

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ Π.Ε. 1 & 2 ΔΗΜΟΥ ΑΝΟΙΞΗΣ

Β' ΣΤΑΔΙΟ

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΕΠΙ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ Α' ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΗΓΗΣΗ

Στα πλαίσια της γνωμοδότησης – εισήγησης των μελετητών (πολεοδόμων και γεωλόγου) επί των ενστάσεων της Α' ανάρτησης της Πολεοδομικής μελέτης δίδονται αναλυτικά οι γνωμοδοτήσεις σε μορφή πίνακα σύμφωνα με τις σχετικές κατευθύνσεις – εγκυκλίου του ΥΠΕΧΩΔΕ. (το συμπράττον τοπογραφικό γραφείο απαντάει ξεχωριστά για τα θέματα αρμοδιότητάς του που θίγονται στις ενστάσεις).

Επίσης γίνεται συνοπτικά, ομαδοποίηση των ενστάσεων και των απαντήσεων- εισηγήσεων επί αυτών, κατά γεωγραφικές υποενότητες για διευκόλυνση της γνωμοδότησης του Δημοτικού Συμβουλίου και της Επίβλεψης.

Τέλος στην παρούσα εισήγηση γίνεται μια σύντομη γενική επισκόπηση της ουσίας των ενστάσεων και των εισηγήσεων επί αυτών.

Κατ' αρχήν πρέπει να αναφερθεί ότι με δεδομένο το έλλειμμα γης (λόγω του άρθρου 15 του Ν.2508/97) καταβλήθηκε στα πλαίσια των δυνατοτήτων που αφήνουν το ΓΠΣ, οι προδιαγραφές και τα πολεοδομικά πρότυπα, κάθε προσπάθεια να αποφευχθούν ρυμοτομήσεις ιδιοκτησιών και κυρίως επικειμένων (περιτοιχίσεων, εγκαταστάσεων κλπ) και για αποφυγή αποζημιώσεων όπου φυσικά ήταν δυνατόν και δεν επιβαλλόντουσαν (οι ρυμοτομήσεις) από την ανάγκη διαπλατύσεων ή διανοίξεων οδών κυκλοφορίας οχημάτων για την άρτια και ασφαλή κυκλοφορία στους οικισμούς.

Σ' αυτό (στη μείωση των ρυμοτομήσεων) συνετέλεσε η νέα κυκλοφοριακή πρόταση (νέος χάρτης Π.1.α.Κ.) που βασίστηκε (σε ότι αφορά την κυκλοφορία οχημάτων) σε ένα σύστημα μονοδρόμων. Ως διπλής κατεύθυνσης προτείνονται μόνον η λεωφ. Μαραθώνος (πρωτεύουσα αρτηρία σύμφωνα με το ΓΠΣ) και οι λεωφ. Ανοίξεως και Ανοίξεως-Σταμάτας (δευτερεύουσες αρτηρίες). Από τις λεωφόρους αυτές ξεκινούν δακτύλιοι – τοπικοί συλλεκτήριοι που είναι κατά βάση μονόδρομοι (πλην κάποιων μικρών τμημάτων, ή και μεγαλύτερων στην Π.Ε.2 Αγ.Αγγελοι) που εξυπηρετούν τις επί μέρους υποενότητες – μικρές γειτονιές της πόλης. Οι λοιποί δρόμοι κυκλοφορίας οχημάτων μπορούν να είναι ήπιας κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση της εσωτερικής κυκλοφορίας της υποενότητας και την σύνδεση μεταξύ των υποενότητων. Στις συνδέσεις των συλλεκτηρίων – δακτυλίων με την λεωφ. Μαραθώνος προτείνονται σηματοδοτούμενοι κόμβοι για ασφαλή κυκλοφορία

πεζών και οχημάτων. Υπενθυμίζουμε ότι και στο εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων επιτρέπεται η κυκλοφορία των οχημάτων μόνον των παρόδιων ιδιοκτητών για την προσπέλασή τους στα γκαράζ εντός των ιδιοκτησιών τους καθώς και στα οχήματα εκτάκτου ανάγκης. Τέλος ένα βασικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων διαχέεται σε όλη την πόλη και συνδέει τις γειτονίες με τους βασικούς κοινωφελείς χώρους.

