



**ΣΕΜΠΧΠΑ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ
ΕΛΛΗΝΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

■ **Αιμιλία Αλεξανδροπούλου**
*Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πρόεδρος ΣΕΜΠΧΠΑ*



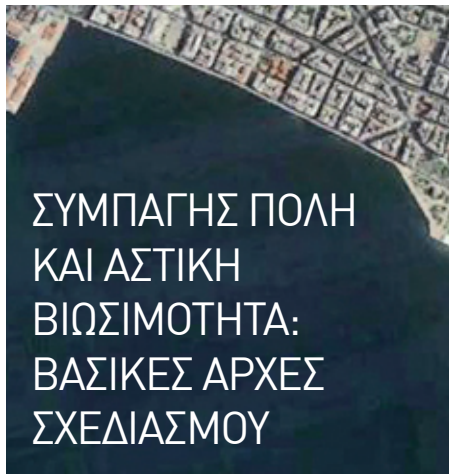
Ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ) δημιουργήθηκε το 1998 και αποτελεί το συλλογικό όργανο έκφρασης των μηχανικών της ειδικότητας, οι οποίοι είναι απόφοιτοι της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης) και της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ (Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης).

Η ειδικότητα του Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΜΧΠΠΑ) αποτελεί μια αναγνωρισμένη και αυτόνομη επαγγελματική και επιστημονική ειδικότητα σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες. Ο ΜΧΠΠΑ έχει λάβει ισχυρή τεχνική κατάρτιση στους τομείς του χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού και ασχολείται κυρίως με τη διαμόρφωση του χώρου και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτόν. Η προσέγγισή του είναι προσανατολισμένη στο σχεδιασμό και στην παρέμβαση, δηλαδή στην αντιμετώπιση των χωρικών προβλημάτων μέσω διαδικασιών που περιλαμβάνουν την ανάλυσή τους, την ερμηνεία τους και την πρόταση συγκεκριμένου προγράμματος και παρεμβάσεων. Τα ζητήματα αυτά απαιτούν σφαιρική σκέψη και πολυδιάστατη τεχνική αντιμετώπιση.

Στη χώρα μας, η μακροχρόνια εγκατάλειψη του χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού έχει επιφέρει μεγάλο κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος. Οι δραστηριότητες του ΣΕΜΠΧΠΑ στοχεύουν ακριβώς στην ανάδειξη της αναγκαιότητας του χωρικού σχεδιασμού και του αναπτυξιακού προγραμματισμού ως τα σημαντικότερα εργαλεία για την ορθολογική ρύθμιση του χώρου, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική συνοχή και την επίλυση μακροχρόνιων προβλημάτων που αποθαρρύνουν τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.

Στην κατεύθυνση αυτή ο ΣΕΜΠΧΠΑ επιδιώκει την υποστήριξη των φορέων της Πολιτείας με

Συνέχεια στη σελίδα 17



**ΣΥΜΠΑΓΗΣ ΠΟΛΗ
ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ
ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ:
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

■ **Γεωργία Γεμενετζή**
Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός - Χωροτάκτης



Η συνεχής αστικοποίηση και μεγέθυνση των πόλεων αποτελεί κοινή πρόκληση για τον χωρικό σχεδιασμό στον ευρωπαϊκό χώρο. Αν και οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι δύο φορές πιο πυκνοδομημένες σε σχέση με τις πόλεις στην Αυστραλία και τέσσερις φορές σε σχέση με αυτές στην Αμερική, ο χώρος που αντιστοιχεί ανά άτομο στις πόλεις της Ευρώπης έχει υπερδιπλασιαστεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων 50 ετών. Ο ρυθμός κατανάλωσης της γης για αστικές χρήσεις υπερβαίνει κατά πολύ το ρυθμό αύξησης του πληθυσμού. Την τελευταία εικοσαετία, σε πολλές δυτικές και ανατολικές χώρες της Ευρώπης η έκταση της δομημένης επιφάνειας αυξήθηκε κατά 20%, ενώ ο πληθυσμός αυξήθηκε μόνο κατά 6%.

