



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
ΔΗΜΟΣ ΤΗΝΟΥ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ  
Ταχ. Δνση: Ευαγγελιστρίας 72  
ΤΗΝΟΣ 84200  
ΤΗΛ: 2283360106  
e-mail: [dt@1516.syzefxis.gov.gr](mailto:dt@1516.syzefxis.gov.gr)

Τήνος 5 Ιανουαρίου 2024

Αριθ. Πρωτ. - 120 -

*ΠΡΟΣ:*

1. Υπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας κ. Θεόδωρο Σκυλακάκη.
2. Υφυπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας κ. Νίκο Ταγαρά.
3. Υφυπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας κ. Αλεξάνδρα Σδούκου.
4. Βουλευτή Κυκλάδων κ. Ιωάννη Βρούτση.
5. Βουλευτή Κυκλάδων κ. Αικατερίνη Μονογυιού.
6. Βουλευτή Κυκλάδων κ. Φίλιππο Φόρτωμα.
7. Βουλευτή Κυκλάδων κ. Μάρκο Καφούρο.
8. Περιφερειάρχη Νοτίου Αιγαίου κ. Γεώργιο Χατζημάρκο.
9. Έπαρχο Τήνου κ. Αναστασία Δεληγιάννη.
10. κ. Δημάρχους Δήμων Νομού Κυκλάδων.

**Θέμα: «Σχέδιο νόμου σχετικά με την Πολεοδομική Μεταρρύθμιση»**

Οι Δήμοι είναι σύμφωνα με το Σύνταγμα οι κύριοι εκπρόσωποι του κράτους και οι κατεξοχήν αρμόδιοι για τα τοπικά θέματα, στα οποία περιλαμβάνεται τόσο η προστασία του περιβάλλοντος, όσο και η δόμηση, που ναι μεν ρυθμίζονται από την νομοθετική - εκτελεστική εξουσία πλην όμως είναι αδιανόητο να μην λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες απόψεις της τοπικής κοινωνίας, όπως εκπροσωπείται μέσα από τον Δήμο.

Η σύγχρονη διακυβέρνηση και οι αρχές της επιτάσσουν την διαβούλευση όλων των νομοθετικών πρωτοβουλιών και τη λήψη σοβαρά υπόψη των απόψεων των φορέων που επηρεάζονται από την κάθε νέα νομοθεσία.

Πληροφορηθήκαμε από τις εφημερίδες λίγο πριν τα Χριστούγεννα για το σχέδιο νόμου για την Πολεοδομική Μεταρρύθμιση.

Θεωρούμε ότι μία τόσο σημαντική μεταρρύθμιση θα πρέπει να τεθεί σε εκτενή διαβούλευση και να εισακουστούν οι απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων, ήτοι των Δήμων, των Γραφείων Δόμησης, των μηχανικών, των ιδιοκτητών ακινήτων, των δικηγόρων, των Συλλόγων κλπ.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι δεν είναι όλες οι περιπτώσεις ίδιες και κάθετες νομοθετήσεις, όπως η σχεδιαζόμενη δημιουργούν σημαντικές αδικίες και ανισότητες.

Πάρτε για παράδειγμα την Τήνο. Στην Τήνο από τις 27.02.2003 ισχύει το Π.Δ. ΦΕΚ 160Δ *«Καθορισμός Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) κατώτατου ορίου κατάτμησης και λοιπών και περιορισμών όρων δόμησης στην εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προϋφιστάμενων του έτους 1923»* όπου για πρώτη φορά στην Πολεοδομική Νομοθεσία για την εκτός σχεδίου δόμηση με σαφήνεια τίθεται στο άρθρο 4 Γενικές διατάξεις, παράγραφος 25, η απαίτηση για 10 μέτρων πρόσωπο σε δημόσια οδό *<<Δεν επιτρέπεται η ανέγερση κατοικιών σε γήπεδα που δεν έχουν απ' ευθείας πρόσβαση σε δημόσια οδό και πρόσωπο επ' αυτής τουλάχιστον 10 μέτρα. Τυχόν υπάρχουσες διατάξεις που ορίζουν μεγαλύτερο πρόσωπο εξακολουθούν να ισχύουν>>*.