Στα πλαίσια αυτών των προτάσεων επιβάλλονται τα ακόλουθα πλάτη οδών σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ και τις ισχύουσες προδιαγραφές.

Πρωτεύουσα αρτηρία (λεωφ. Μαραθώνος) πλάτος 22μ. που επιβάλλεται από το ΓΠΣ εφ' όσον προβλέπονται από αυτό, παράδρομοι εξυπηρέτησης των καταστημάτων και παρόδια στάθμευση σε αυτούς.

Δευτερεύουσες αρτηρίες (λεωφ. Ανοίξεως και Ανοίξεως-Σταμάτας) πλάτος 10,5μ.

Τοπικοί συλλεκτήριοι : διπλής κατεύθυνσης 10μ., μονόδρομοι 8μ.

Οδοί ήπιας κυκλοφορίας : ελάχιστο πλάτος ~6μ.

Πεζόδρομοι : ελάχιστο πλάτος 4μ. για οδούς που αποτελούν την μοναδική προσπέλαση σε ιδιοκτησίες και 2,5μ. κυρίως για περιμετρικούς πεζόδρομους, οριοθέτησης εκτός σχεδίου περιοχής.

Το ελάχιστο πλάτος των ποδηλατοδρόμων είναι 2μ. (διπλής κατεύθυνσης) και προτείνονται κυρίως σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, αλλά όπου είναι αναγκαίο και σε τοπικούς δρόμους κυκλοφορίας οχημάτων σε ιδιαίτερες λωρίδες. Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου είναι 1,5μ. σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία.

Με βασικό γνώμονα λοιπόν τις προαναφερθείσες γενικές κυκλοφοριακές αρχές αλλά και την ανάγκη μείωσης κατά το δυνατόν των αποζημιώσεων για επικείμενα αλλά και γενικά για γη, πέρα από τις υποχρεωτικές εισφορές, (που όπως ήδη αναφέρθηκε λόγω ισχύος του άρθρου 15 του Ν.2508/97 για τις εντός οικισμών προ του 23 περιοχές είναι ελάχιστες έως μηδενικές), το 70%¹ των υποβληθεισών ενστάσεων (1106)² προτείνεται να γίνουν δεκτές ή δεκτές εν μέρει και μόνον το 27% προτείνεται να απορριφθούν.

Επισημαίνουμε πάντως ότι καταβλήθηκε η μέγιστη δυνατή προσπάθεια ώστε να προκύψει τελικά ένα σχέδιο πόλης που αφ' ενός να διασφαλίζει στοιχειωδώς την λειτουργία της και αφ' ετέρου να είναι ρεαλιστικό ως προς την δυνατότητα εφαρμογής του, (π.χ. αποφυγή πολλών ρυμοτομήσεων και υψηλών αποζημιώσεων), με δεδομένο ότι στο συντριπτικό ποσοστό της η πόλη είναι διαμορφωμένη και μάλιστα με νόμιμα κτίσματα (καθεστώς δόμησης οικισμών προ του 23).

Σε συνέχεια αναφέρονται συνοπτικά και γενικά οι συχνότερα απαντώμενες κατηγορίες ενστάσεων και οι εισηγήσεις επ' αυτών.

¹ 35% προτείνεται να γίνουν πλήρως δεκτές, 35% μερικώς δεκτές, και 3% αφορούν θέματα που δεν κατηγοριοποιούνται.

² 1091 εμπρόθεσμες και 15 εκπρόθεσμες

1) Μη διαπλάτυνση λεωφόρου Μαραθώνος.
Δυστυχώς η διαπλάτυνση σε 22μ. της λεωφ. Μαραθώνος είναι αναγκαία λόγω των απαιτήσεων του ισχύοντος ΓΠΣ που επιβάλλει δημιουργία παράλληλων οδών (παράδρομων) για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων και παρόδια στάθμευση σ' αυτούς (στο βασικό οδικό δίκτυο). Συμφωνούμε ότι δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία των καταστημάτων με τέτοιου μεγέθους διαπλάτυνση, (όπως π.χ. ρυμοτομήσεις ραμπτών υπογείων γκαράζ, προαύλιων χώρων καταστημάτων κ.α.) όμως λόγω των προαναφερθεισών απαιτήσεων του ΓΠΣ είμαστε υποχρεωμένοι να προτείνουμε την απόρριψη των ενστάσεων με σχετικά αιτήματα για μείωση της διαπλάτυνσης (πλην δύο περιπτώσεων όπου ρυμοτομούνται νόμιμο κτίριο ή στατικά εξαρτώμενος από την κύρια κατασκευή ημιυπαίθριος χώρος, σε σημεία που δεν δημιουργούνται ουσιαστικά προβλήματα στη συνέχεια της οδού και λόγω της ύπαρξης έναντι της σημαντικής ανισοσταθμίας της αρχής της λεωφ. Αθηνών-Χαλκίδος).
Κατά την άποψή μας χωρίς την τροποποίηση του ΓΠΣ δεν είναι εφικτή η μείωση της συγκεκριμένης διαπλάτυνσης.

