιστικότητά της, το υψηλών προδιαγραφών marketing που εφαρμόζει και το ισχυρό brand name που διαθέτει. Αυτά συνδυαζόμενα με τις ευκαιρίες που προσφέρει το εξωτερικό περιβάλλον σε επίπεδο χρηματοδοτικών εργαλείων, στοχευμένης καταναλωτικής συμπεριφοράς, σύγχρονων εργαλείων διείσδυσης στις ομάδες-στόχο και το αρκετά σαφές χωροταξικό θεσμικό πλαίσιο, δημιουργούν ένα ευνοϊκό περίγραμμα για την ανάπτυξή της.

Αυτή όμως η θετική εικόνα επηρεάζεται από τους κινδύνους που υποκρύπτουν οι οργανωτικές αδυναμίες και οι διαρθρωτικές δυσλειτουργίες του ελληνικού τουριστικού κεφαλαίου και κυρίως ο μονομερής, κατά βάση, χαρακτήρας του τουριστικού προϊόντος, οι μη ανταγωνιστικές υποδομές, η τιμές που δεν αντιστοιχούν με το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών και ακόμα το υψηλό κόστος έναρξης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Επίσης εμφανίζονται σοβαροί κίνδυνοι από εξωτερικούς παράγοντες, σημαντικότεροι από τους οποίους είναι ο διαρκώς εντεινόμενος διεθνής ανταγωνισμός, οι ευμετάβλητες διεθνείς οικονομικές και γεωπολιτικές συγκυρίες, οι συχνές εναλλαγές στις προτιμήσεις των τουριστών

καταναλωτών και ο υψηλός ανταγωνισμός για την φιλοξενία αγώνων F1, ο οποίος οδηγεί την FIA σε άκρως μονοπωλιακές συμπεριφορές.

Στον παρακάτω πίνακα συσχετίζονται μεταξύ τους, ανά δύο, τα πεδία της SWOT ανάλυσης, προκειμένου να εντοπισθεί ο χαρακτήρας των ενεργειών που ενδείκνυται να αναπτυχθούν για την αντιμετώπιση μη επιθυμητών καταστάσεων ή/και για την εμπέδωση και ισχυροποίηση θετικών σημείων και πλεονεκτημάτων.

Εξωτερικό περιβάλλον Εσωτερικό περιβάλλον	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	Ο συσχετισμός των παραμέτρων αυτών των πεδίων εμφανίζει ιδιαίτερη δυναμική και ενδείκνυται η ανάπτυξη ενεργειών για την κεφαλαιοποίησή της	Σε αυτή την περίπτωση διακρίνουμε διαφαινόμενους κινδύνους προερχόμενους από φαινόμενα και καταστάσεις που δεν ελέγχονται από τον φορέα. Κατά συνέπεια οι προτεραιότητες εντοπίζονται στην διασφάλιση της σταθερότητας των πλεονεκτημάτων που διαθέτει
ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	Εδώ ο συσχετισμός αναδεικνύει ανισορροπίες που προκαλούνται από αδυναμίες του εσωτερικού περιβάλλοντος και απαιτούνται ενέργειες που θα συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση λειτουργικών αδυναμιών, με την αξιοποίηση των ευκαιριών που παρέχει το εξωτερικό περιβάλλον	Οι παράμετροι σε αυτό το πεδίο συσχετισμού είναι παντελώς αρνητικές και απαιτούνται ενέργειες που θα αποκλείουν πιθανότητα επέκτασης ή/και διάχυσής τους

Η διαδραστικότητα που φαίνεται να αναπτύσσεται μεταξύ των διαφόρων παραμέτρων, που συνθέτουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον της επένδυσης, εμφανίζει εντονότερες πιέσεις σε εκείνα τα επίπεδα, όπου η επένδυση βρίσκεται μέσα

στον «φυσικό» της χώρο, δηλαδή εντός πλαισίου FIA και αυτό διότι επικρατεί άκρατος ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων/χωρών που διαθέτουν πίστα και επιθυμούν να την εντάξουν στο αγωνιστικό πρόγραμμα της F1 και επιπλέον κυριαρχεί απόλυτα η θέληση της διοργανώτριας αρχής, η οποία ρυθμίζει τα πάντα κατά βούληση. Στον βαθμό που η επένδυση δεν θα είναι απόλυτα εξαρτώμενη από την F1, τότε ουσιαστικά τείνει να αποκτά χαρακτηριστικά, που την φέρνουν πιο κοντά στο υπερσύνολο του ελληνικού τουριστικού κεφαλαίου και αποκτά πιο στενή σχέση μαζί του.

