



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ -  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
(Δ.Π.Μ.Σ.) "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΟΡΕΙΝΩΝ  
ΠΕΡΙΟΧΩΝ"**

***"ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ  
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ  
ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΦΛΩΡΙΝΑΣ"***

**Μπλανάς Κωνσταντίνος**

**Περιβάλλον  
και  
Ανάπτυξη  
2<sup>η</sup>  
Κατεύθυνση**

**Αθήνα, Ιούλιος 2015**

**Επιβλέπων καθηγητής:  
Άγγελος Σιόλας**



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ -  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
(Δ.Π.Μ.Σ.) "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΟΡΕΙΝΩΝ  
ΠΕΡΙΟΧΩΝ"**

***"ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ  
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ  
ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΦΛΩΡΙΝΑΣ"***

**Μπλανάς Κωνσταντίνος**

**Συμβουλευτική επιτροπή:**

**A. Σιόλας .....**

**E. Μπακογιάννης .....**

**I. Σαγιάς .....**

**Περιβάλλον  
και  
Ανάπτυξη  
2<sup>η</sup>  
Κατεύθυνση**

**Αθήνα, Ιούλιος 2015**

## **Ευχαριστίες**

*Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Σιόλα Άγγελο για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε στην ανάληψη της παρούσας εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Μπακογιάννη Ευθύμιο για την πολύτιμη καθοδήγηση και βοήθεια που μου παρείχε σε όλη την διάρκεια εκπόνησής της. Τέλος, θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους τους συντελεστές του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών: (Δ.Π.Μ.Σ.) "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ", για την υπέροχη χρονιά που περάσαμε στο Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕ.Κ.Δ.Ε) του Ε.Μ.Π.*

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του πολεοδομικού σχεδιασμού σε ορεινές πόλεις και ειδικότερα σε πόλεις μεσαίου μεγέθους που εκτείνονται ανάμεσα ή κοντά σε ορεινούς όγκους. Για την ακρίβεια, επιχειρείται η διερεύνηση των πολύπλευρων δυνατοτήτων αλλά και περιορισμών που επικρατούν στις πόλεις αυτές και που συνδέονται άρρηκτα με τον ορεινό χαρακτήρα τους. Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής, αναλύονται διεξοδικά, πολεοδομικά σχέδια και σχέδια κινητικότητας 5 ορεινών Ευρωπαϊκών δήμων, με στόχο τον εντοπισμό επιτυχημένων πρακτικών διαχείρισης του αστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος. Στη συνέχεια, πραγματοποιείται εκτενής ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης τόσο του ευρύτερου καλλικρατικού δήμου Φλώρινας όσο και της ίδιας της πόλης. Τέλος, προτείνεται ένα ολοκληρωμένο 'master plan' το οποίο προσπαθεί να ενσωματώσει στον πολεοδομικό σχεδιασμό του δήμου Φλώρινας, τις επιτυχημένες πρακτικές που εντοπίστηκαν στις παραπάνω ευρωπαϊκές πόλεις.

## **ABSTRACT**

Aim of present work is the investigation of urban planning in mountainous cities, and more specifically in medium sized cities that are met between or near mountains. It is an attempt to understand the complex conditions prevailing in them, conditions that are directly related to mountains, providing possibilities of growth but also problems of adaptation in the natural environment. In this frame, the urban and mobility plans of five mountain municipalities in Europe are analyzed, in order to find successful management practices in urban and extraurban environment. Also, an extensive analysis and presentation of the planning of wider municipality and the city of Florina is presented. Finally, an integrated master plan is proposed, in order to incorporate the successful practices that identified in these European cities, in the city and the entire municipality of Florina.

## Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	11
1. ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ .....	12
1.1 Εισαγωγή.....	12
1.2 Δημογραφικά στοιχεία.....	13
1.3 Οικονομικά στοιχεία .....	15
1.4 Χρήσεις γης στις ορεινές περιοχές.....	16
1.5 Πολιτικές ανάπτυξης για τις ορεινές περιοχές .....	18
1.6 Πόλεις στις ορεινές περιοχές .....	20
1.6.1 Η περίπτωση των πόλεων στις Άλπεις .....	21
1.6.2 Η περίπτωση των πόλεων στα Καρπάθια Όρη .....	23
1.6.3 Η περίπτωση των πόλεων στα Πυρηναιά Όρη .....	24
1.7 Τάσεις σχεδιασμού ορεινών περιοχών.....	26
2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....	29
2.1 Προβλήματα και στόχοι πολεοδομικού σχεδιασμού στις ορεινές πόλεις.....	29
2.2 Παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκές ορεινές πόλεις ....	30
2.2.1 Αστικό κέντρο ορεινής περιφέρειας – Η περίπτωση του Τρέντο .....	31
2.2.2 Πρωτεύουσα σε ορεινούς όγκους - Η περίπτωση της Ανδόρρα Λα Βέγια .....	37
2.2.3 Τοπικό κέντρο κοντά σε ορεινούς όγκους - Η περίπτωση του Vevey .....	43
2.2.4 Τοπικό κέντρο στα βουνά - Η περίπτωση του Albertville .....	48
2.2.5 Πόλη θέρετρο - Η περίπτωση του Σαμονί.....	54
2.3 Συμπεράσματα .....	60
3. ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	64
3.1 Εισαγωγή-Ορισμοί .....	64
3.2 Ιστορικά στοιχεία .....	65
3.3 Οικισμοί και πόλεις στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας.....	66
3.4 Σχεδιασμός των ελληνικών ορεινών περιοχών .....	68
3.4.1 Ο σχεδιασμός στην Ελλάδα μέχρι σήμερα .....	68
3.4.2 Ο σχεδιασμός στην Ελλάδα σήμερα .....	71
3.4.3 Στρατηγικές και κατευθύνσεις σχεδιασμού για τις ορεινές περιοχές στην Ελλάδα.....	75
3.4.4 Παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού ορεινών περιοχών στην Ελλάδα .....	77
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	85
4.1 Ο Δήμος Φλώρινας.....	85

4.1.1 Δημογραφικά στοιχεία δήμου Φλώρινας.....	86
4.1.2 Οικονομικά στοιχεία δήμου Φλώρινας .....	86
4.1.3 Χρήσεις γης στον δήμο Φλώρινας .....	87
4.1.4 Υποδομές στον δήμο Φλώρινας.....	89
4.2 Η πόλη της Φλώρινας .....	90
4.2.1 Ιστορικά στοιχεία .....	90
4.2.2 Η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης .....	91
4.2.3 Η Φλώρινα σήμερα .....	93
4.2.4 Χωρική και Πολεοδομική οργάνωση της Φλώρινας.....	94
5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	99
5.1 Εισαγωγή.....	99
5.2 Δημιουργία χάρτη ζωνών επικινδυνότητας εκδήλωσης κατολισθήσεων.....	100
5.2.1 Γενικά στοιχεία για τις κατολισθήσεις .....	100
5.2.2 Μεθοδολογία .....	101
5.2.3 Δημιουργία ενδιάμεσων θεματικών χαρτών .....	104
5.2.4 Δημιουργία τελικού χάρτη επικινδυνότητας για κατολισθήσεις .....	108
5.3 Δομικό σχέδιο και χρήσεις γης στον Καλλικρατικό δήμο.....	110
5.3.1 Πρόταση για την δομή της περιοχής μελέτης.....	110
5.3.2 Χρήσεις γης και προστασία περιβάλλοντος.....	113
5.4 Σχεδιασμός της πόλης της Φλώρινας .....	116
5.4.1 Πρόταση για τις περιοχές εκτός του κέντρου-Αναζωογόνηση γειτονιών	117
5.4.2 Πρόταση για τις κεντρικές περιοχές - Αναβάθμιση κέντρου Φλώρινας ..	122
5.4.3 Πρόταση για την βιώσιμη κινητικότητα.....	125
5.4.4 Σύνοψη προτάσεων.....	132
ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	135
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	137

## **Ευρετήριο εικόνων- χαρτών**

Εικόνα 1 Οι ορεινές περιοχές της Ευρώπης (Πηγή υποβάθρου: human biodiversity forum) .....	13
Εικόνα 2 Πυκνότητες ορεινών δήμων στην Ευρώπη (Πηγή: Nordegio, 2004).....	15
Εικόνα 3 Καλύψεις γης στις ορεινές περιοχές της Ευρώπης (Πηγή: Nordegio, 2004)	17
Εικόνα 4 Alpenplan (Πηγή: www.ffegmbh.de, 2013).....	28
Εικόνα 5 'Αποψη του Τρέντο (Πηγή: wikipedia).....	32
Εικόνα 6 Χάρτης τοπίου του Τρέντο (Πηγή: Provincia Autonoma di Trento) .....	33
Εικόνα 7 Το σχέδιο Metroland (Πηγή: Ladigetito.it) .....	34
Εικόνα 8 Υπάρχουσες χρήσεις γης και νέες προστατευόμενες περιοχές (Πηγή: <a href="http://webapps.comune.trento.it">http://webapps.comune.trento.it</a> ).....	35
Εικόνα 9 Δκτυο μονοπατιών-ποδηλατοδρόμων (Πηγή: PRG, TRENTO).....	35
Εικόνα 10 Πολεοδομικά-ιστορικά κέντρα/παρέμβαση σε βιομηχανική περιοχή με κόκκινο (Πηγή: <a href="http://webapps.comune.trento.it">http://webapps.comune.trento.it</a> ).....	36
Εικόνα 11 Η Ανδρόρα λα Βέγια (Πηγή: Wikipedia) .....	37
Εικόνα 12 Χάρτης ορίου δόμησης λόγω κατολισθήσεων και σχέδιο πόλης (Πηγή: Safeland, 2010) .....	38
Εικόνα 13 Χάρτης εδάφους (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006) .....	40
Εικόνα 14 Επέκταση οδικού δικτύου (με μαύρο το νέο οδικό δίκτυο). (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006) .....	40
Εικόνα 15 Επέκταση πόλης-χρήσεις γης (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006) .....	41
Εικόνα 16 Κύριες οδικές αρτηρίες και Metro-aeri (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006) .....	41
Εικόνα 17 Διαμόρφωση λωρίδων και αναπλάσεις σε κεντρικούς δρόμους (πριν-μετά) (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006) .....	42
Εικόνα 18 Δημόσιοι χώροι στάθμευσης-ακτίνες επιρροής, υποδομές για στάσεις συγκοινωνίας (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006).....	42
Εικόνα 19 Η πόλη του Vevey (Πηγή: wikitravel.org) .....	43
Εικόνα 20 Η δομή του Vevey (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011).....	44
Εικόνα 21 Στρατηγικές ανάπτυξης (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011) .....	45
Εικόνα 22 Παρεμβάσεις για τους δημοσίους χώρους-ανάπλαση κεντρικής περιοχής, ιστορικό κέντρο (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011).....	46
Εικόνα 23 Ακτίνες επιρροής ιεραρχικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011) .....	47
Εικόνα 24 Γενικός κυκλοφοριακός χάρτης-θέσεις στάθμευσης (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011) .....	48
Εικόνα 25 Ιεράρχηση οδικού δικτύου (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011).....	48