Η συγκεκριμένη απαίτηση εμφανίζεται και στον Ν. 3212/2003 ΦΕΚ Α 308/31.12.2003, όπου: *«Άρθρο 10 Ρυθμίσεις για τη δόμηση σε γήπεδα εκτός σχεδίου: 1. Η περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του από 24/31.5.1985 Π .Δ/τος (ΦΕΚ 270 Δ') αντικαθίσταται ως εξής: «α) Ελάχιστο εμβαδόν γηπέδου 4.000 τετραγωνικά μέτρα και πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο εικοσιπέντε (25) μέτρα. Η ρύθμιση του προηγούμενου εδαφίου που αφορά στο ελάχιστο πρόσωπο δεν ισχύει για την ανέγερση κτιρίων των άρθρων 2 και 3, εφόσον εξυπηρετούνται από αγροτικούς ή δασικούς δρόμους, καθώς και ορειβατικών καταφυγίων, η ανέγερση των οποίων επιτρέπεται και σε*

γήπεδα που εξυπηρετούνται αποκλειστικά από μονοπάτια.» 2. Η παράγραφος 9 του άρθρου 1 του από 24/31.5.1985 Π.Δ/τος αντικαθίσταται ως εξής: «9. Σε γήπεδα που βρίσκονται σε κορυφογραμμές (υδατοκρίτες) το ανώτατο υψόμετρο των κτισμάτων απαγορεύεται να υπερβαίνει την κορυφογραμμή. Απαγορεύεται η ανέγερση κτισμάτων σε υποστυλώματα (PILOTIS).» 3. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 10 του άρθρου 1 του από 24/31.5.1985 Π.Δ/τος αντικαθίσταται ως εξής: «Επιτρέπεται η κατασκευή κτίσματος ανεξάρτητα από την κλίση του εδάφους. Αν η κλίση υπερβαίνει το 35% στη θέση που τοποθετείται το κτίσμα, το εμβαδόν των υπόγειων βοηθητικών χώρων που δεν προσμετράται στο συντελεστή δόμησης δεν μπορεί να υπερβεί το 20% της επιτρεπόμενης δόμησης.» 4. Στην παράγραφο 11 του άρθρου 1 του από 24/31.5.1985 Π.Δ/τος προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Η δε στάθμη της οροφής του υπογείου δεν επιτρέπεται να είναι υψηλότερη των 0,80 μέτρων από το διαμορφωμένο γύρω έδαφος.» 5. Στο τέλος της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του από 24/31.5.1985 Π.Δ/τος προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Για γήπεδα με εμβαδόν πολλαπλάσιο του αρτίου, για τα οποία συντρέχουν οι προϋποθέσεις κατάτμησης, η μέγιστη επιτρεπόμενη επιφάνεια κτιρίου ισούται με το άθροισμα του εμβαδού των κτιρίων που θα επιτρεπόταν να ανεγερθούν σε κάθε γήπεδο μετά την κατάτμηση, μειωμένη κατά 15% και υπό τις προϋποθέσεις ότι: α) θα ανεγερθεί μια οικοδομή και β) το γήπεδο θα παραμείνει ενιαίο. Μεταβιβάσεις κατά παράβαση των προϋποθέσεων αυτών είναι αυτοδικαίως άκυρες.».

Από το 2011 (που άρχισε να εφαρμόζεται η διαδικασία αναγνώρισης των δημόσιων δρόμων) κάθε πολίτης μπαίνει στην οδυνηρή, χρονοβόρα και κοστοβόρα ατέρμονη διαδικασία της απόδειξης ότι ο δρόμος με το οποίο εφάπτεται το αγροτεμάχιο του προϋπάρχει του 1923 (16.04.1924 για την ακρίβεια) μέσω ΣΥΠΟΘΑ με αντίγραφα συμβολαίων, τοπογραφικές αποτυπώσεις, φωτοερμηνείες με αρχή και τέλος από σημεία που ήδη είναι χαρακτηρισμένα με ΦΕΚ, με αμφισβητούμενο αποτέλεσμα γιατί όταν υπάρχουν κενά στους τίτλους (κατοχή ....πόλεμος 1940, καταστροφή τόμων του Υποθηκοφυλακείου, ανώμαλες δικαιοπραξίες κλπ), το ΣΥΠΟΘΑ προβαίνει σε απόρριψη ή – πιο συχνά- απαιτεί κρείσσονες αποδείξεις.