Ένα σημείο που χρήζει ξεχωριστής αναφοράς και προσοχής είναι το ότι παρατηρούνται παράμετροι του περιβάλλοντος της επένδυσης, που λειτουργούν ταυτόχρονα και ως πλεονεκτήματα/ευκαιρίες, αλλά και ως μειονεκτήματα/απειλές. Αυτό βέβαια εξηγείται από το άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον, που επικρατεί στον χώρο της επένδυσης, είτε την δούμε με την «στενή» της έννοια, δηλαδή ως προϊόν της F1, είτε την δούμε ως ένα «απλό» τουριστικό προϊόν, αλλά και από τον παγκόσμιο πλέον χαρακτήρα του τουρισμού, ο οποίος στην ουσία αναπτύσσεται σε μια αγορά χωρίς σύνορα. Για παράδειγμα, οι διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις των τουριστών, για νέα πακέτα, εμφανίζονται να δίνουν πλεονεκτήματα, με την έννοια ότι ανοίγουν νέα εδάφη και νέες αγορές, αλλά ταυτόχρονα λειτουργούν ανασταλτικά σε όσους δεν προηγηθούν των εξελίξεων, αλλά απλά ακολουθήσουν.

Για την αντιμετώπιση λοιπόν αυτής της πραγματικότητας, που σχηματοποιεί το περιβάλλον ανάπτυξης της επένδυσης, απαιτείται η ανάπτυξη πολιτικών, δηλαδή ενεργειών, που συντείνουν στο να βοηθήσουν στην δημιουργία της, να στηρίξουν την ανάπτυξή της, να διευκολύνουν την διαρθρωτική προσαρμογή της, να την περιχαράκωσουν έναντι κινδύνων και απειλών και τελικά να εξασφαλίσουν την βιωσιμότητά της. Αυτές οι πολιτικές διακρίνονται σε:

- Επιταχυντικές, δηλαδή σε αυτές που αξιοποιούν πλεονεκτήματα και ευκαιρίες και κεφαλαιοποιούν τα αποτελέσματά τους
- Διαρθρωτικές, δηλαδή σε αυτές που αξιοποιούν τις ευκαιρίες για να αναδιαρθρώσουν τομέα ή τομείς της οργανωτικής τους δομής και της παραγωγικής τους δραστηριότητας, ώστε να εξαλείψουν ή να εξομαλύνουν λειτουργικές τους αδυναμίες.

- Σταθεροποιητικές, δηλαδή σε αυτές που διαφυλάσσουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, που διαθέτουν, από τις απειλές/κινδύνους, που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον
- Προληπτικές, δηλαδή σε αυτές που επιχειρούν να προλάβουν αρνητικές επιπτώσεις, οι οποίες προέρχονται από εσωτερικές αδυναμίες και εξωτερικούς κινδύνους

Οι προτάσεις μας για την ανάπτυξη των απαιτούμενων πολιτικών, στο πλαίσιο των παραπάνω, συνίστανται σε τέσσερις δέσμες ενεργειών, οι οποίες βέβαια δεν εξαντλούν το θέμα και δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις, αλλά συνθέτουν ένα βασικό πλαίσιο επιχειρηματικής συμπεριφοράς που σκοπό έχει την υποστήριξη της δημιουργίας και της ανάπτυξης της επένδυσης, την υποβοήθηση της διαρθρωτικής προσαρμογής της, την προστασία από κινδύνους και απειλές και εν τέλει την διασφάλιση της βιωσιμότητάς της. Ακολουθώντας την κατηγοριοποίηση της προηγούμενης παραγράφου το περιεχόμενο της πρότασης αφορά σε:

#### Επιταχυντικές πολιτικές

- Χωροθέτηση της πίστας μετά από ολιστική προσέγγιση του ελλαδικού χώρου, στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων του χωροταξικού σχεδιασμού και των νομοθετικών εργαλείων που προσφέρει
- Σχεδιασμός ελκυστικών και ανταγωνιστικών τουριστικών πακέτων και στοχευμένες ενέργειες προώθησης, αξιοποιώντας την δυναμική που προσφέρει το brand name της F1
- Αξιοποίηση των τεχνολογιών αιχμής για αύξηση της διεξδυτικότητας σε ομάδες-στόχο

