

ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΜΩΝ: ΔΥΟ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Η συμπεριληπτική ανάπτυξη των πόλεων και κατ' επέκταση των ακινήτων στην Κύπρο αντιμετωπίζει αυξανόμενους κινδύνους, εξαιτίας της διαχρονικής αδυναμίας του κράτους να συντονίσει μικρές και μεγάλες στρατηγικές και να δώσει λύσεις σε εύλογο χρόνο.

ΤΟΥ ΔΡΟΣ ΒΥΡΩΝΑ ΙΩΑΝΝΟΥ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ FREDERICK



μία κοινωνία, οι επιμέρους ομάδες και τα σύνολά της εξακολουθούν να είναι ικανοποιημένα από το επίπεδο ζωής τους, τόσο μια οικονομία μπορεί να έχει σταθερή και συνεχή ανάπτυξη. Ειδικότερα, όσο αφορά στα ακίνητα, δεν μπορεί να εξασφαλιστεί μια σταθερή και συνεχή ανάπτυξη της αγοράς ακινήτων, εφόσον τμήματα του πληθυσμού δεν έχουν πρόσβαση σε βασικές καθημερινές ανάγκες και σταδιακά τίθενται στο περιθώριο. Το δομημένο περιβάλλον της Κύπρου υπήρξε ιστορικά συμπεριληπτικό, εντούτοις, δύο σημαντικές παράμετροι δημιουργούν σήμερα απειλές. Πρόκειται για το στεγαστικό πρόβλημα και το κυκλοφοριακό ή το ζήτημα της κινητικότητας.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η απουσία προσιτής στέγης δεν κάνει απλά ένα τμήμα του πληθυσμού να συμπιέζεται και να περιθωριοποιείται αλλά στερεί από τις επιχειρήσεις την πρόσβαση σε παραγωγικό εργατικό δυναμικό. Παράλληλα, αποκλείει από την αγορά ακινήτων μια μεγάλη κατηγορία δυνητικών αγοραστών ή ενοικιαστών. Πολλές επιχειρήσεις, μεταξύ αυτών και εταιρείες κατασκευής και διαχείρισης ακινήτων,

αδυνατούν σήμερα, λόγω της δυσκολίας εξεύρεσης στέγης, να εργοδοτήσουν το κατάλληλο προσωπικό στις τοποθεσίες που το χρειάζονται.

Το 2019 με εισήγηση του τότε Υπουργού Εσωτερικών υιοθετήθηκαν, μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, τα Ειδικά Στεγαστικά Κέντρα που παρείχαν γενναιόδωρο συντελεστή δόμησης, μείωση των ελάχιστων εμβαδών διαμερισμάτων, ακόμα και μείωση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης. Διευκολύνσεις που σε άλλες περιπτώσεις οι επιχειρηματίες ανάπτυξης γης θα αναζητούσαν διακαώς. Κι όμως, τα κέντρα αυτά δεν αξιοποιήθηκαν, δεν υπήρξε ενδιαφέρον, δεν έγιναν ουσιαστικές πιέσεις για διόρθωση ή βελτίωσή τους αλλά ούτε έχουν διερευνηθεί οι λόγοι που δεν είναι ελκυστικά. Ενδεχομένως, επειδή οι μεγάλες εταιρείες ανάπτυξης γης εστιάζουν κυρίως στα πολυτελή ακίνητα και δεν υπάρχει, τουλάχιστον σε αυτή τη φάση, έντονο ενδιαφέρον για ιδιωτικά προγράμματα στέγασης για τα μεσαία και τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα. Η δική μας άποψη είναι ότι οι πολιτικές που προτείνονται για το στεγαστικό δεν έχουν κανένα μέλλον, αν το κράτος δεν εξασφαλίσει σοβαρή χρηματοδότηση για μαζικά στεγαστικά προγράμματα, τα οποία θα απευθύνονται στα μεσαία και στα χαμηλότερα στρώματα, όπως πράττουν για δεκαετίες οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το ζήτημα της βιώσιμης κινητικότητας και της ελάφρυνσης του κυκλοφοριακού προβλήματος στην Κύπρο είναι ακόμα πιο πολύπλοκο από το στεγαστικό, διότι δεν επιλύεται μόνο με την αύξηση των δαπανών. Το ποσοστό του πληθυσμού, που έχει άμεση και ασφαλή πρόσβαση σε δημόσια συγκοινωνία επαρκούς συχνότητας έχει οριστεί ως ο δείκτης 11.2.1. της συμπεριληπτικής βιώσιμης ανάπτυξης από τον ΟΗΕ. Έχουμε κληρονομήσει μια προβληματική πολεοδομική ανάπτυξη με χαμηλές πυκνότητες, ασύνδετα δίκτυα και μειωμένη βατότητα (walkability), που δεν ανατρέπεται εύκολα με οριζόντιες πολιτικές ή σχέδια. Πώς επηρεάζεται η αξία ενός ακινήτου, αν η καθημερινή μετακίνηση από αυτό προς υπηρεσίες και υποδομές είναι δυσχερής, ιδιαίτερα για ευάλωτες ομάδες, όπως ηλικιωμένοι, άτομα με προβλήματα κινητικότητας, έφηβοι ή φοιτητές; Πριν δύο δεκαετίες, είχα την τύχη να παρακολουθήσω τον βραβευμένο βρετανό πολεοδόμο Sir Peter Hall, ο οποίος προέβη σε ανάλυση της ανάπτυξης του δικτύου σταθερής τροχιάς του Λονδίνου. Επεσήμανε ότι μια νέα συγκοινωνιακή γραμμή πυκνής εξυπηρέτησης, σταθερή και διασφαλισμένη σε βάθος χρόνου, μπορεί να προσελκύσει προοδευτικά τέτοιο επενδυτικό ενδιαφέρον ανάπτυξης ακινήτων, που να δημιουργήσει μια ολόκληρη νέα πόλη. Αυτό που χρειάζεται, λοιπόν, για να συντονιστεί χωρικά το επενδυτικό