2) Μη διαπλάτυνση λεωφ. Ανοιξέως και οδών Νιόβης και των εν συνεχεία αυτής οδών Νησιώτου Ιερέως, Ηρακλέους και Αρεως, στο Φασίδερι (Π.Ε.2).
Και σ' αυτήν την περίπτωση η διαπλάτυνση (στα 10,5μ. της λεωφ. Ανοιξέως και στα 10μ. του λοιπού δικτύου) είναι αναγκαία, εφ' όσον η μεν λεωφ. Ανοιξέως είναι δευτερεύουσα υπερτοπική αρτηρία που συνδέει και το Φασίδερι με την Λεωφ. Μαραθώνος και το κέντρο της Ανοιξής, η δε Νιόβης με τους προαναφερθέντες συνεχιζόμενους δρόμους, είναι η μόνη οδική σύνδεση της υποενότητας νότια της λεωφ. Ανοιξέως με αυτήν και άρα πρέπει να είναι διπλής κατεύθυνσης.
Γι αυτό το λόγο προτείνεται να απορριφθούν οι σχετικές ενστάσεις για την μη διαπλάτυνση των οδών αυτών.

3) Πολλές ενστάσεις αναφέρονται στο θέμα της αύξησης της ταχύτητας των οχημάτων στις διαπλατυνόμενες οδούς.
Η απάντηση είναι ότι η ασφαλής κυκλοφορία και οι σχετικές προδιαγραφές επιβάλλουν υποχρεωτικά τις προτεινόμενες διαπλατύνσεις. Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων μπορεί να επιτευχθεί πέραν άλλων μέσων (σήμανση, αστυνόμευση κλπ) και με άλλες τεχνικές όπως π.χ. με σαμαράκια όπου επιτρέπονται.

4) Μη διαπλάτυνσεις άλλων οδών ή πεζοδρομίων.
Πολλές από τις ενστάσεις που θέτουν θέμα μη διαπλάτυνσης άλλων οδών πέραν των προαναφερθεισών, προτείνεται να γίνουν δεκτές προς αποφυγή αποζημιώσεων επικειμένων, σε κείνες τις περιπτώσεις που δεν επιβάλλεται η διαπλάτυνση από κυκλοφοριακούς λόγους. Διευκρινίζεται ότι με τη νέα κυκλοφοριακή μελέτη έγινε εφικτό αυτό, λόγω των προτεινόμενων μονοδρομήσεων, της δημιουργίας δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και των νέων πεζοδρομήσεων που γενικά απαιτούν μικρότερα πλάτη οδών.
Πάντως σε κάποιες περιπτώσεις που δεν επιβάλλεται γενική διαπλάτυνση της οδού μπορεί να προτείνονται μικρές ρυμοτομήσεις τμήματος μανδρών αν αυτές εξέχουν αρκετά σε σχέσεις με τις όμορες. Γενικά καταβλήθηκε προσπάθεια στις οδούς όπου δεν γίνονται διαπλατύνσεις η ρυμοτομική

γραμμή να προσαρμόζεται στις μάνδρες αν αυτές μεταξύ τους δεν αποκλίνουν πολύ από την ευθεία.

5) Μη υπέρμετρη ρυμοτόμηση.

Σε πολλές περιπτώσεις λόγω των προτεινόμενων μειώσεων πλάτους των οδών που προαναφέρθηκαν, μειώθηκαν σημαντικά οι ρυμοτομήσεις ιδιοκτησιών ή και καταργήθηκαν εντελώς.