#### Διαρθρωτικές πολιτικές

- Αναπροσανατολισμός του στρατηγικού σχεδιασμού του ελληνικού τουρισμού προς την κατεύθυνση της δημιουργίας νέων ελκυστικών πακέτων, βελτίωσης των υποδομών, ανοίγματος σε νέες αγορές και μεγαλύτερης διεξδυσης στις υπάρχουσες
- Αναθεώρηση της πολιτικής τιμών και βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών μέσα από εκπαίδευση και διαμόρφωση κατάλληλης συνείδησης στους τουριστικούς παρόχους

- Αξιοποίηση των χρηματοδοτικών ευκαιριών που προσφέρει το θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη παραγωγικών επενδύσεων

#### Σταθεροποιητικές πολιτικές

- Σχεδιασμός πίστας με πρωτοποριακά χαρακτηριστικά για να είναι ανταγωνιστική έναντι των υπολοίπων
- Συνδυαστική αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας με εξωγωνιστικές καινοτομίες της πίστας, ως τρόπο προσέλκυσης επισκεπτών
- Ανάπτυξη στρατηγικού marketing, με στοχευμένα πακέτα, ικανά να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό στο πλαίσιο της F1

#### Προληπτικές πολιτικές

- Αναθεώρηση του Επιχειρησιακού σχεδιασμού για τον ελληνικό τουρισμό και ένταξη δράσεων βελτίωσης των υποδομών, εκπαίδευσης των εμπλεκόμενων με το αντικείμενο και αναδιάρθρωσης της πολιτικής προώθησης.
- Ανάπτυξη πολιτικών εξορθολογισμού των τιμών, υπό το πρίσμα της πλήρους αντιστοίχισής τους με την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους
- Εκπόνηση σχεδίου αντιμετώπισης κρίσεων, προκειμένου να αποφεύγονται οι οποιοδήποτε αιφνιδιασμοί από διεθνείς αναταράξεις, είτε στο οικονομικό, είτε στο γεωπολιτικό επίπεδο.

### **Κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις**

Η χωροθέτηση πίστας F1, ως χρήση γης, δεν αποτελεί παρά την κατανομή μιας ανθρώπινης δραστηριότητας στον χώρο και σαν τέτοια επιφέρει αλλαγές στο τοπίο, το οποίο εννοιοδοτείται ως «...μία περιοχή, όπως γίνεται αντιληπτή από ανθρώπους, που ο χαρακτήρας της είναι το αποτέλεσμα της δράσης και αλληλεπίδρασης των φυσικών και/ ή ανθρώπινων παραγόντων», από την «Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Τοπίου»<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Σχετική αναφορά έγινε στην εισαγωγή της παρούσας εργασίας

Για την παρούσα εργασία και τον ορισμό του τοπίου, όπως αυτός διατυπώθηκε πριν, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η άποψη του D. Harvey σύμφωνα με την οποία «...εφόσον ο καπιταλισμός ήταν (και εξακολουθεί να είναι) επαναστατικός τρόπος παραγωγής... [και] εφόσον η πρόοδος της γνώσης (επιστημονικής, τεχνικής, διοικητικής, γραφειοκρατικής και ορθολογικής) είναι ζωτική για την πρόοδο της καπιταλιστικής παραγωγής και κατανάλωσης, οι αλλαγές στον αντιληπτικό μηχανισμό μας (που περιλαμβάνει παραστάσεις του χώρου και του χρόνου) μπορούν να έχουν υλικές συνέπειες για την ρύθμιση της καθημερινής μας ζωής...»(Harvey, 2007). Η άποψη αυτή αποκτά ενδιαφέρον όταν, ερμηνεύοντάς την με όρους πολιτικής οικονομίας, την συσχετίσουμε με τον όρο (βιώσιμη) ανάπτυξη, που είναι χαρακτηριστικός όρος (και) της πολιτικής οικονομίας και η διασφάλισή της αποτελεί βασικό πυλώνα στον αναπτυξιακό σχεδιασμό της Ελλάδας.

Έχοντας λοιπόν σαν συνθετικά στοιχεία της έννοιας του τοπίου τους φυσικούς και ανθρώπινους παράγοντες και την διάδραση που αναπτύσσεται, διαχρονικά, μεταξύ τους, διαπιστώνουμε ότι το τοπίο ενοποιεί τις περιβαλλοντικές και χωρικές συνιστώσες μιας γεωγραφικής ενότητας, αποκτώντας καθοριστική σημασία στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής των κατοίκων(Μπεριάτος, 2007).