ενδιαφέρον με τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό είναι η δέσμευση του κράτους προς τους επενδυτές και την κοινωνία, ότι θα παρέχει πυκνή, μόνιμη και αποτελεσματική συγκοινωνία σε συγκεκριμένες διαδρομές και στάσεις. Τέτοιες εξασφαλίσεις δεν τις παρέχουν ως δια μαγείας κείμενα, όπως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να καθορίζονται στα σχέδια ανάπτυξης βασικές λεωφορειακές γραμμές με δέσμευση για τις ελάχιστες συχνότητες και τις θέσεις των στάσεων, ή να κατασκευαστεί τραμ (όπου ενδείκνυται), όχι για να ικανοποιήσει τη ζήτηση αλλά για να την δημιουργήσει σε ορίζοντα π.χ. δεκαετίας.

Ακόμα και στο επίπεδο των μικρών και άμεσων προτάσεων, μας διακατέχει ένας φόβος για αλλαγές, ιδιαίτερα στον δημόσιο χώρο. Παλαιότερα είχε συζητηθεί, χωρίς αποτέλεσμα, η πρόταση για αλλαγή της διάστασης των πεζοδρομίων σε τοπικά οδικά δίκτυα, από 2+2 μέτρα εκατέρωθεν του οδοστρώματος, που στην πράξη καθίστανται άβατα, σε 3+1 μέτρα. Στη μια πλευρά θα υπήρχαν δέντρα, επαρκής χώρος για τη διακίνηση πεζών ενώ θα διευθετούνταν καλύτερα υπηρεσίες, όπως οι κάδοι απορριμμάτων που σήμερα περιφέρονται άσκοπα. Η εμπειρία που είχαμε από το Ισραήλ δείχνει ότι οι πιλοτικές εφαρμογές σε επιμέρους περιοχές δίνουν τη δυνατότητα πειρατισμού και διορθώσεων στις υπό εκκώλυση πολιτικές, αφαιρώντας το άγχος του σφάλματος, που κάνει τους δημόσιους φορείς ιδιαίτερα συντηρητικούς σε τέτοια μορφή απλές καινοτομίες.

Τα προβλήματα της στέγασης και της κυκλοφορίας έχουν κοινά χαρακτηριστικά: α) δεν μπορούν να λυθούν και τα δύο μέσα από την πρωτοβουλία και δράση ενός και μόνον υπουργείου ή φορέα β) δεν μπορούν να λυθούν και τα δύο χωρίς επίμονο και μακροχρόνιο σχεδιασμό και κυρίως χωρίς αλλαγή στον τρόπο που προτεραιοποιούνται οι κρατικές δαπάνες για έργα και προγράμματα γ) μια έξυπνη χωροταξία του εδάφους που ελέγχει η Δημοκρατία θα έδινε λύσεις, αν συνδύαζε την οργάνωση των δημόσιων μεταφορών με κίνητρα και προγράμματα δημιουργίας νέων στεγαστικών μονάδων και το αντίστροφο.

Η συμπεριληπτική ανάπτυξη των πόλεων και κατ' επέκταση των ακινήτων στην Κύπρο αντιμετωπίζει αυξανόμενους κινδύνους, εξαιτίας της διαχρονικής αδυναμίας του κράτους να συντονίσει μικρές και μεγάλες στρατηγικές και να δώσει λύσεις σε εύλογο χρόνο. Μια αποφασιστική κρατική παρέμβαση στα δύο καίρια ζητήματα, της στέγασης και της κινητικότητας, θα διασφάλιζε, από τη μια, την ελκυστικότητα της αγοράς ακινήτων και τη συνέχιση της ροής νέων κατοίκων-αγοραστών στον τόπο μας, από την άλλη, την ισορροπία της οικονομίας και της αγοράς εργασίας αλλά κυρίως την κοινωνική ευημερία και την ποιότητα ζωής όλων.



Η ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΑΠΟΨΗ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΚΑΝΕΝΑ ΜΕΛΛΟΝ, ΑΝ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΕΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙ ΣΟΒΑΡΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΜΑΖΙΚΑ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ, ΠΟΥ ΝΑ ΑΠΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΜΕΣΑΙΑ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΑ ΣΤΡΩΜΑΤΑ, ΟΠΩΣ ΠΡΑΤΤΟΥΝ ΓΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ ΟΙ ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Ο περισσότερος κόσμος έχει συνδέσει τη βιώσιμη ανάπτυξη με την πράσινη ανάπτυξη, με κτήρια και πόλεις που έχουν χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα καθώς και έξυπνες και πράσινες τεχνολογίες, οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές ρύπων και εξοικονομούν περιβαλλοντικούς πόρους. Σε έναν βαθμό αυτό είναι ορθό, ωστόσο, η έμφαση που δίνεται στον περιβαλλοντικό πυλώνα έμμεσα στρέφει την προσοχή μακριά από μια ιδιαίτερα σημαντική παράμετρο της αειφορίας, τη συμπερίληψη (inclusion). Ο Παγκόσμιος Στόχος 11 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη καθώς και η πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Νέο Ευρωπαϊκό Μπαουχάους περιλαμβάνουν τη λέξη συμπερίληψη σε πρώτη και εμφαντική προτεραιότητα. Η συμπερίληψη μοιάζει ως η μετεξέλιξη της συνοχής (cohesion), που υπήρξε παραδοσιακά η λέξη κλειδί για την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική πολιτική. Η λογική παραμένει η ίδια: όσο