Σε άλλες περιπτώσεις πάντως δεν υπάρχει υπέρμετρη ρυμοτόμηση αφού αυτή περιορίζεται στο εύρος της οφειλόμενης εισφοράς. Τέλος διευκρινίζεται ότι σε κάποιες περιπτώσεις που πράγματι για σοβαρούς λόγους υπάρχει ρυμοτόμηση πέραν τις οφειλόμενης εισφοράς, η επί πλέον ρυμοτόμηση είναι αυτονόητο ότι ή θα αποζημιωθεί με πραγματικές τιμές, ή αν είναι σημαντική θα αποκατασταθεί σε άλλη θέση.

6) Αποζημίωση επικειμένων.

Είναι αυτονόητο ότι όποια επικείμενα δηλαδή βοηθητικά κτίσματα, σκάλες, δένδρα, μάνδρες, γκαραζόπορτες, εγκαταστάσεις, βόθροι κλπ ρυμοτομηθούν τελικά, θα αποζημιωθούν με πραγματικές τιμές αφού μάλιστα πρόκειται για νόμιμες κατασκευές.

7) Κατάργηση νέων οδών (κυρίως πεζοδρόμων) ή μετακίνησή τους.

Οι καταργήσεις νέων οδών προτείνεται σε κάποιες περιπτώσεις να γίνουν αποδεκτές είτε διότι λόγω νεώτερων κατασκευών απαιτούνται υψηλές αποζημιώσεις, είτε διότι δεν εξυπηρετούν προσβάσεις σε τυφλά οικόπεδα. Όσοι όμως είναι αναγκαίοι για την συνέχεια του οδικού δικτύου (είτε κυκλοφορίας οχημάτων είτε πεζοδρόμων) και την άρση αδιεξόδων προτείνεται να παραμείνουν.

Επίσης προτείνεται όπου είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτές και κάποιες μικρο-μετακινήσεις οδών για την βελτίωση του σχεδιασμού και την μείωση επιπτώσεων σε μικρά οικόπεδα.

8) Ένταξη στο σχέδιο πόλης

Αφορούν κυρίως τρεις κατηγορίες γεωτεμαχίων.

α) Αυτά που βρίσκονται εκτός ΓΠΣ και κυρίως στον εξαιρούμενο από την ένταξη, λόγω ΓΠΣ, θύλακα της περιοχής των Αγ.Θεοδώρων.

Ολες αυτές οι ενστάσεις προτείνεται να απορριφθούν αφού οι ιδιοκτησίες που αφορούν βρίσκονται εκτός ΓΠΣ. Η πολεοδομική μελέτη δεν μπορεί να τα εντάξει αν δεν τροποποιηθεί το ΓΠΣ.

β) Αυτά που στον προσωρινό κτηματικό χάρτη του Υπ.Γεωργίας απεικονίζονται ως δασικά και βρίσκονται στις παρυφές της ένταξης.

Και αυτές οι ενστάσεις που αναφέρονται σ'αυτές τις ιδιοκτησίες προτείνεται να απορριφθούν κατ' αρχάς. Γι' αυτές όμως υπάρχει η δυνατότητα να ενταχθούν με την παρούσα μελέτη (σε επόμενη ανάρτηση πιθανόν) αν προσκομίσουν οι ιδιοκτήτες βεβαιώσεις χαρακτηρισμού της ιδιοκτησίας τους ως μη δασικής από την αρμόδια Υπηρεσία (Δασαρχείο ή Υπουργείο Περιβάλλοντος).

Γενικά διευκρινίζεται ότι δεν προτείνεται από την μελέτη ένταξη δασικών περιοχών (σύμφωνα με τον προαναφερθέντα χάρτη, ελλείψει άλλων στοιχείων), πλην 2-3 μικρών θυλάκων εντός του πυρήνα της περιοχής ένταξης, που προτείνεται να ενταχθούν ως «Κ.Χ – δασικά» για λόγους

ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις αλλά και το Γ.Π.Σ.

γ) Οι ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός ορίων οικισμού προ του 23 και εντός ΓΠΣ, όμως απέχουν λιγότερο από 250μ. από το υπάρχον νεκροταφείο.

Αυτές οι ιδιοκτησίες δεν μπορούν να ενταχθούν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, μέχρις ότου ολοκληρωθούν και εγκριθούν οι ειδικές μελέτες που προβλέπει ο νόμος για την μείωση αυτής της απόστασης ακόμη και μέχρι το 20μ. Εξ όσων γνωρίζουμε οι μελέτες αυτές βρίσκονται σε εξέλιξη.