Εικόνα 26 Το Albertville (Πηγή: kristenhouse.wordpress.com) .....	49
Εικόνα 27 Το σχέδιο ανοικοδόμησης της πόλης, Padd (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014) .....	51
Εικόνα 28 Περιοχές επικινδυνότητας (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014) .....	51
Εικόνα 29 Ανάπλαση των εισόδων-περιοχές προστασίας (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014) .....	52
Εικόνα 30 Ανάπλαση χώρου στην είσοδο της πόλης (πριν-μετα) (Πηγές: google street view, www.mercialys.fr) .....	52
Εικόνα 31 Οδικό δίκτυο (Πηγή: Albertville 2030).....	53
Εικόνα 32 Αριστερά: Πεζόδρομοι (πράσινο) και ποδηλατοδρόμοι (κόκκινο), με διακεκομμένες γραμμές οι νέοι προβλεπόμενοι, δεξιά: θέση στάθμευσης συνδεδεμένη με ποδηλατοδρόμο και πεζόδρομο (Πηγή: Albertville 2030) .....	54
Εικόνα 33 Επέκταση δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (Πηγή: Albertville 2030) .....	54
Εικόνα 34 Το Σαμονί (Πηγή: snowbrains.com).....	55
Εικόνα 35 Όρια πολεοδομικού σχεδίου Σαμονί (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME DE CHAMONIX MONT-BLANC, 2008) .....	57
Εικόνα 36 Νέα θέση Park and ride στην είσοδο της πόλης (Πηγή google maps street view).....	58
Εικόνα 37 Σχέδιο για την βιώσιμη κινητικότητα (Πηγή: Plan de Déplacement Urbain Haute Vallée de l' Arve, 2007) .....	59
Εικόνα 38 Μέρος του σχεδίου πρόληψης κινδύνων (Πηγή: Plan de Prévention des Risques Avalanche, 2010) .....	59
Εικόνα 39 Δομικό σχέδιο δήμου Κόνιτσας (Πηγή: ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014) .....	78
Εικόνα 40 Σχέδιο χρήσεων γης δήμου Κόνιτσας (Πηγή: ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014) .....	79
Εικόνα 41 Πολεοδομική οργάνωση Κόνιτσας (Πηγή: ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014) .....	80
Εικόνα 42 Δομικό Σχέδιο Μολοσσών (Πηγή: ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014).....	81
Εικόνα 43 Σχέδιο χρήσεων γης Μολοσσών (Πηγή: ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014).....	82
Εικόνα 44 Σχέδιο Γεωλογικής Διερεύνησης, Ασφάλειας, Προστασίας Μολοσσών (Πηγή: ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014) .....	83
Εικόνα 45 Θέση του δήμου Φλώρινας .....	85
Εικόνα 46 Καλύψεις γης στο δήμο Φλώρινας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2001-2010) .....	88
Εικόνα 47 Χάρτης χρήσεων γης Καλλικρατικού δήμου Φλώρινας (Πηγή: Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας, geodm.gr, 2013).....	89
Εικόνα 48 Η Φλώρινα (Πηγή: deskastoria.blogspot.com).....	90
Εικόνα 49 Απόσπασμα του Γαλλικού Χάρτη (Πηγή Τσαπάνου-Κωστοπούλου, 2002).....	92
Εικόνα 50 Απόσπασμα από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987, πολεοδομικές ενότητες (Πηγή: ΦΕΚ/122/Δ1987).....	95
Εικόνα 51 Χάρτης χρήσεων γης - ΓΠΣ Φλώρινας 1987(Πηγή: ΦΕΚ/122/Δ1987) .....	96
Εικόνα 52 Διάγραμμα ροής για την ανάπτυξη ζωνών επικινδυνότητας για κατολισθήσεις.....	103

Εικόνα 53 Δορυφορική εικόνα Φλώρινας, 18/04/2014 .....	104
Εικόνα 54 Ταξινομημένη εικόνα καλύψεων γης .....	105
Εικόνα 55 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω καλύψεων γης .....	105
Εικόνα 56 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω υψομέτρου .....	106
Εικόνα 57 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω κλίσης πρανών .....	106
Εικόνα 58 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω προσανατολισμού πρανών ...	107
Εικόνα 59 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω λιθολογίας .....	107
Εικόνα 60 Τελικός χάρτης επικινδυνότητας για κατολισθήσεις στον Καλλικρατικό δήμο Φλώρινας.....	109
Εικόνα 61 Αρχικό υπόβαθρο .....	110
Εικόνα 62 Χάρτης ιεράρχησης λειτουργικών κέντρων.....	113
Εικόνα 63 Προτεινόμενος χάρτης χρήσεων γης και προστασίας περιβάλλοντος για τον Καλλικρατικό δήμο .....	116
Εικόνα 64 Χρήσεις γης Φλώρινας, υπάρχουσα κατάσταση.....	117
Εικόνα 65 Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής .....	119
Εικόνα 66 Διαθέσιμος χώρος απέναντι από ΤΕΙ.....	120
Εικόνα 67 Η λεωφόρος Μοναστηρίου σήμερα (ανατολική είσοδος πόλης) .....	121
Εικόνα 68 Χάρτης ανάπτυξης των περιοχών εκτός του κέντρου .....	121
Εικόνα 69 Το λαογραφικό μουσείο σήμερα.....	122
Εικόνα 70 Προτεινόμενα κτίρια προς ανάπλαση με κίτρινο (Υπόβαθρο (openstreetmaps) .....	123
Εικόνα 71 Λεωφόρος Ελευθερίας σήμερα αριστερά, προτεινόμενη θέση στάθμευσης δεξιά.....	124
Εικόνα 72 Προτεινόμενη "πράσινη διαδρομή" .....	125
Εικόνα 73 Σχέδιο διαμόρφωσης πράσινου δικτύου στην παραποτάμια περιοχή ...	125
Εικόνα 74 Υπάρχουσα κατάσταση νέας συλλεκτήριας .....	127
Εικόνα 75 Ιεράρχηση οδικού δικτύου .....	127
Εικόνα 76 Η εικόνα γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό σήμερα .....	129
Εικόνα 77 Μεταφορά αφετηρίας αστικών λεωφορείων (Υπόβαθρο:google maps) .....	130
Εικόνα 78 Διαθέσιμος χώρος προς θέση στάθμευσης στα όρια του κέντρου .....	130
Εικόνα 79 Διατομή οδών ποδηλατικού δικτύου .....	132
Εικόνα 80 Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, στάσεις ποδηλάτου (Πηγή στάσεων: <a href="http://radioflorina.blogspot.gr">http://radioflorina.blogspot.gr</a> ) .....	132
Εικόνα 81 Μακροπρόθεσμο πλάνο για την βιώσιμη κινητικότητα στην Φλώρινα ..	133
Εικόνα 82 Τελικός χάρτης χρήσεων γης στην πόλη της Φλώρινας.....	134

## **Ευρετήριο πινάκων**

Πίνακας 1 Κατανομή πληθυσμού σε ορεινές και ημιορεινές κοινότητες (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε).....	66
Πίνακας 2 Πληθυσμιακά δεδομένα δήμου Φλώρινας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011) .....	86
Πίνακας 3 Χρήσεις γης στο δήμο Φλώρινας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2001-2010).....	88
Πίνακας 4 Βαθμονόμηση των παραγόντων επίδρασης για κατολισθήσεις .....	102

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι εξελίξεις των τελευταίων χρόνων και ειδικότερα του αιώνα που μας πέρασε, έχουν φέρει το δομημένο περιβάλλον των ορεινών περιοχών σε μία κρίσιμη καμπή της ιστορίας του. Από την μία πλευρά, μία πλήρης εγκατάλειψη των μικρότερων σε μέγεθος και πληθυσμό οικισμών, και από την άλλη μία ανεξέλεγκτη μεγέθυνση των μεγάλων, στις περισσότερες περιπτώσεις, εις βάρος του περιβάλλοντος. Στα νέα δεδομένα καθώς και τις προκλήσεις και τα προβλήματα που εμφανίζονται, ο πολεοδομικός σχεδιασμός καλείται να επαναπροσδιορίσει τον αστικό χώρο των ορεινών περιοχών, έτσι ώστε να ανταποκριθεί στην νέα πραγματικότητα, βρίσκοντας το κατάλληλο σημείο ισορροπίας μεταξύ περιβάλλοντος και ανάπτυξης.

Στην παρούσα εργασία, διερευνάται ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε πόλεις με ορεινό χαρακτήρα. Ουσιαστικά, γίνεται μία προσπάθεια εντοπισμού πετυχημένων και έξυπνων πρακτικών σε πόλεις μεσαίου μεγέθους, με σκοπό να γίνει αντιληπτός ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζεται το δομημένο περιβάλλον των ορεινών περιοχών σήμερα, για την ενσωμάτωση των σύγχρονων τάσεων σχεδιασμού στις ιδιαίτερες παραδοσιακές συνθήκες. Στην συνέχεια, παρουσιάζεται η ελληνική πραγματικότητα, με τον τρόπο σχεδιασμού καθώς και παραδείγματα από πολεοδομικά σχέδια των ορεινών οικισμών και πόλεων της χώρας μας. Στην κατεύθυνση αυτή, παρουσιάζεται αναλυτικά η πόλη της Φλώρινας, μία πόλη που γειτνιάζει και επηρεάζεται άμεσα από ορεινούς όγκους, ενώ δίνεται ένα πλαίσιο προτεινόμενων παρεμβάσεων για την πόλη και όλο τον Καλλικρατικό δήμο αντίστοιχα.

Τα δύο πρώτα κεφάλαια περιλαμβάνουν τις ορεινές πόλεις της Ευρώπης. Ειδικότερα, αφού εντοπίζονται και αναλύονται τα χαρακτηριστικά και ο τρόπος ανάπτυξής τους, παρουσιάζονται τα πολεοδομικά σχέδια και οι πρακτικές τους σε πέντε πόλεις με διαφορετικά χαρακτηριστικά, ανάλογα με τον ρόλο τους και τον βαθμό με τον οποίο επηρεάζονται από την ορεινότητα. Το τρίτο κεφάλαιο αφορά τις ορεινές περιοχές στην Ελλάδα, με τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τις στρατηγικές ανάπτυξης που διαδραματίζονται ιστορικά έως και σήμερα. Τέλος, τα δύο τελευταία κεφάλαια έχουν να κάνουν με την μελέτη περίπτωσης, αναλύοντας την πόλη της Φλώρινας, τα σχέδια που βρίσκονται σε ισχύ και προτείνοντας μέσω σχεδίων, διαγραμμάτων και χαρτών, παρεμβάσεις σε όλη την έκταση του δήμου αλλά και στην πόλη της Φλώρινας. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται, προσπαθούν να υιοθετήσουν κάποιες από τις έξυπνες πρακτικές που εξετάστηκαν, ικανοποιώντας παράλληλα τους αντικειμενικούς στόχους για τις ορεινές πόλεις αλλά και τους στόχους του γενικότερου ελληνικού συστήματος σχεδιασμού για την ευρύτερη περιοχή.