Αυτή η χαμηλή πυκνότητα επέκταση των πόλεων προς την ύπαιθρο, συχνά αποτέλεσμα της έλλειψης ολοκληρωμένου σχεδιασμού και της απρογράμματιστης ανάπτυξης, έχει ουσιαστικά συνδεθεί με την αλόγιστη κατανάλωση της γης και την ιδιωτική μηχανοκίνητη μετακίνηση. Οι επιπτώσεις στις τρεις διαστάσεις της αστικής βιωσιμότητας -την περιβαλλοντική, την κοινωνική και την οικονομική- είναι άμεσες και μη αναστρέψιμες. Οι κυριότερες από αυτές είναι: η κατασπατάληση της αγροτικής γης και των δασικών εκτάσεων, η απώλεια της βιοποικιλότητας, η αυξημένη κατανάλωση ενέργειας που προκύπτει από την έντονη ανάγκη για μετακίνηση και κατ'επέκταση οι μεγαλύτερες εκπομπές ρύπων, ο χωρικός διαχωρισμός των διαφορετικών τύπων χρήσεων γης και ο συνακόλουθος κοινωνικός αποκλεισμός ορισμένων πληθυσμιακών ομάδων λόγω της αδυναμίας πρόσβασης σε κάποιες από αυτές, καθώς και το αυξημένο οικονομικό κόστος που απαιτείται για την κατασκευή των εκτεταμένων δικτύων τεχνικών υποδομών.

Το ερώτημα που προκύπτει είναι αν υπάρχει κάποια 'ιδεώδης' αστική μορφή που να να συμβάλει στην αστική βιωσιμότητα και να είναι περισσότερο αποτελεσματική στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Η απάντηση δίνεται μέσα από το πρότυπο της 'συμπαγούς πόλης', όπως αυτό τίθεται για πρώτη φορά στο Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον (CEC, 1990) και στη συνέχεια στη Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον (COM(2004)60) με τις προτάσεις διαμόρφωσης της πολεοδομικής δομής. Η συμπαγής (ή συνεκτική) πόλη θεωρείται περισσότερο φιλική προς το περιβάλλον, είναι κοινωνικά δίκαιη και εξασφαλίζει μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη για το συλλογικό συμφέρον. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το ΣΑΚΧ προβάλλει την ιδέα της συμπαγούς πόλης, ορίζοντάς την ως «πόλη των σύντομων διαδρομών». Όσον αφορά τον ελληνικό χωρικό σχεδιασμό, το ΓΣΧΣΑΑ (2008) προτείνει την προώθηση της αρχής της συμπαγούς πόλης σε όλα τα επίπεδα χωρικού

σχεδιασμού, εκτιμώντας ότι θα βοηθήσει επιπλέον στη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων και στην προστασία του τοπίου.

Ποια είναι, όμως, τα χαρακτηριστικά της συμπαγούς πόλης; Το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό της είναι η πυκνότητα. Αυτή προσδιορίζεται σε ένα θεμελιώδες όριο, όσον αφορά την κατοικία και τις θέσεις απασχόλησης, πάνω από το οποίο η εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη μετακίνηση περιορίζεται σημαντικά. Αυτό αποτελεί και ένα από τα πιο σημαντικά πλεονέκτημα της συμπαγούς πόλης, το οποίο, από περιβαλλοντική άποψη, σημαίνει μειωμένη κατανάλωση ενέργειας και μειωμένες εκπομπές αερίων ρύπων. Γενικά, η συμπαγής πόλη προσδιορίζεται από α) οριοθετημένη ανάπτυξη, β) υψηλή σχετικά πυκνότητα και γ) μικτές χρήσεις γης. Ο ορισμός της ως «πόλη των σύντομων διαδρομών» συνοψίζει τις παραπάνω αρχές, επισημαίνοντας ότι η πόλη πρέπει να διατηρηθεί σε ένα τέτοιο μέγεθος και να οργανωθεί πολεοδομικά με τέτοιο τρόπο που να διευκολύνει τις ήπιες μορφές μετακίνησης και την ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών. Εκτός από τα περιβαλλοντικά οφέλη, η έννοια της εγγύτητας και της γειννιάσης έχει και κοινωνικά πλεονεκτήματα, καθώς δημιουργεί μια πόλη πιο ζωντανή, πιο ευχάριστη, πιο συνεκτική κοινωνικά.