Τέλος, υπάρχουν και μερικές ιδιοκτησίες κυρίως μεγάλες που τέμνονται από το όριο ΓΠΣ. Σ' αυτές εντάσσονται υποχρεωτικά μόνο τα τμήματα που βρίσκονται εντός ΓΠΣ.

9) Πολλές ενστάσεις ζητούν να γνωστοποιηθεί στους ενδιαφερομένους η προκαταρκτική πράξη εφαρμογής, ο «μειωτικός συντελεστής» της εισφοράς γης λόγω ισχύος εντός ορίων οικισμού προ του 23 του άρθρου 15 του Ν.2508/97 ή και άλλα λεπτομερέστερα στοιχεία.

Διευκρινίζουμε ότι δεν υπάρχει υποχρέωση των μελετητών σε αυτό το στάδιο της μελέτης να συνταχθεί προκαταρκτική πράξη εφαρμογής, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές (προβλεπόμενα παλαιότερα πριν από το 2000).

Σε ότι αφορά το οφειλόμενο ποσοστό επί της κανονικής εισφοράς γης (του Ν.1337/83 και του 2508/97) που ισχύει στην περίπτωση της Π.Ε.1 (κυρίως οικισμός Άνοιξης) για την εντός ορίων οικισμών προ του 23 περιοχή, αναφέρεται στο τεύχος της μελέτης (Β1 σταδίου) και είναι της τάξεως του 18,50 %. ενώ η οφειλόμενη εισφορά γης στην Π.Ε. 2 (Φασίδερι) είναι μηδενική. Αναλυτικά στοιχεία σχετικά με αυτά, (δηλ. επιφάνειες υπαρχόντων κοινοχρήστων χώρων-δρόμων και συνολική εισφορά γης) αναφέρονται στο τεύχος που προαναφέρθηκε. Ακριβέστερος προσδιορισμός όλων αυτών των στοιχείων καθώς και των αναλυτικών ανά ιδιοκτησία εισφορών επιβάλλεται να δοθούν κατά τη σύνταξη της μελλοντικής πράξης εφαρμογής, οπότε θα υπάρχουν πληρέστερα ιδιοκτησιακά στοιχεία για όλες τις ιδιοκτησίες.

10) Χρήσεις γης.

Η αλλαγή από την παρούσα μελέτη σε σχέση με το ισχύον ΓΠΣ των προβλεπόμενων από αυτό χρήσεων γης δεν επιτρέπεται. Απαιτείται τροποποίηση του ΓΠΣ για οποιαδήποτε αλλαγή χρήσεων. Έτσι προτείνεται να απορριφθούν οι ενστάσεις που ζητούν αλλαγή χρήσεων.

Υπάρχει μόνον μια κατά τη γνώμη μας ασάφεια σ' ότι αφορά την θεσμοθέτηση ζώνης γενικής κατοικίας για τις επί της λεωφ.Μαραθώνος ιδιοκτησίες νότια του ρέματος της Αγ.Παρασκευής. Και τούτο διότι στο μεν χάρτη (Π1) του ΓΠΣ δεν απεικονίζεται χρήση γενικής κατοικίας στο τμήμα αυτό της Μαραθώνος, όμως στο κείμενο του ΓΠΣ δεν γίνεται τέτοιος διαχωρισμός αλλά αναφέρεται γενικά ότι η γενική κατοικία ισχύει στο μέτωπο της λεωφ.Μαραθώνος.

Έτσι θεωρήσαμε (λαμβάνοντας υπ' όψη και την υπάρχουσα κατάσταση που έχει όμοια χαρακτηριστικά σε όλο το μήκος της Μαραθώνος) ότι θα μπορούσε να ισχύει η γενική κατοικίας σε όλο το μήκος της (εντός του Δήμου).

Τελική άποψη όμως στο θέμα θα διατυπώσει η Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Υπ. Περιβάλλοντος (ΥΠΕΚΑ) στη φάση της εισήγησης προς το Κεντρικό ΣΧΟΠ λαμβάνοντας πιθανόν υπ' όψη και τη γνώμη του Ο.Ρ.Σ.Α. (Οργανισμός Αθήνας).