# 1. ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

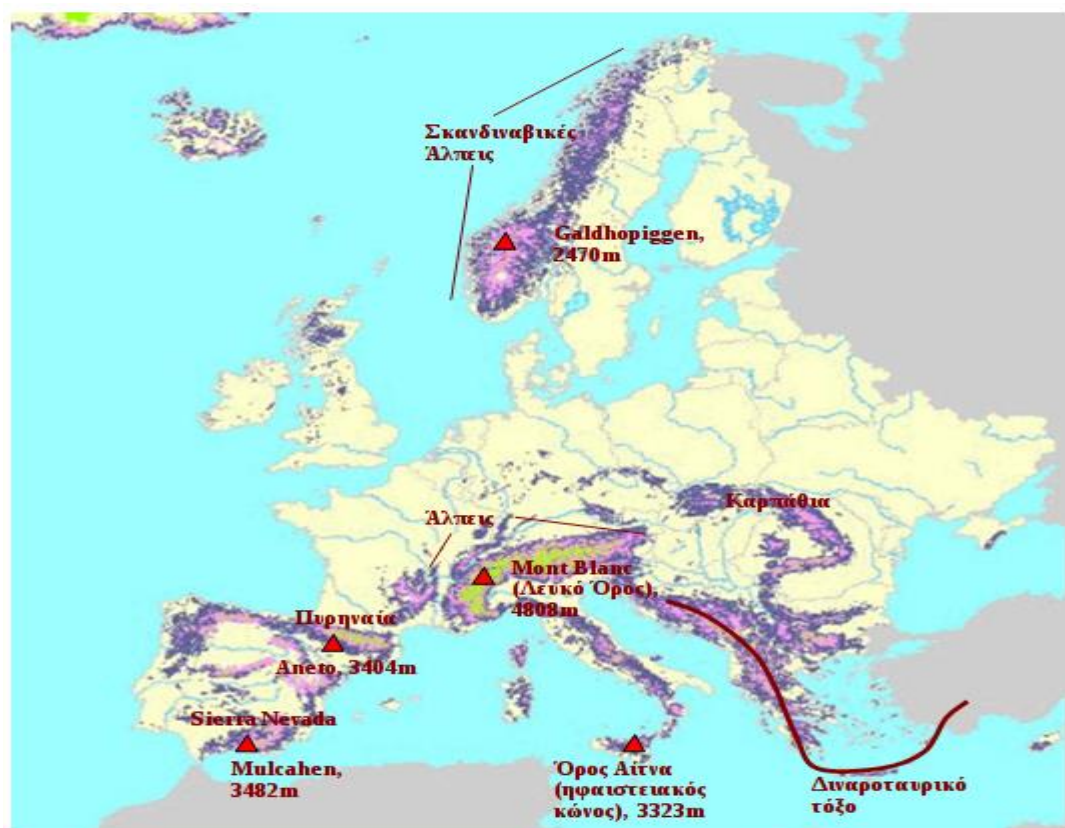
## 1.1 Εισαγωγή

Οι ορεινές περιοχές καλύπτουν το 24% της επιφάνειας της γης ενώ το 12% του συνολικού πληθυσμού του κόσμου κατοικεί σε αυτές. Συνολικά, 720.000.000 κάτοικοι ζούνε σε ορεινές περιοχές και δισεκατομμύρια ακόμη εξαρτούν την επιβίωσή τους από αυτές. Ιστορικά, η ανθρωπότητα έστρεφε πάντοτε το ενδιαφέρον της στα βουνά, καθώς σε πολλές περιοχές αποτελούσαν την μοναδική πηγή νερού, εδάφους για κτηνοτροφία και γεωργία, αλλά λειτουργούσαν και ως καταφύγια λόγω των ιδιαίτερων κλιματικών συνθηκών που επικρατούν σε αυτές. Σε κάποιες μάλιστα περιπτώσεις, το βουνό αποτελούσε το σπίτι δημιουργίας σπουδαιών πολιτισμών (Ινκας, Άνδεις). Η κατοίκηση του ορεινού χώρου δεν είναι αδιάλειπτη, με ίχνη οικισμών να έχουν βρεθεί από την προϊστορική εποχή σε ορεινούς όγκους, οικισμών όμως που έχουν χαρακτηριστικά εγκατάλειψης και αναδημιουργίας. Μετά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, με την παγκόσμια αλλαγή των κοινωνικών, οικονομικών και τεχνολογικών συνθηκών, η επαναπροσέγγιση του ορεινού χώρου γίνεται με νέα δεδομένα (Καλιαμπάκος, 2013).

Σύμφωνα με την Agenda 21: "τα όρη αποτελούν σημαντική πηγή ύδατος, ενέργειας και βιοποικιλότητας, καθώς και πηγή βασικών πόρων όπως είναι τα ορυκτά, δασοκομικά και γεωργικά προϊόντα, αλλά και τόπος αναψυχής. Δεδομένης της σπουδαιότητας τους ως οικοσυστημάτων αντιπροσωπευτικών της πολυσύνθετης και αλληλοεξαρτώμενης οικολογίας του πλανήτη μας, το ορεινό περιβάλλον είναι ζωτικής σημασίας για την επιβίωση του συνολικού οικοσυστήματος. Εντούτοις, τα ορεινά οικοσυστήματα μεταβάλλονται τάχιστα δεδομένου ότι υφίστανται επιταχυνόμενη διάβρωση του εδάφους, κατολισθήσεις, ταχεία απώλεια οικοτόπων και γενετικής ποικιλομορφίας. Από ανθρωπολογικής πλευράς, διαπιστώνεται γενίκευση της φτώχειας μεταξύ κατοίκων των ορεινών περιοχών και συνεπώς απαιτείται να αναληφθούν άμεσα οι αναγκαίες πρωτοβουλίες για την ενδεδειγμένη διαχείριση των πόρων και για την κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη των κατοίκων των εν λόγω περιοχών" (Agenda 21, 1992).

Ο Ευρωπαϊκός χώρος καλύπτεται σε μεγάλο ποσοστό από βουνά με αποτέλεσμα οι ορεινές περιοχές να αποτελούν σήμερα ένα σημαντικό και ευαίσθητο αντικείμενο έρευνας σε κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Αποτελούν περιοχές ζωτικής σημασίας για όλη την ήπειρο αφού αποτελούν: 1) τον κύριο προμηθευτή νερού και πηγές υδροηλεκτρικής ενέργειας, 2) κέντρα βιολογικής και πολιτιστικής ποικιλομορφίας, 3) περιοχές αναψυχής, 4) περιοχές ευάλωτες σε περιβαλλοντικές αλλαγές. Για να γίνει κατανοητή η σημασία τους, αρκεί να αναφερθεί ότι 118.4 εκατομμύρια κάτοικοι που αποτελούν το 17.1% του συνολικού πληθυσμού της Ευρώπης (EEA report, 2010), κατοικούν σε ορεινές κοινότητες, κοινότητες οι οποίες είναι άλλοτε ανεπτυγμένες σε μεγάλο βαθμό, με οικονομία που βασίζεται στον

βιομηχανικό και τουριστικό τομέα (Κεντροδυτική και Βόρεια Ευρώπη), άλλοτε υποανάπτυκτες με οικονομίες πρωτογενή τομέα παραγωγής, κυρίως στην Νότια και Ανατολική Ευρώπη. Σήμερα, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής συνοχής και της ολοκληρωμένης ανάπτυξης, οι μελλοντικές πολιτικές σχεδιασμού για τις ορεινές περιοχές θα πρέπει να βασίζονται σε μια ενδεδειγμένη κατανοήση της τρέχουσας κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής κατάστασης, όπως επίσης και του βαθμού επιτυχίας των πολιτικών του παρελθόντος.



Εικόνα 1 Οι ορεινές περιοχές της Ευρώπης (Πηγή υποβάθρου: human biodiversity forum)

## 1.2 Δημογραφικά στοιχεία

Παρά το γεγονός ότι ο ορεινός χώρος καλύπτει πάνω από το 50% της Ευρωπαϊκής επικράτειας, παρατηρείται μία μεγάλη δυσαναλογία ανάμεσα στην έκτασή του και τον μόνιμο πληθυσμό που βρίσκεται εκεί σήμερα. Βέβαια, το ποσοστό των κατοίκων της Ευρώπης που ζει στα βουνά δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια, κυρίως γιατί δεν υπάρχει κάποιος κοινός ορισμός που να αφορά τις περιοχές αυτές. Τα κριτήρια για μια «ορεινή» περιοχή διαφέρουν από χώρα σε χώρα, εξαρτώμενα από παραμέτρους όπως το υψόμετρο, οι κλίσεις κλπ. Γενικά, αρκετές μελέτες έχουν διεξαχθεί για τον προσδιορισμό του ορισμού μιας ορεινής περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη αρκετές τοπογραφικές παραμέτρους, ενώ υπάρχει πληθώρα κριτηρίων που έχει αναπτυχθεί για τον ακριβή ορισμό. Για παράδειγμα, μία ορεινή περιοχή στην Αυστρία χαρακτηρίζεται από υψόμετρα μεγαλύτερα των 700 μέτρων είτε

μεγαλύτερα των 500 μέτρων, εάν η κλίση του εδάφους είναι μεγαλύτερη από 20%. Αντίστοιχα, στο Βέλγιο η ορεινή περιοχή χαρακτηρίζεται από υψόμετρα άνω των 300 μέτρων. Ένας άλλος σημαντικός λόγος δυσκολίας εκτίμησης του ορεινού πληθυσμού είναι η ύπαρξη αρκετά μεγάλων αστικών κέντρων που αναπτύσσονται στις κοιλάδες των βουνών, συγκεντρώνοντας σημαντικό αριθμό κατοίκων, που αφενός κατοικούν σε χαμηλά υψόμετρα με ήπιες κλίσεις, αφετέρου οι συνθήκες διαβίωσης επηρεάζονται άμεσα από τους ορεινούς όγκους. Το 2000, με πρωτοβουλία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), πραγματοποιήθηκε η οριοθέτηση των ορεινών περιοχών σε παγκόσμια κλίμακα. Κατά βάση, χρησιμοποιήθηκαν τα ακόλουθα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό των περιοχών ως ορεινών, τα οποία συνυπολογίζουν τους δύο βασικούς παράγοντες, του υψομέτρου και της κλίσης:

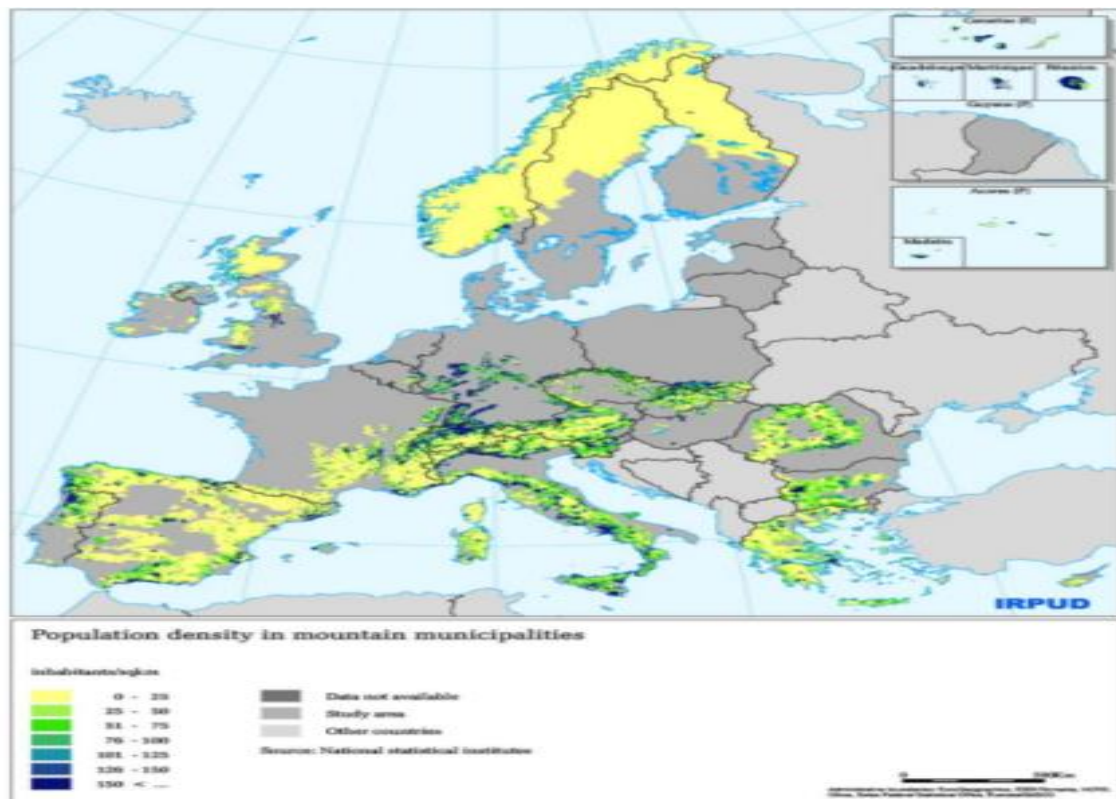
- Το υψόμετρο για περιοχές άνω των 2500m
- Το υψόμετρο και η κλίση του εδάφους για περιοχές μεταξύ 1000 και 2500m
- Το υψόμετρο, η κλίση του εδάφους και η υψομετρική διαφορά σε τοπική κλίμακα για περιοχές μεταξύ 300 και 1000m

Από την παραπάνω έρευνα, ο ακόλουθος βασικός κανόνας για τον ορισμό των ορεινών περιοχών που προέκυψε είναι να παρατηρείται υψομετρική διαφορά τουλάχιστον 300m σε οριζόντια απόσταση 7km.