Η πίστα F1 αποτελεί, λοιπόν, μια τέτοια πραγματικότητα, δεδομένου ότι, σαν τουριστικό προϊόν, αναπτύσσεται μέσα στο τοπίο και επιπλέον αυτό λειτουργεί επίσης ως τέτοιο προϊόν, στον βαθμό που αποτελεί τουριστικό πόρο.

Με βάση όλα τα παραπάνω, θα αναζητήσουμε τις διαστάσεις που προσλαμβάνει η δημιουργία και λειτουργία πίστας F1 (ως μέρος του τουριστικού κεφαλαίου) κάτω από το πρίσμα των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών επιπτώσεων και των επιπτώσεων στο τοπίο.

### **Οικονομικές επιπτώσεις**

Σαν βασικά πλεονεκτήματα θεωρούνται:

- Η άμεση δημιουργία θέσεων εργασίας. Αυτό σημαίνει ότι μειώνονται τα ποσοστά ανεργίας, αυξάνεται το εισόδημα του πληθυσμού, αυξάνεται η καταναλωτική ικανότητά τους, προστίθεται αξία στην τοπική οικονομία.
- Η εισροή συναλλάγματος και η θετική συμβολή του στο εθνικό ισοζύγιο εμπορικών συναλλαγών



- Το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα που επιφέρει στην τοπική οικονομία με τις δυνατότητες που προσφέρει για ανάπτυξη του λιανικού εμπορίου, της παροχής υπηρεσιών και μορφών άτυπης οικονομίας

Οι παραγωγικοί κλάδοι, που συμμετέχουν στο κύκλωμα του τουρισμού, είναι ο κλάδος υπηρεσιών φιλοξενίας (ξενοδοχεία, καταλύματα κλπ.), των μεταφορών (τα κάθε είδους συγκοινωνιακά μέσα και ακόμα μεταφοράς προϊόντων κλπ.), του θεάματος (θέατρα, θεματικά πάρκα, κάθε είδους εκδηλώσεις κλπ.), της εστίασης και αναψυχής (εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης κλπ.), του λιανικού εμπορίου, της μεταποίησης και κατασκευής αναμνηστικών και της παροχής τουριστικών υπηρεσιών (τουριστικοί πράκτορες, διερμηνείς κλπ.).

Σημαντική επίπτωση εμφανίζεται στην διαμόρφωση της γαιοπροσόδου, δεδομένου ότι, στην ευρύτερη περιοχή εγκατάστασης της δραστηριότητας, η αξία της γης θα πολλαπλασιαστεί, με συνέπεια την εμφάνιση πληθωριστικών τάσεων και φαινομένων κερδοσκοπίας (Τερκενλή & Κωνσταντόγλου, 2007). Σαν αποτέλεσμα επίσης μπορεί να εμφανισθεί η αλλαγή στην χρήση γης, εφόσον η αυξημένη γαιοπρόσδοδος θα καθιστά οικονομικά πιο συμφέρουσα την εγκατάλειψη των αγροτικών εκτάσεων και την χρήση τους για εμπορικές ή άλλες δραστηριότητες που θα κινούνται δορυφορικά της F1.

Μια άλλη επίπτωση αποτελεί ο πληθωρισμός που εκδηλώνεται, τροφοδοτούμενος από την εποχικότητα της δραστηριότητας, με αποτέλεσμα την αύξηση τιμών και επομένως και του κόστους ζωής για τους τοπικούς πληθυσμούς.

Ακόμα δημιουργεί προσδοκίες, που μπορεί να οδηγήσουν σε αλόγιστες μικροεπενδυτικές πρωτοβουλίες, υπό την λογική του γρήγορου και ασφαλούς πλουτισμού.

Ορατός είναι ο κίνδυνος να δημιουργηθεί πολωτικό σχήμα οικονομίας με υπερσυγκέντρωση οικονομικών πόρων στην περιοχή εγκατάστασης και να ενισχυθούν έτσι οι γεωγραφικές και κοινωνικές ανισότητες.