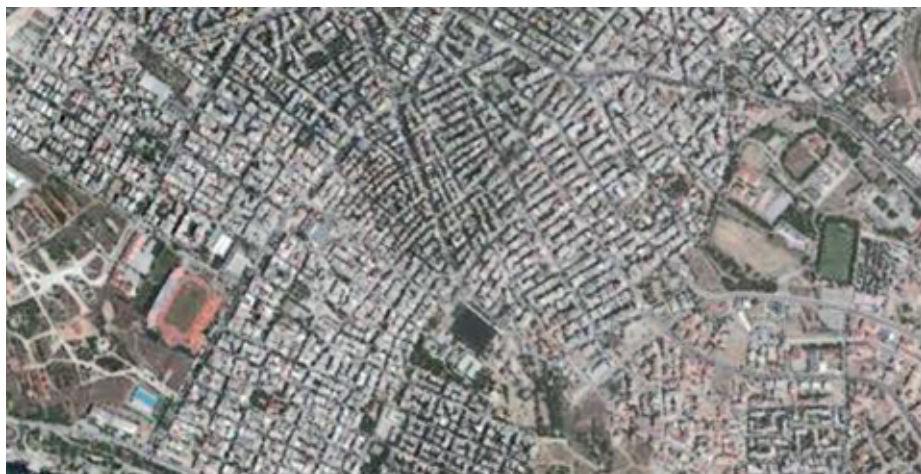
Ο σχεδιασμός της συμπαγούς πόλης πρέπει να θεωρηθεί περισσότερο ως μια σειρά από διαδικασίες που σχετίζονται με την εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της πόλης και ουσιαστικά έχουν άμεση σχέση με τον σχεδιασμό των μεταφορών και των χρήσεων γης. Οι βασικές αρχές ενός βιώσιμου πολεοδομικού σχεδιασμού που θα τροφοδοτήσει την ανάπτυξη και διαχείριση της συμπαγούς πόλης είναι οι εξής:



Το πολεοδομικό σχέδιο της Κοπεγχάγης (1947). Ακτινική αστική ανάπτυξη που προσαρμόστηκε στη γεωγραφία του δικτύου σταθερής τροχιάς, το οποίο συνδέει την Κοπεγχάγη με τις παλιότερες μικρότερες πόλεις, επιτρέποντας παράλληλα την πρόσβαση στους ελεύθερους πράσινους χώρους. ΠΗΓΗ: Beatley, T.(2000), *Green Urbanism, Learning from European Cities*, Washington D.C.: Island Press,

1. Συνεκτική οικιστική ανάπτυξη.
2. Μίξη των χρήσεων γης παράλληλα με τον ολοκληρωμένο πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό.
3. Εξασφάλιση και προστασία σημαντικών ανοιχτών και πράσινων χώρων.
4. Ενίσχυση των κέντρων των πόλεων και των λοιπων κεντρικών περιοχών.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη συνεκτική οικιστική ανάπτυξη, βασικός στόχος είναι η συγκράτηση της οικιστικής ανάπτυξης στο εσωτερικό του υφιστάμενου αστικού ιστού. Η αύξηση της πυκνότητας του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων μπορεί να επιτευχθεί μέσω της 'ανακύκλωσης γαιών', δηλαδή της αποδοτικότερης χρήσης της γης. Η εκμετάλλευση των εγκαταλελειμμένων ή υποχρησιμοποιούμενων εκτάσεων της πόλης στις οποίες το φυσικό περιβάλλον έχει ήδη καταπατηθεί από αστικές υποδομές και χρήσεις, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση του κενού κτιριακού αποθέματος, η προσθήκη ή επέκταση σε υφιστάμενες αστικές δομές είναι τα πιο σημαντικά μέτρα στην κατεύθυνση της μεγαλύτερης δυνατής εκμετάλλευσης της



ΣΕΜΠΧΠΑ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Συνέχεια από τη σελίδα 10

πρόβλημα της γειτονιάς του συμμετέχοντα ή για κάποιο «πολιτικά ευαίσθητο» πρόβλημα, χωρίς πάντα καλή προαίρεση. Έτσι, η διαδικασία καταλήγει συχνά στην περιπτώσιολογία και κατά συνέπεια στην απώλεια της ουσίας της. Χαρακτηριστικό δε είναι ότι τόσο μελετητές όσο και στελέχη της διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης αμφιβάλλουν για την ενσωμάτωση εν τέλει των όποιων απόψεων διατυπώνονται κατά τη διάρκεια αυτών των διαδικασιών στο πολεοδομικό σχέδιο. Στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθούν τρία ακόμα ζητήματα: πρώτον, η αίσθηση ότι στην πλειονότητα των περιπτώσεων ακόμα και η αρμόδια δημοτική αρχή εκκινεί αυτές τις διαδικασίες όχι για λόγους ουσίας, αλλά για λόγους ψηφοθηρικούς, πολιτικής νομιμοποίησης κλπ.. Δεύτερον, το ζήτημα της εκπροσώπησης φορέων και κοινωνικών ομάδων που τίθεται συχνά υπό αμφισβήτηση: αμφισβήτηση της θεσμικής τους υπόστασης και αμφισβήτηση των συμφερόντων τα οποία φέρονται να εκπροσωπούν. Τρίτον, το ζήτημα της έλλειψης πίστης στους θεσμούς και της –σε πολλές περιπτώσεις– αμφισβήτησης και απαξίωσης των συμμετοχικών διαδικασιών ακόμα και από την ίδια την επιστημονική και επαγγελματική κοινότητα.