Σύμφωνα με στοιχεία (EEA report, 2010), το ποσοστό των κατοίκων που ζουν σε ορεινές περιοχές (στις χώρες με ορεινούς όγκους) κυμαίνεται από 0.6% (Βέλγιο) έως και 100% (Ανδόρρα). Ορισμένες χώρες ξεχωρίζουν για το γεγονός ότι πάνω από το 50% του πληθυσμού τους ζουν στα βουνά (Ελβετία στις Άλπεις, Σαν Μαρίνο στα Απέννινα Όρη). Γενικά ισχύει ότι οι πυκνότητες των πληθυσμών σε ορεινές περιοχές είναι μικρότερες από αυτές στις πεδινές, αυτό όμως δεν οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι ορεινές περιοχές είναι αραιοκατοικημένες. Εξάλλου, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η διαθεσιμότητα του αξιοποιήσιμου χώρου προς κατοικία είναι πολύ μικρή, συμπεραίνεται ότι τελικά οι ορεινές περιοχές είναι πυκνοκατοικημένες.

Όσον αφορά τις πυκνότητες των ορεινών δήμων, χαμηλότερες πυκνότητες (λιγότερο από 25 κατ/τετραγωνικό χλμ) συναντώνται στις Σκανδιναβικές χώρες καθώς και στα Γαλλικά Πυρηναία, ενώ υψηλότερες (περισσότερο από 125 κατ/τετραγωνικό χλμ) συναντώνται σε χώρες τις Κεντρικής Ευρώπης (Πολωνία, Σλοβενία, Γερμανικές Άλπεις). Οι υψηλότερες πυκνότητες βρίσκονται κυρίως σε μικρά κράτη, όπως η Ανδόρρα το Σαν Μαρίνο, και το Λιχτενστάιν. Οι πιο κατοικημένοι ορεινοί όγκοι είναι οι Άλπεις και οι οροσειρές των Βαλκανίων/Νοτιοανατολικής Ευρώπης με πληθυσμό της τάξης των 15.000.000 κατοίκων. Ακολουθούν τα Καρπάθια και τα Απέννινα Όρη με πληθυσμό της τάξης των 9.000.000 κατοίκων. Για τις πληθυσμιακές τάσεις, οι διεργασίες των δημογραφικών αλλαγών είναι πολύ διαφορετικές από χώρα σε

χώρα και έχουν να κάνουν κυρίως με σημαντικές οικονομικές και πολιτικές αλλαγές, ιδιαίτερα στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες. Οι πληθυσμιακές αλλαγές, δεν υφίστανται μόνο μεταξύ των διαφόρων ορεινών όγκων, αλλά υπάρχουν επίσης διαφορές από χώρα σε χώρα εντός της ίδιας οροσειράς. Παρατηρείται πάντως μία σαφέστατη μείωση του πληθυσμού στις περισσότερες ορεινές περιοχές, ενώ αυξήσεις υπάρχουν στις πιο ορεινές χώρες, όπως η Ελβετία και η Αυστρία. Οι τάσεις αυτές δεν σχετίζονται απαραίτητα με την ορεινότητα των δήμων αλλά με τις γενικότερες πληθυσμιακές τάσεις των χωρών. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι πυκνότητες των ορεινών δήμων στην Ευρώπη, σύμφωνα με έρευνα του 2004.



Εικόνα 2 Πυκνότητες ορεινών δήμων στην Ευρώπη (Πηγή: Nordegio, 2004)

### 1.3 Οικονομικά στοιχεία

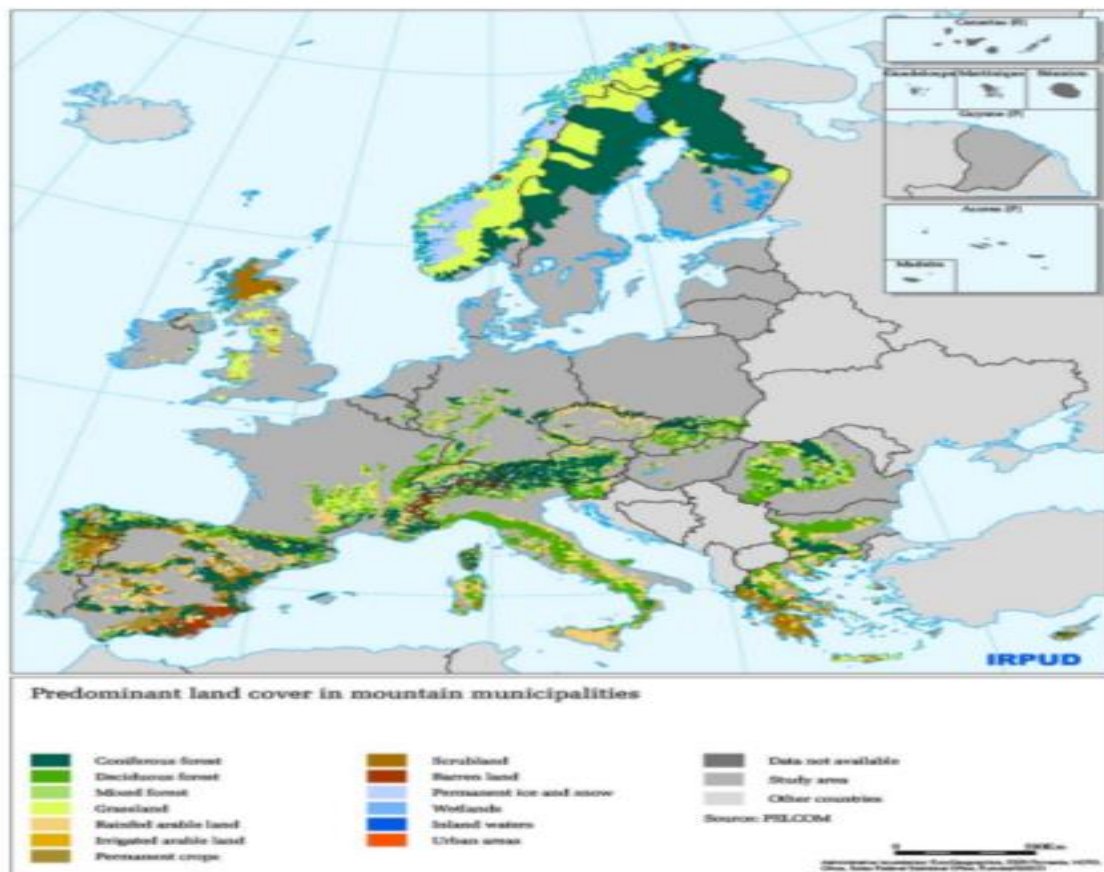
Οι οικονομίες των ορεινών περιοχών στην Ευρώπη διαφέρουν σε όλες τις χωρικές κλίμακες. Ιστορικά, από τα τέλη του 19ου αιώνα, διάφορες βιομηχανίες βασίστηκαν στις ορεινές περιοχές λόγω της αφθονίας της υδροηλεκτρικής ενέργειας και της πληθώρας ορυκτών πόρων. Ειδικότερα, μεταλλικές και χημικές βιομηχανίες κατευθύνθηκαν προς τις περιοχές των Άλπεων, ενώ στα Πυρηναία αναπτύχθηκαν περισσότερο οι τομείς της μεταποίησης ξύλου και κλωστοϋφαντουργίας. Παράλληλα, η γεωργία αποτελούσε παραδοσιακά τους οικονομικούς τομείς ζωτικής σημασίας για τις ορεινές κοινωνίες. Στις αρχές του 21ου αιώνα, η απόσταση των ορεινών περιοχών από τα κέντρα λήψης αποφάσεων, οδήγησε στην μετατόπιση των



δραστηριοτήτων αυτών στις πεδινές περιοχές με φθηνότερο εργατικό δυναμικό. Επίσης, η διεθνής τάση προς τον τουρισμό τα τελευταία χρόνια επηρέασε με την σειρά της τις περισσότερες ορεινές περιοχές, με εξαίρεση μικρούς σε μέγεθος, δήμους. Σήμερα, το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης το συγκεντρώνει ο τριτογενής τομέας, με τις υπηρεσίες τουρισμού να αποτελούν την κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα, ενώ ο δευτερογενής τομέας (μεταποίηση, κατασκευές, μεταλλεία) υπερτερεί έναντι του παρηκμασμένου πλέον πρωτογενή (γεωργία, δασοκομία). Συγκριτικά με τις πεδινές περιοχές, παρατηρείται διαφορά στο ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή και τριτογενή τομέα (μεγαλύτερο και μικρότερο αντίστοιχα), ενώ στο δευτερογενή τομέα το ποσοστό είναι παρόμοιο. Η γενική εικόνα πάντως δείχνει ότι το υψηλότερο ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα συναντάται στις χώρες των Άλπεων (Αυστρία, Ελβετία κλπ), ενώ οι χώρες των Πυρηναίων (Ισπανία, Γαλλία) διατηρούν μεγάλο ποσοστό απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα. Τέλος, χώρες με υψηλό επίπεδο απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα συναντώνται στην Νότια Ευρώπη (Ιταλία, Βουλγαρία), έχοντας πάντα βέβαια, την παροχή υπηρεσιών ως κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα. Παρόλα αυτά το παραπάνω μοτίβο αυτό δεν είναι και τόσο ακριβές, καθώς το δυναμικό για την ανάπτυξη μίας περιοχής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εγγύτητά του με κάποιο μεγάλο αστικό κέντρο, όπως επίσης και από το επίπεδο των υποδομών, δικτύων προσβασιμότητας και υπηρεσιών που υπάρχουν σε αυτό. Για παράδειγμα, οι περιοχές των Άλπεων διαθέτουν ένα δίκτυο προσβασιμότητας υψηλών προδιαγραφών που βασίζεται σε οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές, δημιουργώντας καλύτερες προϋποθέσεις οικονομικής ανάπτυξης σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές οροσειρές.

#### **1.4 Χρήσεις γης στις ορεινές περιοχές**

Οι κυριότερες χρήσεις/καλύψεις γης στις ορεινές περιοχές είναι αυτές της γεωργίας, των βοσκότοπων και των δασών. Οι καλλιέργειες εμφανίζονται σε μεγάλο ποσοστό σε όλες τις ορεινές περιοχές στην Ευρώπη, ειδικότερα στα χαμηλότερα υψόμετρα γύρω από τους ορεινούς όγκους, ενώ σε κάποιους δήμους αποτελούν ακόμα την κυρίαρχη χρήση. Από την άλλη μεριά, τα δάση που θεωρούνται ζωτικής σημασίας για τις ορεινές περιοχές, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην προστασία τους από φυσικούς κινδύνους (κατολισθήσεις, πλημμύρες κλπ), αποτελούν την κυρίαρχη χρήση στους ορεινούς δήμους της Ευρώπης και ιδιαίτερα στην περιοχή των Άλπεων και των Πυρηναίων. Γενικότερα παρατηρείται μία ποικιλία στην χρήσεις της γης ανά περιοχή, που αντανακλά το αντίστοιχο φυσικό και το πολιτιστικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, στην νότια Ευρώπη η καλλιεργήσιμη γη θεωρείται πιο σημαντική από τους βοσκότοπους, αφού κάποιες τοπικές οικονομίες στηρίζονται ακόμα στην γεωργία, ενώ πιο βόρεια παρατηρούνται περισσότερο οι δραστηριότητες της δασοκομίας και κτηνοτροφίας.