Μέχρι σήμερα μέσα από αυτή την τεράστια προσπάθεια του κάθε ιδιώτη μετά του μηχανικού και δικηγόρου του, έχουν εκδοθεί δεκάδες ΦΕΚ αναγνώρισης δρόμου ως

δημόσιων (προ 1923). Όλες οι δικαιοπραξίες που έγιναν στο διάστημα αυτό (επαχθείς ή χαριστικές, για το σύνολο των ακινήτων ή για τμήματα αυτών μετά διαίρεσή τους δι αποκοπής από το όλον) έχουν ως προαπαιτούμενο την επαρκή πρόσοψη σε δημόσιο δρόμο, αναγνωρισμένο ή χαρακτηρισμένο. Οι πολίτες σεβάστηκαν την υποχρέωσή τους και οι συναλλαγές έγιναν απολύτως ασφαλείς με την βεβαιότητα της ύπαρξης του δρόμου προ της κρίσιμης ημερομηνίας και με ΦΕΚ. Παρότι η εικόνα του κάθε πολίτη που αγωνίζεται και καταξοδεύεται για να αποδείξει τι αποτελεί δημόσια κτήση, δεν περιποιεί τιμή στην ευνομούμενη πολιτεία μας.... Και θα αρκούσε η εφαρμογή των διδαγμάτων της κοινής πείρας και λογικής για να αποφευχθεί η άνω «διαβολική απόδειξη»: Ποιος θα αγόραζε ποτέ στα χρόνια του 1800 και του 1900 για να ζήσει την οικογένειά του (αυτός ήταν ο μόνος προορισμός τότε) χωρίς να έχει εξασφαλισμένη την ακώλυτη πρόσβαση προς το ακίνητό του ;

### **Το πλάτος των δημόσιων δρόμων της Τήνου**

Μέχρι τώρα στη νομοθεσία δεν προβλέπεται ελάχιστο πλάτος του δημόσιου δρόμου, προκειμένου ένα αγροτεμάχιο να είναι οικοδομήσιμο. Προβλέπεται ελάχιστη πρόσοψη σε δημόσιο δρόμο, η έκταση της οποίας στην Τήνο, λόγω της ΖΟΕ, εξαρτάται από την περιοχή. Η Τήνος διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο δημόσιων δρόμων, το οποίο διαμορφώθηκε από το 1600 ως το 1800, κατά περίπτωση. Πρόκειται για δημόσιους δρόμους υπό τις τότε συνθήκες οι οποίοι ένωναν κτηματικές περιφέρειες, αποτελούσαν τους κεντρικούς δρόμους για χωριά, αγροτικούς οικισμούς, εξυπηρετούν την αγροτική παραγωγή κλπ. Το πλάτος τους υπαγορεύτηκε από τις ανάγκες της εποχής και αυτό είναι απολύτως λογικό. Έπρεπε να διέλθει ο πεζός αγρότης και το μεταφορικό ζώο με τα δύο κοφίνια. Αυτό δεν έχει καμία σχέση με την μεταγενέστερη εμφάνιση του αυτοκινήτου, που πρωτοεμφανίστηκε στην Τήνο το 1950 περίπου.

Οι δρόμοι αυτοί του 1600 και ως 1800 είναι αναμφισβήτητα δημόσιοι. Ικανοποιούσαν τις δημόσιες ανάγκες και ήσαν καθιερωμένοι στην κοινή χρήση. Φυσικά δεν έχει κανείς την

αξίωση να πρόβλεπαν οι προπάτορές μας την άφιξη του αυτοκινήτου, αιώνες πριν από αυτήν!

Αλλά και εκεί που περνάει τα τελευταία 70 χρόνια αυτοκίνητο, αν εξαιρέσει κανείς τους Επαρχιακούς δρόμους, δεν υπάρχει καν το πλάτος των 3,5 μέτρων! Και κάτι ακόμη: Το Επαρχιακό δίκτυο έγινε στην Τήνο τέλη της δεκαετίας του 50 και αρχές του 60. Μέχρι τότε όλοι οι κάτοικοι εξυπηρετούντο από τους παλαιούς δημόσιους δρόμους (που είναι με την νομική έννοια του όρου, πολύ «πιο» κοινόχρηστοι και πολύ «πιο» δημόσιοι από τις νέες επαρχιακές οδούς. Οι οποίες Επαρχιακές οδοί αποτελούν ένα πολύ μικρό μέρος του πλουσιότατου δημόσιου δικτύου δρόμων των αιώνων 1600 ως 1800.