Θα μπορούσε κανείς να προσθέσει στα ανωτέρω την απουσία μηχανισμών ή κινήτρων για την ενθάρρυνση της συμμετοχής, αλλά και μια σειρά παραγόντων ή κυρίαρχων χαρακτηριστικών της 'παράδοσης' σχεδιασμού που είτε άμεσα είτε έμμεσα επηρεάζουν τις ακολουθούμενες διαδικασίες και τα χαρακτηριστικά της διακυβέρνησης εν γένει. Μεταξύ αυτών, η κεντρική προσέγγιση στο σχεδιασμό, οι πελατειακές σχέσεις, ο ισχυρός ρόλος των τοπικών παραγόντων, η υποεκπροσώπηση συγκεκριμένων συμφερόντων, τα συντεχνιακά/επαγγελματικά συμφέροντα κ.ά.

Σε κάθε περίπτωση τα προηγούμενα φανερώνουν ότι οι επίσημες διαδικασίες εμφανίζονται ελλειμματικές. Το αποτέλεσμα είναι τουλάχιστον διττό: Αφενός, στην πράξη οι διαδικασίες αυτές καταλήγουν να είναι τυπικές και τυποποιημένες, χωρίς ουσία. Αφετέρου, τα αιτήματα των πολιτών καταλήγουν να επιζητούν ικανοποίησης μέσω ανεπίσημων διαδικασιών, μέσω ανεπίσημων και κλειστών μορφών διαμεσολάβησης, εκτός των ορίων του θεσμικού πλαισίου και των σχετικών διαδικασιών. Φαίνεται, επομένως, ότι η ικανότητα των διαδικασιών που πλασιώνουν το σχεδιασμό να επιτυγχάνουν επιθυμητά αποτελέσματα είναι περιορισμένη.

Το ζητούμενο, επομένως, είναι η διαμόρφωση στη χώρα μας ενός ξεκάθਾਰου πλαισίου διαβούλευσης στο σχεδιασμό, που να δίνει τη δυνατότητα έκφρασης των επιδιώξεων και αξιώσεων όλων των ενδιαφερόμενων μερών, τα αποτελέσματα της οποίας θα πρέπει να τυγχάνουν σοβαρής και συστηματικής επεξεργασίας. Αναμφισβήτητο, η ύπαρξη αντικρουόμενων συμφερόντων και επιδιώξεων

είναι υπαρκτή και θεμιτή, όπως υπαρκτή είναι σε όλο τον κόσμο.

Αυτό όμως που χαρακτηρίζει τα προηγμένα κράτη είναι ένα πλαίσιο διαβούλευσης που να προάγει τον ουσιαστικό διάλογο σε συνθήκες διαφάνειας, η οποία κατ' επέκταση ενισχύει την εμπιστοσύνη. Ο προσανατολισμός αυτός αφενός είναι σε θέση να συμβάλλει στη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος, αφετέρου δημιουργεί το ευνοϊκό περιβάλλον εντός του οποίου οι θεσμοί και οι διαδικασίες αντιμετωπίζουν και εξυπηρετούν ισότιμα όλους τους έχοντες συμφέρον, από τον σημαντικό επενδυτή μέχρι το μικροϊδιοκτήτη. Δυστυχώς, φαίνεται ότι δεν δόθηκε η προσήκουσα σημασία σε αυτό το θέμα κατά την πρόσφατη χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση και είναι ένα θέμα που θα πρέπει να μας απασχολήσει άμεσα. ■

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ) (2001) Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση. Μια Λευκή Βίβλος, Βρυξέλλες, 25.7.2001, COM(2001) 428 τελικό, http://ec.europa.eu/governance/white_paper/index_en.htm (πρόσβαση 07/2006).