Εικόνα 3 Καλύψεις γης στις ορεινές περιοχές της Ευρώπης (Πηγή: Nordegio, 2004)

Το σύγχρονο οικονομικό μοντέλο σε συνδυασμό με τις αλλαγές στην τεχνολογία, προκαλεί μία σειρά παραγόντων οι οποίοι με την σειρά τους συντελούν στην δημιουργία συγκρούσεων και αλλαγών των χρήσεων γης στις ορεινές περιοχές. Η εξέλιξη των μεθόδων αγροτικής παραγωγής για παράδειγμα έχει προκαλέσει σημαντική μείωση της χρήσης της γεωργίας στις ορεινές περιοχές, αφού πλέον εγκαταλείπεται ο παραδοσιακός τρόπος ορεινής γεωργίας (καλλιέργειες σε αναβαθμίδες που χρησιμοποιούνται κυρίως προκειμένου να καταστεί δυνατή η γεωργία σε πλαγιές). Η ανεξέλεγκτη επέκταση ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον ορεινό χώρο λόγω της ραγδαίας αύξησης του τουρισμού από την άλλη, προκαλεί με την σειρά αύξηση του δομημένου περιβάλλοντος στις ορεινές περιοχές. Το γεγονός επίσης ότι τα βουνά παρέχουν ένα μεγάλο απόθεμα από φυσικούς πόρους, σε συνδυασμό με τις ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας, οδηγεί στην ύπαρξη συστημάτων αξιοποίησής τους (μεταλλεία, υδροηλεκτρικά εργοστάσια) που με την σειρά τους έχουν δραματικές επιπτώσεις στο τοπίο, τις υδρολογικές διεργασίες και τη βιοποικιλότητα των ορεινών περιοχών. Τέλος, σημαντικές πολιτικές αποφάσεις και αλλαγές που λαμβάνουν χώρα σε όλα τα επίπεδα επηρεάζουν με την σειρά τους και τις ορεινές περιοχές. Παράδειγμα του παραπάνω, αποτελεί η περίπτωση των ορεινών περιοχών στα σύνορα Γεωργίας-Ρωσίας, καθώς από την στιγμή που η Γεωργία ανεξαρτητοποιήθηκε, τα σύνορά της παρέμειναν κλειστά με αποτέλεσμα η

περιοχή να “χάσει” την τουριστική της αξία. Στην περίπτωση αυτή, έχει επωφεληθεί η χρήση της γεωργίας και της κτηνοτροφίας αφού αποτελούν πλέον τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες. Παρατηρείται λοιπόν ότι οι αλλαγές στις χρήσεις των ορεινών περιοχών δεν έχουν ένα συγκεκριμένο μοτίβο και επηρεάζονται συχνά και από διαφορετικούς παράγοντες. Γενικά όμως, μπορούν να συνοψιστούν στις παρακάτω, ανάλογα πάντα με τις αντίστοιχες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες:

- Μείωση των αγροτικών εκτάσεων με παράλληλη υποβάθμιση των δασών από τη βόσκηση, όπου υπάρχει έντονη κτηνοτροφική δραστηριότητα.
- Επέκταση της δόμησης σε συνδυασμό με την παρουσία μιας σημαντικής τουριστικής υποδομής, κυρίως σε περιοχές με μεγάλα αστικά κέντρα.
- Διαχρονική μετατροπή των εκτάσεων χαμηλής βλάστησης σε δάση, κυρίως σε απομονωμένες περιοχές.

### **1.5 Πολιτικές ανάπτυξης για τις ορεινές περιοχές**

Οι ορεινές περιοχές αποτελούν διαχρονικά ένα σημαντικό πεδίο έρευνας στον Ευρωπαϊκό χώρο καθώς διαθέτουν ιδιαιτέρως σημαντικούς φυσικούς πόρους και αποτελούν θύλακες πολιτιστικής κληρονομιάς. Η σημασία τους αναγνωρίζεται ολοένα και περισσότερο σήμερα, αφού έχουν αρχίσει να λαμβάνονται υπόψη στον ευρύτερο σχεδιασμό των κρατών. Το περιβάλλον, η κοινωνία και η οικονομία, αποτελούν τα σημαντικότερα σημεία του σχεδιασμού τους, σε μία προσπάθεια επίτευξης αρμονικής συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης με τις πεδινές περιοχές.

Παρά την τεράστια σημασία τους, τα βουνά, για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα έμειναν στο περιθώριο οποιασδήποτε αναπτυξιακής πολιτικής. Το παγκόσμιο ενδιαφέρον στρέφεται σ’ αυτά, μόλις το 1992, όπου πραγματοποιείται στο Ρίο η παγκόσμια διάσκεψη κορυφής (UNCED Earth Summit). Για πρώτη φορά τότε, γίνεται λόγος για την ανάγκη προστασίας και βιώσιμης ανάπτυξης των ορεινών όγκων. Ειδικότερα, αυτό αναφέρεται στο κεφάλαιο 13 στην Agenda 21, με τίτλο: «Διαχείριση ευαίσθητων οικοσυστημάτων: Βιώσιμη ορεινή ανάπτυξη» (Managing Fragile Ecosystems: Sustainable Mountain Development). Κατά τη διάρκεια των ετών 1994 – 1996, τα βουνά και οι ορεινοί πληθυσμοί αρχίζουν να περιλαμβάνονται στις εθνικές πολιτικές πολλών χωρών. Τα χρόνια αυτά πραγματοποιούνται διάφορες διεθνείς συναντήσεις στις οποίες συμμετέχουν αρκετές χώρες αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε αρκετά κράτη ιδρύονται φορείς για τα βουνά ή θεσπίζονται και εφαρμόζονται νέοι νόμοι και πολιτικές, τα οποία εστιάζουν ειδικά στη σημασία των ορεινών όγκων (Villeneuve, 2002). Τον Νοέμβριο του 1998, αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών (United Nations General Assembly), να ανακηρυχθεί το 2002 ως «Διεθνές Έτος Βουνών» (IYM: International Year of Mountains), σε μια προσπάθεια περαιτέρω ενίσχυσης της εφαρμογής του κεφ. 13, της Agenda 21. Τέλος, το 2002 πραγματοποιείται στο Γιοχάνεσμπουργκ η παγκόσμια σύνοδος κορυφής για τη βιώσιμη ανάπτυξη (World Summit on Sustainable

Development). Εκεί ιδρύεται μία ένωση για τις ορεινές περιοχές, η Mountain Partnership ([www.mountainpartnership.org](http://www.mountainpartnership.org)), από την Ελβετική κυβέρνηση, σε συνεργασία με τον οργανισμό FAO – Food and Agricultural Organization και το UNEP – United Nations Environment Programme. Το Mountain Partnership αποτελεί μία κοινή πλατφόρμα μεταξύ φορέων, ιδιωτών, ΜΚΟ, εθνικών οργανισμών, επιστημόνων, τοπικών κοινωνιών και άλλων, με αντικείμενο διάφορα ζητήματα που αφορούν τις ορεινές περιοχές, στοχεύοντας κυρίως σε ερευνητικά θέματα.

Σήμερα, οι ορεινές περιοχές επηρεάζονται από πολλές πολιτικές σχεδιασμού, πολιτικές που στην Ευρώπη ποικίλουν από χώρα σε χώρα. Μόνο σε λίγες περιπτώσεις, κάποιες τομεακές πολιτικές σχετίζονται αποκλειστικά με την ορεινότητα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα ενός πλήρους ερευνητικού έργου για τις ορεινές περιοχές και τις πολιτικές του βουνού στην Ευρώπη, το οποίο αναλήφθηκε κατά τα έτη 2002-2003 για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι προσεγγίσεις για τις πολιτικές σχεδιασμού μπορούν να ομαδοποιηθούν ως εξής (Nordegio, 2004):

- Χώρες χωρίς πολιτικές για ορεινές περιοχές, με τον σχεδιασμό να γίνεται μέσω των γενικών πολιτικών ανάπτυξης (Σλοβενία).
- Χώρες με τομεακές πολιτικές που σχετίζονται με την γεωργία, τον τουρισμό και το περιβάλλον και απευθύνονται αποκλειστικά για ορεινές περιοχές (νέες κυρίως χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης).
- Χώρες που οι πολιτικές για τις ορεινές περιοχές μπαίνουν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, απευθυνόμενες σε τομείς της οικονομίας, του περιβάλλοντος των δομών και υπηρεσιών και λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στον περιφερειακό και χωροταξικό σχεδιασμό (Γερμανία, Αυστρία).
- Χώρες στις οποίες οι πολιτικές για τις ορεινές περιοχές απευθύνονται στην συνολική ανάπτυξη, με ειδικές νομοθεσίες (Γαλλία, Ιταλία, Ελβετία).

Οι πολιτικές για τις ορεινές περιοχές επικεντρώνονται στις δραστηριότητες της γεωργίας, της δασοκομίας και του τουρισμού. Επιπλέον, λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι υποδομές, οι συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων και η προστασία του περιβάλλοντος. Υλοποιούνται μέσω χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, μέσω τομεακών μέτρων που έχουν να κάνουν με τις διάφορες δραστηριότητες που συναντώνται σε αυτές, είτε με συγκεκριμένες δράσεις στις οποίες συμμετέχουν ορεινές περιοχές (Interreg κλπ). Οι κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό των ορεινών περιοχών στην Ευρώπη μπορούν να συνοψιστούν στις εξής:

1. Το σημαντικότερο βάρος δίνεται στον τομέα της γεωργίας, με κύριο στόχο την διατήρηση και ενίσχυσή της, καθώς οι ορεινές περιοχές μειονεκτούν απέναντι στις πεδινές. Για ορισμένες χώρες μάλιστα, η διατήρηση της γεωργικής χρήσης είναι σημαντικότερη από την παραγωγή οικιστικού περιβάλλοντος.
2. Η δασική πολιτική λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στο σχεδιασμό από το εθνικό μέχρι και το τοπικό επίπεδο, με στόχο την ενίσχυση της δασοκομίας, την

αειφόρο διαχείριση των δασών και την προστασία τους από φυσικές καταστροφές.

3. Η βιοτεχνική δραστηριότητα, όπου η δημιουργία και ενίσχυση των μικρομεσαίων τοπικών επιχειρήσεων αποτελεί κύριο μέλημα του σχεδιασμού.
4. Η βελτίωση των υποδομών προσβασιμότητας καθώς επίσης και η διατήρηση και βελτίωση των δημοσίων υπηρεσιών για την επίτευξη καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και ευκαιριών ανάπτυξης.
5. Η προώθηση ενός ήπιας μορφής τουριστικού μοντέλου, με σεβασμό προς το περιβάλλον.

## 1.6 Πόλεις στις ορεινές περιοχές

Το δομημένο περιβάλλον στις ορεινές περιοχές αντανακλά το επίπεδο ανάπτυξης αποτελώντας ένα ιδιαίτερο στοιχείο πολιτιστικής κληρονομιάς. Το γεγονός όμως ότι οι συνθήκες που επικρατούν στις ορεινούς τόπους διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή προσφέροντας διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης, συγκριτικά πλεονεκτήματα και απειλές, προσδίδει μεγάλη ποικιλομορφία στους οικισμούς και τις πόλεις που συναντώνται εκεί. Παρόλα αυτά, παρατηρούνται κοινές αρχές σχεδιασμού, αρχές που έχουν να κάνουν κυρίως με την προσαρμοστικότητα στην φύση. Σε γενικές γραμμές, οι αρχές αυτές είναι:

- Η προσαρμογή των κτισμάτων και των υποδομών γενικότερα, στο φυσικό ανάγλυφο.
- Η αξιοποίηση όλων των άμεσων υλικών του φυσικού περιβάλλοντος.
- Τα κριτήρια τοποθεσίας των οικισμών για την εξασφάλιση συνθηκών άνεσης, όπως ο προσανατολισμός, η θέα, η ύπαρξη νερού, ο ήλιος και ο αέρας.