Η θέσπιση ως όρου του ελάχιστου πλάτους των 3,5 μέτρων θα καταστήσει αγροτεμάχια που ακόμη και σήμερα οικοδομούνται με βάση τον δρόμο προ του 1924, ενδεχομένως μη οικοδομήσιμα. Σήμερα που μιλάμε, συμπολίτες περιμένουν από την ΠΕΧΩ Ν. Αιγαίου την αναγνώριση του δρόμου τους ως προϋφιστάμενου του 1924. Όμως η έννομη τάξη οφείλει να εκφράζεται ενιαία. Δεν μπορεί να ανατρέπονται παγιωμένες καταστάσεις, δεν επιτρέπονται αιφνιδιασμοί ούτε δημεύσεις περιουσίας κλπ.

Και υπάρχει το σημαντικό χρονικό διάστημα που αφορά εκτός όλων των άλλων, την νομιμότητα των κτιρίων που έχουν ανεγερθεί με το Π.Δ. 24.05.1985 ΦΕΚ 270Δ/31.05.85, όπως και την δημιουργία αγροτεμαχίων στο διάστημα Μάιος 1985 - Δεκέμβριος 2003.

### **Η ασφάλεια των συναλλαγών**

Η ασφάλεια των συναλλαγών είναι μεγάλη υπόθεση. Στο νησί που έχω την τιμή να εκπροσωπώ, λόγω απaráμιλλης φυσικής ομορφιάς και λόγω της ιδιαίτερης φύσης των ανθρώπων, έσπευσαν πολλοί άνθρωποι από Ελλάδα και εξωτερικό (κυρίως ΕΕ) να επενδύσουν, με έμφαση στην εκτός σχεδίου δόμηση. Η ιδέα και μόνο της ανατροπής των αποτελεσμάτων που επιδίωξαν τόσο άνθρωποι και τόσα νομικά πρόσωπα, μας φέρνει πολύ πίσω σε σχέση με τις χώρες που εγγυώνται την ασφάλεια των συναλλαγών τους. Και ασφαλώς καθιστά την ιδέα μελλοντικών επενδύσεων άπιαστο όνειρο.

Ούτε όμως και η διάκριση μεταξύ επαχθούς και χαριστικής αιτίας βρίσκει έρεισμα στον νόμο και στο Σύνταγμα. Αυτός που έλαβε ένα αγροτεμάχιο σήμερα από γονική παροχή και φορολογείται και ο πατέρας του που το αγόρασε πριν 40 χρόνια και αυτός φορολογήθηκε. Υπό ποία έννοια μπορεί ποτέ να υπάρξει διάκριση μεταξύ επαχθούς και χαριστικής δικαιοπραξίας ; Το ζητούμενο είναι η ασφάλεια των συναλλαγών και η αποτροπή κάθε ιδέας αχρήστευσης αγροτεμαχίων που σήμερα θεωρούνται οικοδομήσιμα.

Η εκτελεστική εξουσία μπορεί να έχει λάβει την απόφαση σχεδόν να απαγορεύσει κάθετα την εκτός σχεδίου δόμηση (γιατί εκεί άγει η ιδέα περί 3,5 μέτρων... για όποιον έχει μία εικόνα τουλάχιστον από Κυκλάδες). Γι αυτό θα κριθεί. Αυτό που δεν είναι ανεκτό είναι η όποια αναδρομική ενέργεια της απόφασής της.

### **Περισσότερα στοιχεία για την ιδιαιτερότητα της Τήνου**

Η Τήνος είναι από τις περιοχές της Ελλάδας με ειδικό χωροταξικό σχέδιο, ήτοι τις λεγόμενες Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) ήδη από το 2003. Έχουμε δηλαδή ζώνες με συγκεκριμένες χρήσεις γης και ειδικούς όρους δόμησης. Στην Τήνο δεν υπάρχουν (ήδη από το 2003 έχουν καταργηθεί) παρεκκλίσεις στην εκτός σχεδίου δόμηση. Δεν οικοδομούνταν τυφλά αγροτεμάχια, αφού για την δόμηση απαιτούνταν πρόσοψη σε δημόσιο δρόμο. Επίσης δεν οικοδομούνται ακίνητα στη ζώνη των 100 μέτρων από τον Αιγιαλό αν και εξακολουθούν να φορολογούνται με τιμή πολύ διαφορετική από όλα τα υπόλοιπα.