Σε γενικές γραμμές διατυπώνονται θετικές, αλλά και αρνητικές, εκτιμήσεις, οι οποίες κάθε φορά μένει να επαληθεύονται ή να διαψεύδονται. Πάντως διατυπώνονται επιφυλάξεις ακόμα και για τα θετικά οφέλη του τουρισμού, όταν αυτός εμφανίζεται

συμπτώματα μεγάλης εξάρτησης του τουριστικού φορέα από εξωτερικούς φορείς και παράγοντες (κάτι που προσιδιάζει ιδιαίτερα στην περίπτωση της F1), αδυναμίες ανακύκλωσης και επένδυσης των προσόδων στην τοπική οικονομία και κοινωνία και ακόμα έλλειψη μακρόπνοου και βιώσιμου τουριστικού σχεδιασμού (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

### **Κοινωνικές και πολιτισμικές επιπτώσεις**

Μια πρώτη κοινωνική διάσταση εμφανίζεται στις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ τουριστών και του ντόπιου πληθυσμού και έχει να κάνει με την πολιτισμική επαφή και την πολιτισμική αλλαγή που επέρχεται μέσα απ' αυτήν (Τσάρτας, 1996) και αναπτύσσεται σε διάφορα επίπεδα, τα οποία δεν παρουσιάζουν πάντα τα ίδια χαρακτηριστικά.

Πάντως οι συνέπειες για τους πληθυσμούς του χώρου εγκατάστασης εντοπίζονται στην εμπορικοποίηση της κουλτούρας και στην αναπόφευκτη εξάπλωση των κοινωνικών σχέσεων αγοράς. Όπως σημειώνουν οι Τερκενλή και Κωνσταντόγλου *«...η λειτουργική, αισθητική ή θρησκευτική αξία των τοπικών τεχνών, συνηθειών, εθίμων και άλλων «παραδόσεων» στο πλαίσιο της τοπικής ζωής, συχνά χάνεται ή αλλοιώνεται μέσα από τις πιέσεις που δέχονται για να εξυπηρετήσουν την βιομηχανία της αναψυχής και τις βιοτεχνίες παραγωγής τουριστικών αγαθών. Οι σχέσεις μεταξύ τουρίστα και ντόπιου πολλές φορές περιγράφονται ως σχέσεις αγοραίας συμβίωσης, όπου και οι δύο πλευρές έχουν κάτι να κερδίσουν...»*(Τερκενλή & Κωνσταντόγλου, 2007).

Βέβαια όλα αυτά δεν αποτελούν την μοναδική εικόνα, που διαμορφώνεται στο επίπεδο των κοινωνικών και πολιτισμικών διαστάσεων του θέματος που εξετάζουμε, διότι αυτή η διεπαφή δεν μπορεί, παρά να μεταφέρει και θετικά συμπεριφορικά χαρακτηριστικά, να υποβοηθά την διαπολιτισμικότητα και να αυξάνει την γνώση άλλης κουλτούρας και άλλης αντίληψης των πραγμάτων. Εξάλλου, με την εξέλιξη που παρουσιάζει σήμερα η τεχνολογία, αυτή η διεπαφή είναι κάτι το δεδομένο και στην περίπτωση που εξετάζουμε προστίθεται η δια ζώσης επιβεβαίωση των γνώσεων και αντιλήψεων που έχουν ήδη αποκτηθεί μέσω της τηλεόρασης, του διαδικτύου και των άλλων μέσων επικοινωνίας.

Με δεδομένο ότι η σχετική επένδυση θα περιλαμβάνει και χώρους κοινωνικού εξοπλισμού διακρίνουμε μια προσθετικότητα στην ωφέλεια με την έννοια ότι αυτές οι

υποδομές εξυπηρετούν και τον τοπικό πληθυσμό, τουλάχιστον στις περιόδους ύφεσης της τουριστικής κίνησης.

Τέλος σε επίπεδο κοινωνικής πραγματικότητας δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τις κοινωνικές εντάσεις, που μπορεί να δημιουργούνται ως απόρροια των ανισοτήτων, που πιθανόν να εκδηλώνονται, από την διαφοροποίηση των οικονομικών συνθηκών για κάποια ή κάποιες ομάδες. Για παράδειγμα στην περίπτωση που τα οικονομικά οφέλη κατευθύνονται σε στοχευμένες κατηγορίες πληθυσμού, τότε οι κοινωνικές εντάσεις πιθανόν να είναι αναπόφευκτες, φαινόμενο που μπορεί επίσης να εκδηλωθεί στην απλή περίπτωση της αύξησης τιμών, που θα επιβαρύνει αδιακρίτως και όσους δεν συμμετέχουν παραγωγικά στην επένδυση, είτε ως μισθωτοί, είτε ως συναλλασσόμενοι με οποιονδήποτε τρόπο.