Παρά τις έντονες διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται από περιοχές σε περιοχές, λόγω περιβαλλοντικών, κοινωνικοπολιτικών και ιστορικών συνθηκών, μπορεί να διακριθούν κάποιες συγκεκριμένες δομές ορεινών οικισμών. Αυτές είναι (Καλιαμπάκος, 2013):

- Μονοκεντρικοί οικισμοί: πρόκειται ίσως για την πιο συνηθισμένη μορφή οικισμών στον ορεινό χώρο. Η δομή αυτή αναφέρεται κυρίως στα μικρά χωριά, στα οποία υπάρχει ένα κέντρο, το οποίο συγκεντρώνει την εμπορική και κοινωνική ζωή του οικισμού, γύρω από το οποίο οργανώνεται, ακτινωτά, ο οικισμός (κατοικίες κυρίως και χώροι εργασίας). Στην περίμετρο του οικισμού και σε κοντινή με αυτόν απόσταση βρίσκονται οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις.
- Πολυκεντρικοί οικισμοί-πόλεις: παρόμοια με την προηγούμενη, με τη διαφορά ότι υπάρχουν περισσότερα από ένα κέντρα. Πρόκειται ουσιαστικά για πόλεις στις ορεινές περιοχές, οι οποίες συγκεντρώνουν μόνιμο πληθυσμό με πολλές δραστηριότητες και συναντώνται κυρίως στις κοιλάδες των βουνών.

- Γραμμικοί οικισμοί-πόλεις: Η οργάνωση δεν ακολουθεί μια ακτινωτή διάταξη, αλλά μια γραμμική, κατά μήκος ενός άξονα (δρόμου ή σιδηροδρομικής γραμμής). Συνήθως σε άμεση επαφή με τον κεντρικό άξονα του οικισμού βρίσκονται οι βασικές κοινωνικές, εμπορικές, η και βιομηχανικές λειτουργίες όταν μιλάμε για επίπεδο πόλης, ενώ σε δεύτερο επίπεδο αρθρώνεται η κατοικία.

Στον ευρωπαϊκό χώρο, η σχέση μεταξύ βουνών και πόλεων έχει πάρει διαφορετικές μορφές με το πέρασμα των χρόνων. Οι σημερινές πόλεις αναπτύσσονταν κάποτε ως χωριά της υπαίθρου, αμυντικοί οικισμοί, εμπορικά κέντρα κατά μήκος δρόμων, στρατηγικοί οικισμοί για το εμπόριο και την κυκλοφορία. Ο μετασχηματισμός τους σε πόλεις άρχισε να γίνεται με την βιομηχανική επανάσταση, η οποία βέβαια επηρέασε σε μικρότερη κλίμακα τις περιοχές αυτές από ότι τις πεδινές. Ο γενικός κανόνας είναι μέχρι και σήμερα, η ύπαρξη αρκετών διάσπαρτων οικισμών μικρού μεγέθους στο βουνό, όμως υπάρχουν και οικισμοί οι οποίοι κατάφεραν να μεγεθυνθούν με το πέρασμα των χρόνων και να εξελιχθούν σε μεσαίες ή μεγάλες πόλεις.

Ο τουρισμός, η εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, σε συνδυασμό με τον σιδηρόδρομο αρχικά και στη συνέχεια με την υδροηλεκτρική ενέργεια, ήταν οι κύριες αιτίες επέκτασης των πόλεων. Μετά και το τέλος του Δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, η χρήση του αυτοκινήτου και την άνθηση της τουριστικής βιομηχανίας η εικόνα των βουνών άλλαξε τελείως, με το φαινόμενο της προαστικοποίησης να οδηγεί στην επέκταση των μεγάλων τότε κέντρων, προς τα βουνά, δημιουργώντας νέα δομημένα περιβάλλοντα, επηρεάζοντας τους υπάρχοντες οικισμούς. Οι μικροί οικισμοί στα μεγαλύτερα υψόμετρα δεν επηρεάστηκαν τόσο από τα κοινωνικοοικονομικά φαινόμενα, και έτσι οι μεγάλες πόλεις αναπτύχθηκαν κατά μήκος των κοιλάδων των βουνών. Τα μοτίβα εξέλιξης των ορεινών πόλεων καθώς και οι μορφές τους, δεν είναι κοινά, και εξαρτώνται από πολυδιάστατους παράγοντες, που έχουν να κάνουν με την ιστορία, την κουλτούρα, ακόμα και τις πολιτικές της εκάστοτε περιοχής. Στη συνέχεια δίνονται κάποια παραδείγματα εξέλιξης των πόλεων σε ορεινές περιοχές της Ευρώπης, σε μια προσπάθεια κατανόησης όλων των διεργασιών που μπορεί να λάβουν χώρα σε αυτές, επηρεάζοντας άμεσα το δομημένο και όχι μόνο περιβάλλον τους.

### **1.6.1 Η περίπτωση των πόλεων στις Άλπεις**

Οι Άλπεις αποτελούν την ραχοκοκαλιά της Κεντρικής Ευρώπης και μία από τις πιο επιβλητικές οροσειρές παγκοσμίως. Ο πληθυσμός που ζει εκεί ανέρχεται στα 14 εκατομμύρια κατοίκους που εξαπλώνονται σε 8 χώρες. Χαρακτηριστικό τους είναι οι αντιθέσεις μεταξύ των μεγάλων πόλεων (Γκρενόμπλ, Σάλτσμπουργκ, Τρέντο, Μάριμπορ) που απαριθμούν πληθυσμούς έως και 150.000 κατοίκων, με τις πολλές μικρές και μεσαίες πόλεις που απαριθμούν έως και 10.000 κατοίκους. Γύρω από τις

Άλπεις υπάρχουν 6 σημαντικές μητροπολιτικές περιοχές που συγκεντρώνουν πληθυσμούς άνω του ενός εκατομμυρίου, όπως το Μιλάνο, το Μόναχο και η Ζυρίχη.

Ιστορικά, ο πληθυσμός των Άλπεων είναι σχεδόν στάσιμος αφού η τάση αστικοποίησης λόγω της έντονης βιομηχανοποίησης στον 19<sup>ο</sup> αιώνα φαίνεται να μην επηρεάζει τις περιοχές εντός των Άλπεων, αλλά τις περιοχές γύρω από αυτές. Η οικονομία των πόλεων βασιζόταν ιστορικά στην γεωργία και την δασοκομία, ενώ με την έλευση του τουρισμού στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, οι παραπάνω δραστηριότητες είναι λιγότερο κυρίαρχες, αφού πλέον οι περισσότεροι οικισμοί-πόλεις αποτελούν παράλληλα τουριστικά θέρετρα. Γενικά. Το αποτέλεσμα των οικονομικών προτύπων συνοψίζεται στα παρακάτω σημεία για τις περιοχές των Άλπεων (Mountain Research and Development, 2001):

- Αποτυχία των μικρών αστικών κέντρων να εξαπλωθούν και ειδικότερα όσων είχαν σαν κύρια απασχόληση την γεωργία, αφού δεν είχαν το απαιτούμενο μέγεθος αγοράς αλλά και τις απαραίτητες υποδομές για να καταφέρουν να διαθέτουν υπηρεσίες κοινής ωφέλειας.
- Εξωτερικός προσανατολισμός των περιοχών που βρισκόταν κοντά στις Μητροπολιτικές περιοχές. Ουσιαστικά, οι περιοχές κοντά στα σύνορα των Άλπεων αναπτύχθηκαν για να προσαρμοστούν στην ζήτηση για κατοικία την ώρα που οι μεγάλες πόλεις βρισκόταν σε διαρκή επέκταση. Στις περιοχές αυτές επίσης αναπτύχθηκε βιομηχανία (κυρίως στις ανατολικές Άλπεις) καθώς επίσης και συστήματα παραγωγής ενέργειας.
- Μερικά κέντρα εντός των Άλπεων εξελίχθηκαν σε διεθνή θέρετρα, κυρίως στις κεντροδυτικές Άλπεις αναπτύσσοντας υψηλών προδιαγραφών δίκτυα προσβασιμότητας.

Συνοψίζοντας, η σύνθεση των διεργασιών της αστικοποίησης καθώς επίσης και των μορφών οικονομικής ανάπτυξης, συντέλεσε με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργηθούν τα παρακάτω «είδη» πόλεων (Mountain Research and Development, 2001):

1. Πόλεις-τμήματα των μητροπολιτικών περιοχών στα σύνορα των Άλπεων που προσφέρουν χρήσεις κατοικίας και αναψυχής ως αστικοποιημένες ζώνες μετακίνησης (Κόμο-Μιλάνο, Ιταλία, Τουν-Βέρνη, Ελβετία).
2. Πόλεις που αποτελούν περιφερειακές πρωτεύουσες εντός των Άλπεων, που κατάφεραν να γίνουν οικονομικά και πολιτικά κέντρα μέσα στις Άλπεις παρέχοντας υπηρεσίες για την ενδοχώρα τους, αποτελώντας πόλεις μεσαίας σημασίας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (Γκρενόμπλ-Γαλλία, Τρέντο-Ιταλία).
3. Τουριστικές περιοχές-θέρετρα με χαρακτηριστικά δευτερογενούς και τριτογενούς κυρίως τομέα παραγωγής (Νταβός, Ελβετία)

4. Τριτογενής μικρές αστικές περιοχές που έχουν καταφέρει να αναπτύξουν βιομηχανικές δραστηριότητες, τροφοδοτώντας έτσι τις μεγαλύτερες πόλεις (Βένετο, Ιταλία).

### **1.6.2 Η περίπτωση των πόλεων στα Καρπάθια Όρη**

Τα Καρπάθια Όρη είναι η μεγαλύτερη οροσειρά της κεντροανατολικής Ευρώπης, με μήκος 1.500 χιλιόμετρα και βάθος που ποικίλει από 12 μέχρι 180 χλμ και εκτείνεται σε έξι χώρες με ιδιαίτερο στοιχείο τον ορυκτό πλούτο και τα δάση της. Οι σημαντικότερες πόλεις τους είναι η Μπρατισλάβα της Σλοβακίας και η Κρακοβία της Πολωνίας. Η διαχρονική αστικοποίηση των Καρπαθίων προσδιορίστηκε από την γεωγραφία και την ιστορία τους.

Το γεγονός ότι τα Καρπάθια διαχρονικά αποτελούσαν σύνορα μεταξύ των χωρών (Πολωνία-Σλοβακία, Τσεχία-Σλοβακία, Ρουμανία-Ουκρανία), τους έδωσε μία περιφερειακή θεώρηση. Ιστορικά, η περιοχή των Καρπαθίων διοικούνταν και ελεγχόταν από μεγάλες πόλεις εκτός των Καρπαθίων (Βιέννη, Πράγα, Βαρσοβία). Το γεγονός αυτό “εμπόδισε” την δημιουργία μεγάλων αστικών κέντρων σε αυτά, με τις μικρές διάσπαρτες πόλεις και τα χωριά να αποτελούσαν το κύριο μοτίβο όλης της ευρύτερης περιοχής.

Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της αστικοποίησης των Καρπαθίων είναι η διαφορετική εθνοτική σύνθεση του πληθυσμού τους. Αυτό, επηρέασε το μέγεθός τους ιστορικά, αφού ο πληθυσμός των πόλεων μειωνόταν συνεχόμενα για 50 χρόνια. Ειδικότερα, πριν τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, πολλές πόλεις είχαν πληθυσμό εβραϊκής καταγωγής. Οι συνέπειες του πολέμου οδήγησαν σε δραματική μείωση του πληθυσμού των πόλεων αυτών. Με το τέλος του Δεύτερου Παγκοσμίου πολέμου ο πληθυσμός Γερμανικής καταγωγής εκτοπίστηκε αντίστοιχα. Εκτός των παραπάνω, ο πολιτικό σύστημα της περιοχής (σοσιαλισμός), ήταν ένας παράγοντας που έπληξε τις μικρομεσαίες πόλεις, αφού είχαν χάσει την διοικητική τους λειτουργία και η χρηματοδότηση της ανάπτυξης διατέθηκε στις μεγάλες πόλεις έξω από τα Καρπάθια.