14) Πολλοί ενιστάμενοι ιδιοκτήτες ζητούν η ρυμοτόμηση σε περιπτώσεις διαπλατύνσεων ή διανοίξεων νέων οδών να είναι ισοβαρής με τις έναντι ιδιοκτησίες. Παρόλο που καταβλήθηκε προσπάθεια στις περισσότερες περιπτώσεις να είναι η ρυμοτόμηση ισοβαρής, εν τούτοις σε κάποιες περιπτώσεις αυτό δεν ήταν απόλυτα εφικτό λόγω υπαρχόντων κτισμάτων, αναγκών ευθειοποίησης των οδών ή των πλευρών τους αλλά και λόγω διαφορετικού μεγέθους των έναντι ιδιοκτησιών άρα και διαφορετικών εισφορών γης. Προφανώς και εδώ όπου οι ρυμοτομήσεις είναι μεγαλύτερες από τη υποχρεωτική εισφορά η διαφορά θα αποζημιωθεί.

15). Σε ότι αφορά ζητήματα των όρων δόμησης και κυρίως ζητήματα που αφορούν τον Συντελεστή Δόμησης, αυτά δεν μπορούν να διαφοροποιηθούν από τις προτάσεις της μελέτης γιατί διαφορετικά θα αυξήσουν τον μέσο Συντελεστή Δόμησης που καθορίζεται από το ΓΠΣ και άρα είναι υποχρεωτικός. Μπορεί όμως να γίνει αποδεκτή ως εύλογη η αύξηση του ποσοστού κάλυψης στο 50% για τα μικρότερα των 500 τ.μ. οικόπεδα όπως αυτά θα προκύψουν κατά την πράξη εφαρμογής.

16) Στην περίπτωση δύο-τριών ιδιοκτησιών ζητείται η μη ένταξή τους στο σχέδιο με το επιχείρημα ότι πρόκειται για γη υψηλής παραγωγικότητας. Για να συμβεί όμως αυτό απαιτείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, σχετική βεβαίωση από την επιτροπή ΝΕΧΩΠ της αρμόδιας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

17) Πάρα πολλοί ιδιοκτήτες αναφέρουν στις ενστάσεις τους ότι έχουν ήδη παραχωρήσει τμήματα των ιδιοκτησιών τους για κοινόχρηστους χώρους ή δρόμους και να ληφθεί αυτό υπ' όψη ως εισφορά γης. Κατ' αρχήν γι' αυτό το λόγο ισχύει για τις εντός οικισμού προ του 23 ιδιοκτησίες το άρθρο 15 του Ν.2508/97 που προβλέπει σημαντικά μειωμένες εισφορές γης. Η παρούσα πολεοδομική πρόταση έλαβε υπ' όψιν την κτηματογράφηση που έγινε από το αρμόδιο συμπράττον γραφείο που σε άλλες περιπτώσεις δικαιώνει τους ενισταμένους και σε άλλες όχι, ανάλογα με τους τίτλους ιδιοκτησίας. Σε κάθε περίπτωση το θέμα αυτό μπορεί να επανεξεταστεί από τον μελλοντικό μελετητή της πράξης εφαρμογής. Διευκρινίζεται πάντως ότι η εισφορά γης είναι γενικώς υποχρεωτική μέσα στα πλαίσια των σχετικών διατάξεων. (Εξαιρείται η Π.Ε. 2 όπου σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία η εισφορά γης είναι μηδενική).

18) Για τις γεωλογικά ακατάλληλες ή αμφισβητούμενες περιοχές και την οριοθέτηση των ρεμάτων. Είναι προφανές ότι η συνέχιση της εκπόνησης της πολεοδομικής μελέτης δεν μπορούσε να περιμένει την τελική έγκριση της γεωλογικής μελέτης από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπ.Περιβάλλοντος (ΔΟΚΚ) ώστε να διευκρινιστούν οι ζώνες γεωλογικής αμφισβήτησης διότι θα υπήρχαν σημαντικές καθυστερήσεις. Επιλέχθηκε και από την Δ/σα Υπηρεσία η λύση να συνεχιστεί η μελέτη και όταν καταλήξουν οι γεωλόγοι στην έγκριση, τα τελικά αποτελέσματα να ληφθούν υπ' όψη κατά την Β' ανάρτηση της πολεοδομικής μελέτης.