### **Οι επιπτώσεις στο τοπίο**

Θα θεωρήσουμε το τοπίο σαν έναν τουριστικό πόρο, η αξία και η σημαντικότητα του οποίου διαμορφώνει και την ένταση της ζήτησης. Με άλλα λόγια εάν και εφόσον το τοπίο εγκατάστασης της επένδυσης δεν συγκεντρώνει μια σειρά από προϋποθέσεις ελκυστικότητας, τότε περιορίζονται σημαντικά και οι εν δυνάμει επισκέπτες-τουρίστες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην προκειμένη περίπτωση αποτελούν οι πίστες της Μελβούρνης και του Βελγίου, όπου το τοπίο αποτελεί πόλο έλξης για τους επισκέπτες, πέρα από τον ίδιο τον αγώνα. Εξάλλου αυτή τη λογική την προωθούν όλο και περισσότερο στην στρατηγική marketing που εφαρμόζουν οι διάφοροι οικοδεσπότες της F1.

Κατά συνέπεια το τοπίο αποτελεί μια ιδιάζουσα περίπτωση στην ανάπτυξη της επένδυσης, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι διασφαλίζεται και προστατεύεται με αυτονόητο τρόπο.

Οι περιβαλλοντικοί ρύποι από τις ίδιες τις εγκαταστάσεις της επένδυσης αναμένονται αυξημένοι και το φαινόμενο επιτείνεται από την προσέλευση των χιλιάδων θεατών, για την μεταφορά των οποίων θα καταναλωθούν αρκετές ποσότητες καυσίμων, θα δημιουργηθεί κυκλοφοριακός φόρτος, εκπομπές καυσαερίων κλπ. Σημαντική επίσης θα είναι η επιβάρυνση, κυρίως του οικοσυστήματος, από την ηχορύπανση.

Και βέβαια, σε όλον αυτό τον προβληματισμό, κατέχει σημαντική θέση η εξάντληση της φέρουσας ικανότητας του τοπίου, ως τουριστικού πόρου, κάτι που θα σημαίνει την υποβάθμισή του και τελικά την απαξίωσή του.

### **Συμπεράσματα**

Από την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μιας εν δυνάμει επένδυσης για την κατασκευή πίστας F1 στην Ελλάδα, αναδείχθηκαν στοιχεία που καταρχήν δικαιολογούν το ότι έως σήμερα στην Ελλάδα δεν κατασκευάστηκε πίστα F1, παρόλα τα εγχειρήματα που επιχειρήθηκαν. Η βασική αιτία βρίσκεται στην ανετοιμότητα του κράτους να υποστηρίξει κάτι τέτοιο με έναν τρόπο επωφελή και αποτελεσματικό και βέβαια αυτό δεν σημαίνει κατ' ανάγκη την ανυπαρξία χρημάτων, αλλά:

- την έλλειψη κατάλληλων μηχανισμών για να τεκμηριώσουν την αναγκαιότητα μιας τέτοιας επένδυσης
- την έλλειψη του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, για να προχωρήσει σε χωροθέτηση κατά τρόπο ορθολογιστικό, που να διασφαλίζει οφέλη για την εθνική οικονομία και την ελληνική κοινωνία
- την διστακτικότητα να αναλάβει την ευθύνη μιας τέτοιας πρωτοβουλίας και μάλιστα στον βαθμό που θα οξύνονταν τοπικιστικές αντιπαλότητες και ανταγωνισμοί

Ο ελληνικός τουρισμός υστερεί σε καίρια θέματα, που επηρεάζουν δραματικά την ανταγωνιστικότητά του και ένα απ' αυτά είναι η μονομέρειά του. Θεωρείται λοιπόν πολύ σημαντικό να αναπτύξει και άλλα προϊόντα, που θα διευρύνουν τις δυνατότητες προσέλκυσης επισκεπτών-τουριστών, που θα διαθέτουν ιδιαίτερη δυναμική και θα διευκολύνουν την διεσδυτικότητά του στις διεθνείς αγορές. Ως ένα τέτοιο προϊόν χαρακτηρίζεται και η F1 πλην όμως αυτό δεν αποτελεί αυτονόητη επιλογή. Είναι πολλοί οι παράγοντες που θα πρέπει να εξασφαλισθούν για να λειτουργήσει αποτελεσματικά μια τέτοια πρωτοβουλία και κυρίως να δημιουργήσει προσθετικό όφελος για την ελληνική οικονομία – και βέβαια την κοινωνία.