Healey, P. (1997) Collaborative Planning: shaping places in fragmented societies, London: Macmillan.

Healey, P. (2001) "New Approaches to the Content and Process of Spatial Development Frameworks", in: OECD (2001) Towards a New Role for Spatial Planning, Paris: OECD Publications Service, pp. 143-163.

Σταθακόπουλος, Π. (1988) Συμμετοχικές Διαδικασίες και Πολεοδομία – Μορφές και Βαθμοί Συμμετοχής, Θεσσαλονίκη: Δελούσης.

Τασοπούλου, Α. (2013) Παραδόσεις σχεδιασμού και ο ρόλος της επιστημονικής και επαγγελματικής κοινότητας με έμφαση στην Ελλάδα, Μεταδιδακτορική έρευνα, ΑΠΘ.

Van Marissing, E, Bolt, G. and Van Kempen, R. (2006) "Urban Governance and Social Cohesion: Effects of Urban Restructuring Policies in two Dutch Cities", Cities, Vol. 23, No. 4, pp. 279-290.

Wagle, U. (2000) "The Policy Science of Democracy: The Issues of Methodology and Citizen Participation", Policy Sciences, Vol. 30, No. 2, pp. 207-223.

1. Η συγκεκριμένη έρευνα βασίστηκε στις απόψεις μελετητών ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και Πολεοδομικών Μελετών, επιβλεπόντων των σχετικών μελετών (στελέχη της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης) και ακαδημαϊκών, όπως αποτυπώθηκαν με τη διεξαγωγή 20 συνολικά συνεντεύξεων. Χρηματοδοτήθηκε από την Επιτροπή Ερευνών ΑΠΘ στο πλαίσιο υποτροφίας αριστείας μεταδιδακτορικών ερευνητών.

την επεξεργασία και διατύπωση προτάσεων στα θέματα αυτά (συμμετοχή σε διαδικασίες διαβούλευσης, συμμετοχή σε ομάδες εργασίας του Τ.Ε.Ε., ημερίδες, συνέδρια, ηλεκτρονική περιοδική έκδοση «π», κλπ.).

Παράλληλα, στόχος του ΣΕΜΠΧΠΑ είναι η συστηματική ενημέρωση των μελών του για θέματα επιστημονικού ενδιαφέροντος και η καλύτερη δυνατή ανταπόκριση στις διαμορφούμενες ανάγκες τους κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους.

Εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων του Συλλόγου είναι τέλος και η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας με συλλόγους και φορείς του εσωτερικού και του εξωτερικού σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Ο ΣΕΜΠΧΠΑ διαθέτει δύο Περιφερειακά Τμήματα: Βορείου Ελλάδος, με έδρα τη Θεσσαλονίκη και Θεσσαλίας, με έδρα τη Λάρισα. Τα Περιφερειακά Τμήματα συμβάλλουν στη συστηματική παρακολούθηση των θεμάτων του χώρου σε όλη την Ελλάδα και στην ενεργητική συμμετοχή σε σχήματα συνεργασίας με άλλους τοπικούς φορείς, με σκοπό την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των ζητημάτων του χώρου και της ανάπτυξης.

Ενδεικτικά, ο Σύλλογος, μέσω του Περιφερειακού Τμήματος Βορείου Ελλάδος συμμετέχει ως πολλαπλασιαστής γνώσης στο πρόγραμμα SPECIAL (Spatial Planning and Energy for Communities in all Landscapes) στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Intelligent Energy Europe (IEE).

Το Πρόγραμμα επιδιώκει να γεφυρώσει το χάσμα ανάμεσα στην κλιματική αλλαγή / ενεργειακό σχεδιασμό και τον χωρικό / πολεοδομικό σχεδιασμό. Από ελληνικής πλευράς βασικός εταίρος είναι ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης, ενώ ως πολλαπλασιαστές συμμετέχουν συνολικά 6 φορείς, μεταξύ των οποίων το ΤΕΕ/ΤΚΜ και ο ΣΑΘ.

Περισσότερες πληροφορίες για τον ΣΕΜΠΧΠΑ, τα κείμενα και τις παρεμβάσεις του, μπορείτε να βρείτε στον ιστότοπο www.chorotaxia.gr και www.poleodomia.gr ■