Η βιομηχανοποίηση με την σειρά της, έπαιξε σημαντικό ρόλο στο δομημένο τοπίο της περιοχής. Αρχικά, ξεκίνησε εκτός των Καρπαθίων, με τις περισσότερες βιομηχανικές επενδύσεις να γίνονται σε μεγάλες πόλεις. Στη συνέχεια και όταν οι πόροι είχαν εξαντληθεί, οι επενδύσεις κατανεμήθηκαν και στις περιοχές των Καρπαθίων, δημιουργώντας ένα μοτίβο πόλης-εργοστάσιο (“one-factory town”), καθιστώντας τις μικρές πόλεις ως “κρησφύγετο” της βιομηχανικής παραγωγής. Συγκεκριμένα, η δημιουργία μίας μοναδικής μεγάλης επιχείρησης βιομηχανικής παραγωγής σε μία πόλη, δεν προσέφερε μόνο θέσεις εργασίας και εισόδημα στους κατοίκους της. Αναλάμβανε επίσης και την παροχή υπηρεσιών στους εργαζόμενους (εκπαίδευση, στέγαση) αλλά και την υποστήριξη των τοπικών αρχών για κατασκευές



δρόμων, υποδομών ύδρευσης, αποχέτευσης κλπ. Οι υπηρεσίες αυτές προορίζονταν αρχικά για να εξυπηρετήσουν τους εργαζόμενους, αλλά σιγά σιγά επεκτεινόταν και στο σύνολο των κατοίκων των πόλεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, οι κάτοικοι των πόλεων να είναι στο έλεος της οικονομικής κατάστασης της εκάστοτε επιχείρησης. Η κατάσταση έγινε κρίσιμη όταν αυτή η μοναδική επιχείρηση πτώχευε, δημιουργώντας όχι μόνο οικονομικό πρόβλημα, αλλά και κοινωνικό, καθώς δεν μπορούσαν να διατηρηθούν ούτε οι βασικές υπηρεσίες μίας πόλης, από τη στιγμή που λειτουργούσαν από την επιχείρηση. Τέτοιες πόλεις δημιουργήθηκαν στις ορεινές περιοχές της Πολωνίας και της Σλοβακίας, με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη, ενώ αντίστοιχες μικρότερες σε πληθυσμό πόλεις, δημιουργήθηκαν στην Ρουμανία και την Ουγγαρία. Ο τουρισμός εμφανίστηκε τα τελευταία χρόνια στις περιοχές των Καρπαθίων, όχι όμως με τόσο μεγάλη ένταση όσο στις υπόλοιπες ορεινές περιοχές της κεντροδυτικής Ευρώπης (Hungarian Academy of Sciences, 2008).

Σήμερα, οι πόλεις των Καρπαθίων περιλαμβάνουν τρεις κατηγορίες: ελάχιστες πόλεις-θήρετρα που άρχισαν να δημιουργούνται τα τελευταία χρόνια, πρώην μόνο-βιομηχανικές πόλεις που έχουν υποστεί μεγάλη συρρίκνωση λόγω της διαδικασίας που περιγράφηκε παραπάνω και νεότερες πόλεις που στις οποίες κυριαρχεί η αγροτική παραγωγή.

Σε σχέση με τις Άλπεις, ενώ υπάρχουν πολλά κοινά γεωγραφικά και φυσικά μειονεκτήματα και στις δύο περιοχές, όπως το μειονέκτημα για γεωργική παραγωγή, η μακρινή τους απόσταση από μεγάλα αστικά κέντρα και η δύσκολη προσβασιμότητα τους, παρατηρείται διαφορετική εξέλιξη στον οικιστικό ιστό των πόλεων. Προφανώς, οι αποκλίνουσες τάσεις ανάπτυξης είναι χαρακτηριστικές στο σύνολο της κεντροδυτικής με την ανατολική Ευρώπη, όμως στις αντίστοιχες ορεινές περιοχές τους (Άλπεις, Καρπάθια), η διαφορά στις πόλεις είναι ακόμα πιο μεγάλη. Σήμερα, οι Άλπεις είναι από τις πλουσιότερες περιοχές της Ευρώπης, ενώ τα Καρπάθια από τις φτωχότερες. Ο χώρος των Άλπεων αναπτύχθηκε με τα πλεονεκτήματα της πολιτικής κατάστασης στην Ευρώπη, το όμορφο τοπίο και τις συνθήκες υγιεινής που λειτούργησαν σαν αρωγός για την δημιουργία τουρισμού. Από την άλλη, ο ορुकτός πλούτος σε συνδυασμό με το πολιτικό σύστημα, έγινε μειονέκτημα για τα Καρπάθια, μέσω της εμφάνισης των βιομηχανικών περιοχών σε κρίση.

### **1.6.3 Η περίπτωση των πόλεων στα Πυρηναία Όρη**

Τα Πυρηναία είναι μία από τις μεγαλύτερες οροσειρές στην νοτιοδυτική Ευρώπη και εκτείνονται ανάμεσα από τις χώρες της Γαλλίας, Ισπανίας και Ανδόρρας. Οι πόλεις των Πυρηναίων ακολούθησαν το ίδιο σχεδόν μοτίβο με αυτές των Άλπεων, καθώς επηρεάστηκαν στον ίδιο βαθμό από τις παγκόσμιες κοινωνικοοικονομικές τάσεις, ενώ έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό με τα Καρπάθια, αποτελώντας φυσικά σύνορα μεταξύ χωρών.

Όπως στις περισσότερες ορεινές περιοχές, έτσι και στα Πυρηναία, πολλοί από τους κατοίκους μετανάστευσαν προς τα μεγάλα αστικά κέντρα που βρισκόταν στις κοιλάδες γύρω από την οροσειρά, αφήνοντας τις παραδοσιακές τους δραστηριότητες (ορεινή γεωργία, δασοκομία) για την επαγγελματική αποκατάσταση που προσέφεραν. Αναπτύχθηκε ωστόσο μεγαλύτερη βιομηχανική δραστηριότητα, καθώς τα Πυρηναία έχουν μεγάλους χείμαρρους και καταρράκτες που λειτούργησαν θετικά στην δημιουργία υποδομών για υδροηλεκτρική ενέργεια. Παρόλα αυτά, το κύμα του τουρισμού σε συνδυασμό με το φυσικό τοπίο της περιοχής, συντέλεσε στην αύξηση του πληθυσμού σε ορισμένες περιοχές, ενώ υπήρχαν ανέκαθεν και κάποια κέντρα μητροπολιτικού χαρακτήρα που συγκέντρωναν όλες τις δραστηριότητες (Τουλούζ, Γαλλία). Το γενικό μοτίβο για τα Πυρηναία είναι η ύπαρξη διάσπαρτων μικρών χωριών κατά μήκος του οδικού δικτύου που οδηγεί από τις κοιλάδες στα μεγάλα υψόμετρα καθώς και πολλών πλέον θέρετρων για χειμερινή αναψυχή. Επίσης, αρκετές μικρές πόλεις έχουν αποκτήσει θρησκευτικό τουρισμό, αφού λειτουργούσαν διαχρονικά ως τόποι προσκυνήματος.

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον στα Πυρηναία παρουσιάζει η περίπτωση της Ανδόρρα, μίας μικρής χώρας (μόλις 85.293 κάτοικοι) που είναι σε όλο το ποσοστό της ορεινή. Το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η εθνοτική ποικιλία, καθώς στη χώρα ζούνε Ανδορρανοί, Ισπανοί, Γάλλοι, Πορτογάλοι, Βρετανοί και Ιταλοί. Η οικονομία της βασίζεται κυρίως στον τουρισμό και αποτελεί οικονομικό κέντρο χάρη στις φορολογικές απαλλαγές. Στις πόλεις πάντως υπάρχουν και οικονομικές δραστηριότητες πρωτογενή τομέα (καλλιέργεια καπνού), όπως επίσης και βιομηχανία παραγωγής ηλεκτρισμού. Το γεγονός όμως ότι η Ανδόρρα συνορεύει με την Γαλλία και την Ισπανία βοήθησε στην ανάπτυξη εμπορικών και οικονομικών σχέσεων με αυτές, συντελώντας παράλληλα στην μεγάλη αύξηση του πληθυσμού των πόλεων της. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1970 το κρατίδιο της Ανδόρρα απαρτιζόταν μόλις 6000 κατοίκους.

Ένα ενδιαφέρον πρότυπο πόλης συναντάται στα σύνορα της Ανδόρρα με την Καταλονία στην Ισπανία. Ειδικότερα, η Ανδόρρα έχει αναπτύξει ισχυρούς δεσμούς με τον γειτονικό νομό *alt urgell* της Καταλονία, αφού από εκεί ξεκίνησε το πρώτο κύμα μετανάστευσης προς την χώρα. Στις δύο αυτές περιοχές αναπτύχθηκε ένα μοντέλο αμοιβαίων ροών σε σχέση με την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, των αγαθών και των υπηρεσιών με σκοπό τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης. Αναπτύχθηκε έτσι ένα σύστημα μεταξύ των πόλεων, το οποίο βιβλιογραφικά αναφέρεται ως σύστημα “δίδυμης” πόλης (Tulla A.F et all, 2006) .

Για να γίνει κατανοητό το μοντέλο αυτό, θα πρέπει αρχικά να παραθετηθούν κάποια στοιχεία των δύο αυτών περιοχών. Η Ανδόρρα από την μία πλευρά, αποτελούσε μία φτωχή χώρα που απασχολούταν με την γεωργία και την

κτηνοτροφία, με τον περισσότερο πληθυσμό της να μεταναστεύει στα μέσα του 20ου αιώνα σε βιομηχανικές περιοχές της Καταλονίας και της Γαλλίας. Η περίοδος που ακολούθησε μετά και τον Ισπανικό εμφύλιο, συντέλεσε στη δημιουργία σχέσεων συνεργασίας με την χώρα της Ισπανίας, καθώς δέχτηκε ένα μεγάλο κύμα μετανάστευσης από Ισπανικό πληθυσμό. Η βελτίωση του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με την ζήτηση χώρου παραγωγής υδροηλεκτρικής ενέργειας, οδήγησαν στην δημιουργία επενδύσεων στην Ανδόρρα. Από την άλλη πλευρά η περιοχή alt Urgell χρησιμοποιήθηκε ως βιομηχανική περιοχή για την Καταλονία. Σήμερα, η Ανδόρρα λειτουργεί κυρίως με δραστηριότητες τουρισμού, με το εμπόριο και τις υπηρεσίες να αποτελούν την κύρια μορφή οικονομίας. Αντίστοιχα, η περιοχή στα Καταλανικά σύνορα, έχει μια οικονομική δομή που βασίζεται σε αγροτικές και βιομηχανικές δραστηριότητες, κυρίως γαλακτοκομικά εργοστάσια. Το φορολογικό σύστημα της Ανδόρρα έχει συντελέσει στην δημιουργία ισπανικών επενδύσεων και καταθέσεων, ενώ χρησιμοποιείται και ως τόπος κατοικίας Ισπανών που εργάζονται στην άλλη πλευρά. Από την άλλη μεριά, υπάρχουν πληθυσμιακές ροές από την Ανδόρρα προς τον νομό της Καταλονίας για δραστηριότητες εμπορίου, εκπαίδευσης κτλ. Παρουσιάζεται λοιπόν ένα αρκετά ενδιαφέρον σύστημα συνεργασίας μεταξύ των πόλεων των περιοχών αυτών, που ξεκίνησαν με πανομοιότυπα χαρακτηριστικά και δυνατότητες, όμως οι εξελίξεις συντέλεσαν με τέτοιο τρόπο ώστε να αναπτυχθούν διαφορετικά.