### **Η πρόταση**

Η πρότασή μας για την χωροθέτηση πίστας F1 στην Ελλάδα συγκροτείται ως εξής:

Επειδή πρόκειται για ένα ζήτημα καίριας σημασίας, δεδομένου ότι αφορά επένδυση που δεσμεύει σημαντικούς πόρους, ιδίως φυσικούς, θα πρέπει ο δημόσιος έλεγχος να εφαρμοσθεί στο ακέραιο, κατά την πρόβλεψη του νομοθέτη, ανεξάρτητα από το αν ο φορέας θα είναι κρατικός ή ιδιωτικός. Με αυτή την έννοια απαιτείται σε βάθος έλεγχος σκοπιμότητας και βιωσιμότητας της επένδυσης.

Κατά την ίδια αντίληψη η χωροθέτηση της πίστας θα πρέπει να γίνει κατά τρόπο που:

- Να προωθεί και να διασφαλίζει την ισορροπία στην ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου
- Να μην επιβαρύνει το οικοσύστημα και οποιονδήποτε άλλο πόρο
- Να δημιουργεί συνθήκες διάχυσης των ωφελειών που αναμένονται

Βασική παράμετρο στην χωροθέτηση συνιστά η ολιστική προσέγγιση του χώρου, προκειμένου να διαγνωσθεί η κατάσταση συνολικά, να διατυπωθούν προτάσεις και να τεθούν σε διαβούλευση, ώστε να εκμηδενιστεί, κατά το δυνατόν, κάθε πιθανότητα αστοχίας.

Πρόκειται βέβαια για μια διαδικασία αρκετά χρονοβόρα, αλλά που συγκεντρώνει χαρακτηριστικά πληρότητας, υπό την έννοια ότι λειτουργεί διαλεκτικά και άρα εξασφαλίζει περισσότερες πιθανότητες επιτυχίας, απ' ό,τι εάν αναπτυχθεί στη βάση διεκδικητικών ή αγοραίων λειτουργιών.

## Βιβλιογραφία

- Harvey, D., 2007, *Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ διερεύνηση των απαρχών της πολιτισμικής μεταβολής*, εκδόσεις: Μεταίχμιο.
- Hughes, M. & Tramayne, D., 2002. *The Concise Engyclopedia og Formula 1*, εκδόσεις: Parragon Plus.
- Αγγελίδης, Μ., 2000. *ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ*. 1η επιμ. , εκδόσεις: ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ.
- Αραβαντινός, Α., 2007. *ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, εκδόσεις: ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ.
- Βασενχόβεν, Λ. & Κουρλιούρος, Η., 2007. *ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*. Στο: *ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, άνθρωπος, κοινωνία και χώρος*, εκδόσεις: ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Καρύδης, Δ., 2008. *ΤΑ ΕΠΤΑ ΒΙΒΛΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ*. 2η επιμ. , εκδόσεις: ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ.
- Κίζος, Θ., 2007. *ΤΟΠΙΟ: μια κεντρική εννοιολογική μονάδα της γεωγραφίας*. Στο: *ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ άνθρωπος, κοινωνία και χώρος*, εκδόσεις: ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Κοκκώσης, Χ. & Τσάρτας, Π., 2001. *ΒΙΩΣΙΜΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ*, εκδόσεις: ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Μεταξάς, Θ. & Λαλένης, Κ., 2006. *Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός ως τύπος σχεδιασμού και εργαλείο αποτελεσματικής Αστικής Διαχείρισης*. *ΑΕΙΧΩΡΟΣ: ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ*, εκδόσεις: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Μπεριάτος, Η., 2007. *Για μια Πολιτική του Τοπίου στην Ελλάδα*. Στο: *Θεωρία και Πολιτική του Τοπίου. Ελληνικές και Γαλλικές Εμπειρίες.*, εκδόσεις: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Οικονόμου, Δ., 2002. *Το θεσμικό πλαίσιο της χωροταξίας και οι περιπέτειές του*. *ΑΕΙΧΩΡΟΣ: ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ*, εκδόσεις: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Σκορδίλη, Σ., 2007. *Βιομηχανική Γεωγραφία*. Στο: *ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ άνθρωπος, κοινωνία και χώρος*, εκδόσεις: ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Τερκενλή, Θ., Ιωσηφίδης, Θ. & Χωριανόπουλος, Ι., 2007. *Ανθρωπογεωγραφία: Βασικές έννοιες και θεωρητικές τάσεις*. Στο: *ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ άνθρωπος, κοινωνία και χώρος*, εκδόσεις: ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Τερκενλή, Θ. & Κωνσταντόγλου, Μ., 2007. *Γεωγραφία του τουρισμού*. Στο: *ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ άνθρωπος, κοινωνία και χώρος*, εκδόσεις: ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Τσάρτας, Π., 1996. *ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ, ΤΑΞΙΔΙΑ, ΤΟΠΟΙ: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*, εκδόσεις: ΕΞΑΝΤΑΣ.
- Χατζηδάκης, Α., 2011. *Ανάλυση της πορείας της τουριστικής κίνησης 2001-2010*, εκδόσεις: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού.