Επίσης από τα στατιστικά στοιχεία μπορείτε να δείτε ότι η Τήνος δεν είναι θύμα υπεροικοδόμησης, όπως είναι άλλα αντίστοιχα τουριστικά μέρη. Με βάση τα στοιχεία του ΤΕΕ για την αύξηση της δόμησης στο διάστημα 2018-2022<sup>1</sup>, στην Τήνο εκδόθηκαν 151 οικοδομικές άδειες, ενώ πχ στην Πάρο και στη Σαντορίνη εκδόθηκαν περισσότερες από 1.000, και οι άδειες της Τήνου αφορούσαν συνολικά 41.000 τμ δόμησης, ενώ πχ στην Σαντορίνη αφορούσαν δεκαπλάσια τετραγωνικά (400.000 τμ), οκταπλάσια στη Μύκονο (320.000), επταπλάσια στην Πάρο (280.000), πενταπλάσια στη Νάξο (200.000) κλπ. Δεν

γίνεται λοιπόν να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο όλα τα νησιά. Τα προβλήματα του κάθε νησιού είναι εντελώς διαφορετικά.

Και μην ξεχνάτε ότι όταν απαιτήθηκε, οι ίδιοι οι Τηνιακοί ανέλαβαν την προστασία της ενδοχώρας τους (Πυλώνες, αγώνες του 1993-1997 και Αιολικά Πάρκα, 2018 ως σήμερα).

Και μην ξεχνάτε ότι οι δημόσιοι δρόμοι μας (παμπάλαια δρομάκια που διασχίζουν όλες τις πιθανές διαδρομές της Τήνου) παραμένουν στενοί γιατί απαγορεύεται αυστηρά κάθε παρέμβαση σε αυτούς αφού απολαμβάνουν ειδικής προστασίας από τον νόμο. Η αιφνίδια απαίτηση για 3,5 μέτρα φαίνεται σαν να ναρκοθετεί την προστασία για την οποία η Πολιτεία μας προνόησε

Γίνεται αντιληπτό ότι η εκτεταμένη εκτός σχεδίου δόμηση δημιουργεί προβλήματα. Οι πρώτοι που τα βιώνουν είναι οι Δήμοι. Ύδρευση, άδειασμα βόθρων, απορρίμματα, κλπ.

Ωστόσο ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής ζωής του νησιού μας εξαρτάται και από την οικοδομησιμότητα των ακινήτων αυτών. Όσοι εργάζονται στην οικοδομή βρίσκουν δουλειά στις οικοδομές που ανεγείρονται. Οι αυξημένοι επισκέπτες δίνουν δουλειά σε χιλιάδες συμπολίτες μας που απασχολούνται στην εστίαση και στον τουρισμό. Οι εναπομείναντες παραγωγοί και κτηνοτρόφοι βρίσκουν πιο εύκολα αγοραστές για τα πολύτιμα προϊόντα τους. Πρέπει να καταλάβετε ότι η οικονομία αυτή, τόσο στην Τήνο, όσο και σε παρόμοια μέρη και ιδίως νησιά θα δεχθεί τεράστιο πλήγμα αν ψηφιστεί αυτό το σχέδιο νόμου, ιδίως χωρίς διαβούλευση.

Για τους λόγους αυτούς προτείνουμε τα εξής:

A. Να προηγηθεί διαβούλευση των επίμαχων διατάξεων

B. Να αποφευχθεί κάθε έννοια αναδρομικής ανατροπής των αποτελεσμάτων στα οποία αθώοι συμβαλλόμενοι (αγοραστές, δωρεοδόχοι, κληρονόμοι, τέκνα που έλαβαν γονικές παροχές κλπ αλλά και πωλητές, δωρητές, διαθέτες, γονικώς παρέχοντες κλπ) απέβλεψαν.

Γ. Να αποφευχθεί κάθε αναφορά σε πλάτος δρόμου ως προς τους δημόσιους παμπάλαιους δρόμους της Τήνου (και κάθε άλλης περιοχής όπου ισχύει ειδικό χωροταξικό ή ΖΟΕ). Αντίθετη εκδοχή ισοδυναμεί με απαγόρευση δόμησης και δήμευση όσων ως σήμερα ήσαν άρτια και οικοδομήσιμα αγροτεμάχια.

Δ. Να αποφευχθεί κάθε διάκριση της επαχθούς από την χαριστική αιτία

Ε. Να θεσμοθετηθεί απλός, σύντομος και ευέλικτος τρόπος αναγνώρισης του δρόμου ως προϋπάρχοντος του 1924, μέχρις ότου η Πολιτεία να προβεί η ίδια στην αναγνώριση των δρόμων της.