#### **Διαδικτυακές πηγές:**

- Επίσημη ιστοσελίδα της FIA, «PROCEDURES FOR THE RECOGNITION OF DRAG STRIPS»
- Επίσημη ιστοσελίδα της Formula 1
- Επίσημη ιστοσελίδα της FIA, «APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE»
- Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Αθήνας
- Επίσημη ιστοσελίδα Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- Επίσημη ιστοσελίδα του Grand Prix του Spa – Francochamps
- Wikipedia, λήμμα: Albert Park
- Επίσημη ιστοσελίδα της Dielpis Formula 1
- Επίσημη ιστοσελίδα του ψηφιακού σχολείου Ελλάδος
- Εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, 26/11/2006, άρθρο με τίτλο «Πόλεμος για την πίστα της Φόρμουλα 1»
- Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ, 1/10/2012, άρθρο με τίτλο «Στην αφετηρία η πίστα αγώνων ταχύτητας στη Χαλανδρίτσα»
- Εφημερίδα ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ, 9/9/2012, άρθρο με τίτλο «Η πίστα της Formula 1 που βούλιαξε στην Κωπαΐδα και φρέναρε στη Χαλανδρίτσα»

#### **Νομοθεσία:**

- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ Α΄ 128/3-7-2008)
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ Β΄ 1138/11-6-2009)
- Τροποποίηση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ Β΄ 3155/12-12-2013)
- Ν. 360/1976, Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, (ΦΕΚ Α΄ 151/22-6-1976)
- Ν. 947/1979, Περί οικιστικών περιοχών, (ΦΕΚ Α΄ 169/26-7-1979)
- Ν. 1650/1986, Για την προστασία του περιβάλλοντος, (ΦΕΚ Α΄ 160/18-10-1986)
- Ν. 1892/1990, Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη, (ΦΕΚ Α΄ 101/31-7-1990)

- Ν. 2160/1993, Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό, (ΦΕΚ Α΄ 118/19-7-1993)
- Ν. 2508/1997, Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας, (ΦΕΚ Α΄ 124/13-6-1997)
- Ν. 2545/1997, Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές περιοχές, (ΦΕΚ Α΄ 254/15-12-1997)
- Ν. 2742/1999, Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη, (ΦΕΚ Α΄ 207/7-10-1999)
- Ν. 3333/2005, Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων, (ΦΕΚ Α΄ 91/12-4-2005)
- Ν. 3894/2010, Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων, (ΦΕΚ Α΄ 204/2-12-2010)
- Ν. 3982/2011, Απλοποίηση της αδειοδότησης τεχνικών επαγγελματικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων και επιχειρηματικών πάρκων, (ΦΕΚ Α΄ 143/17-6-2011)
- Ν. 3986/2011, Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015, (ΦΕΚ Α΄ 152/1-7-2011)
- Ν. 4146/2013, Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις, (ΦΕΚ Α΄ 90/18-4-2013)
- Ν. 4269/2014, Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη, (ΦΕΚ Α΄ 142/28-6-2014)
- Ν. 4280/2014, Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ιδιωτική πολεοδόμηση – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α΄ 159/8-8-2014)
- Ν. 4315/2014, Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα – Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α΄ 269/24-12-2014)
- Ν.Δ. της 16/8/1923, Περί Σχεδίων Πόλεων Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών (ΦΕΚ Α΄ 228/16-8-1923)
- Π.Δ. 14/2007, Καθορισμός προδιαγραφών για τη δημιουργία Αυτοκινητοδρομίων (ΦΕΚ Α΄ 10/22-1-2007)