### **1.7 Τάσεις σχεδιασμού ορεινών περιοχών**

Σε όλες σχεδόν τις χώρες της Ευρώπης, δεν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος τύπος πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδίου που να αφορά τους ορεινούς δήμους και περιφέρειες. Οι νέες τάσεις χωροταξικού σχεδιασμού, προσπαθούν να συμπεριλάβουν τις περιοχές στα βουνά σαν ενιαίες περιφερειακές οντότητες. Επικεντρώνονται στην υποστήριξη της παραδοσιακής γεωργίας και δασοκομίας, ενώ όσον αφορά τον τουρισμό, γίνεται προσπάθεια ομαλής ένταξής του στο ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον. Επιπλέον, προωθείται η έννοια της πολυλειτουργικής χρήσης της γης (γεωργία συνδυασμένη με τουρισμό, κλπ) για περισσότερα οικονομικά οφέλη. Η έννοια επίσης των προστατευόμενων περιοχών παίζει ουσιαστικό ρόλο στη ανάπτυξη των ορεινών περιοχών. Χωροταξικά, δίνεται μεγάλη έμφαση στον περιορισμό της ανάπτυξης στις περιοχές γύρω από τις ζώνες προστασίας περιοχών φυσικού κάλλους, ενώ οι δραστηριότητες ισχυρών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (βιομηχανία, παραγωγή ενέργειας, εξόρυξη) τοποθετούνται σε λιγότερο ευάλωτες περιοχές. Η στέγαση, μαζί με τις μεταφορικές υποδομές, τις εμπορικές και δημόσιες υπηρεσίες τοποθετούνται σε σχετικά ελκυστικούς χώρους ενώ οι κύριες δραστηριότητες αναψυχής τείνουν να δημιουργούνται στους πυρήνες των προστατευόμενων περιοχών. Τέλος, σημαντικό είναι το γεγονός ότι τα βουνά αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις φυσικά σύνορα μεταξύ κρατών, δυσκολεύοντας τον σχεδιασμό και καθιστώντας απαραίτητη την

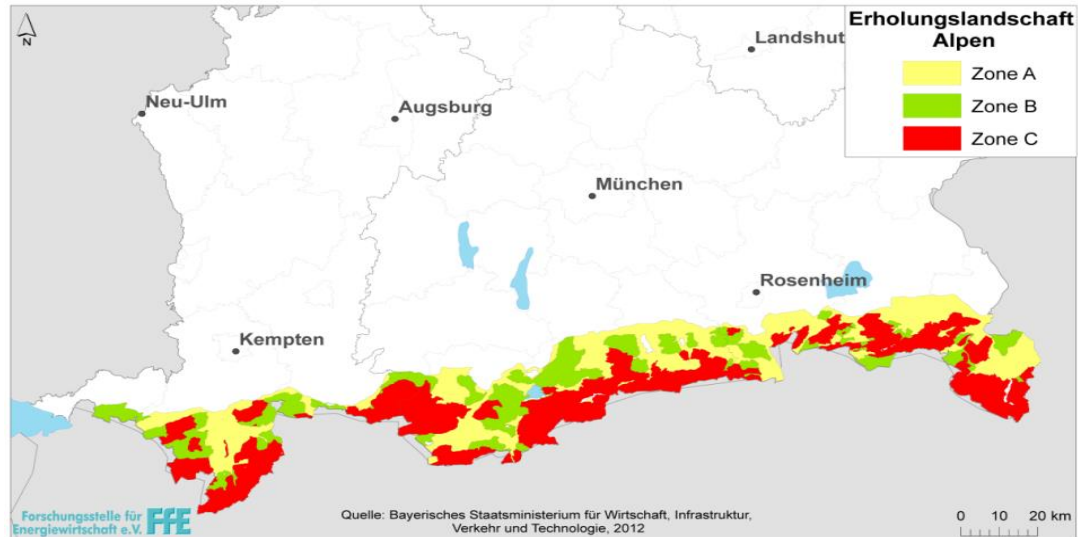
διακρατική συνεργασία για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων ανάμεσα σε γειτονικές χώρες. Ο προγραμματισμός των μεταφορικών διαδρομών, η διαχείριση των χρήσεων γης, η αξιοποίηση και προστασία των φυσικών πόρων τείνει πλέον να γίνεται συντονισμένα μέσω διασυνοριακών προγραμμάτων.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός από την άλλη, γίνεται συνήθως με τοπικά master plan, τα οποία με την σειρά τους αποτελούν μία εδραιωμένη πρακτική ενός οραματικού πολεοδομικού σχεδιασμού, έχοντας έναν καθοδηγητικό ρόλο στην μελλοντική ανάπτυξη μίας πόλης. Για τις ορεινές περιοχές συγκεκριμένα, φαίνεται να υπάρχει μία τάση δημιουργίας ενός κοινού πλαισίου για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που έχουν να κάνουν με την αλληλεπίδραση του αστικού χώρου με τον περιαστικό και τις χρήσεις που συναντώνται σε αυτόν. Επίσης, ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός των χρήσεων γης, χρησιμοποιείται πλέον σε μεγάλο βαθμό για την πρόληψη των φυσικών κινδύνων που προκύπτουν από τις συνθήκες που συναντώνται σε ορεινές περιοχές. Κάποιες χώρες έχουν αναπτύξει ειδικά σχέδια και ρυθμίσεις που αφορούν τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και εφαρμόζονται αποκλειστικά στο πλαίσιο ορεινών δήμων. Κάποια από αυτά είναι (Nordegio, 2004):

- Το Unite Touristique Nouvelles (UNT) στη Γαλλία, το οποίο αποτελεί μία αυστηρή ρύθμιση/όργανο για τις ορεινές περιοχές και χρησιμοποιείται όταν υπάρχει περίπτωση εγκατάστασης τουριστικών υποδομών ή επέκτασης υπαρχόντων. Στην ουσία πρόκειται για περιφερειακές επιτροπές οι οποίες συντάσσουν μελέτες περιβαλλοντικών και κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων και δίνουν ή αποτρέπουν αντίστοιχα, την άδεια δημιουργίας εγκαταστάσεων για τις παραπάνω περιπτώσεις.
- Το σχέδιο χρήσεων γης προστατευόμενων περιοχών (POAP) στην Πορτογαλία, το οποίο αποτελεί ένα σχέδιο περιορισμού και ελέγχου συγκεκριμένων δραστηριοτήτων σε ορεινές περιοχές, ερχόμενο πολλές φορές σε σύγκρουση με τοπικές κοινότητες.
- Το Alpenplan στη Βαυαρία (Γερμανία), το οποίο συντάχτηκε το 1972 και αποτελεί ένα πρωτοποριακό σχέδιο προστασίας των Βαυαρικών Άλπεων, από τις πιέσεις που δεχόταν λόγω της διαρκούς αναπτυσσόμενης τουριστικής βιομηχανίας και της ζήτησης για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Αξίζει να γίνει μία περαιτέρω αναφορά στο σχέδιο αυτό, το οποίο ουσιαστικά χώριζε την περιοχή των Βαυαρικών Άλπεων σε τρεις ζώνες, με την καθεμία να περιγράφει συγκεκριμένες επιτρεπόμενες δραστηριότητες. Ειδικότερα, η πρώτη ζώνη καλύπτει το 35,24% των Βαυαρικών Άλπεων και περιλαμβάνει όλους τους οικισμούς και πόλεις. Προσδιορίζεται ως κατάλληλη για ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων και ψυχαγωγικών γενικότερα χρήσεων γης. Η δεύτερη ζώνη καλύπτει το 22.53% της περιοχής και χρησιμοποιείται στην πλειονότητα για δραστηριότητες δασοκομίας και ορεινής γεωργίας, ενώ υπάρχουν αυστηροί

περιορισμοί για χρήσεις τουρισμού και αναψυχής. Τέλος, η τρίτη ζώνη (42,53% της περιοχής) είναι μία αυστηρώς προστατευόμενη ζώνη στην οποία εκτός από τις δραστηριότητες της παραδοσιακής γεωργίας και τις υποδομές ήπιας μορφής τουρισμού (υποδομές διαχείρισης δασικών μονοπατιών, πολιτιστικών μνημείων κλπ), δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα. Η περιοχή αυτή καλύπτει κυρίως τις ανώτερες οροσειρές (Marius M, 2012).



Εικόνα 4 Alpenplan (Πηγή: [www.ffgmbh.de](http://www.ffgmbh.de), 2013)

## 2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

### 2.1 Προβλήματα και στόχοι πολεοδομικού σχεδιασμού στις ορεινές πόλεις

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ορεινές πόλεις σχετίζονται άρρηκτα με τη γεωγραφική τους θέση, επηρεάζοντας άμεσα το μέγεθος, την οικονομία και τις συνθήκες διαβίωσης σε αυτές. Το μεγαλύτερο πρόβλημα έχει να κάνει με την προσβασιμότητα τους, καθώς οι οροσειρές αποτελούν εμπόδιο στις ροές κυκλοφορίας. Στις πιο απομακρυσμένες από υποδομές κυκλοφορίας ορεινές κοινότητες, η πλειονότητα του πληθυσμού μεταναστεύει στα μεγάλα αστικά κέντρα, ως αποτέλεσμα δυσκολίας πρόσβασης σε αγαθά, υπηρεσίες και ευκαιρίες απασχόλησης. Η ερήμωση των ορεινών πόλεων και οικισμών προκαλεί με τη σειρά της εγκατάλειψη των παραδοσιακών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Έτσι, οι περιοχές κινδυνεύουν να χάσουν όλα τα πολιτιστικά τους στοιχεία, υποβαθμίζοντας παράλληλα την οικονομία τους. Ο τουρισμός τα τελευταία χρόνια έχει δώσει έναν νέο ρόλο στις ορεινές περιοχές. Οι περισσότερες ορεινές πόλεις στην Ευρώπη αναπτύσσονται σήμερα ως περιοχές αναψυχής, έχοντας καταφέρει να διατηρήσουν και να αυξήσουν τον πληθυσμό τους και να τονώσουν την οικονομία τους, αποκτώντας παράλληλα σύγχρονα συστήματα μεταφορών και επικοινωνίας. Η ύπαρξη όμως μεγάλων δικτύων μεταφορών σε συνδυασμό με την ραγδαία τουριστική κίνηση, είναι η κύρια αιτία των σοβαρότερων περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Οι ορεινές πόλεις είναι επίσης οι πιο εκτεθειμένες σε φυσικές καταστροφές, όπως κατολισθήσεις, πλημμύρες και καθιζήσεις, που δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο την διαβίωση σε αυτές.

Παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχει συγκεκριμένος τύπος πολεοδομικού σχεδίου που να αφορά τις ορεινές περιοχές, παρατηρείται ότι τα πολεοδομικά σχέδια των δήμων προσαρμόζονται στην ορεινότητα, προσπαθώντας να δώσουν λύση στα παραπάνω προβλήματα. Η δημιουργία ευνοϊκών προϋποθέσεων για κατοικία στις απομακρυσμένες περιοχές, ο έλεγχος της τουριστικής ανάπτυξης και επέκτασης στις τουριστικές, η προστασία του περιβάλλοντος, η διατήρηση της πολιτιστικής ταυτότητας, η τόνωση των παραδοσιακών παραγωγικών διαδικασιών και η προστασία από φυσικές καταστροφές, αποτελούν τις σημαντικότερες πτυχές που εξετάζονται, στο πλαίσιο πάντα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης. Με άξονα τα παραπάνω, οι κοινές αρχές που ακολουθούν τα πολεοδομικά σχέδια των ορεινών πόλεων είναι:

- ❖ **Η υποστήριξη της πολυκεντρικής ανάπτυξης**, περισσότερο στις περιοχές όπου το κυριότερο μοτίβο των ορεινών πόλεων αποτελείται από μητρόπολη στις κοιλάδες και διάσπαρτες μικρές και μεσαίες πόλεις στα βουνά. Θεωρείται η σημαντικότερη κατεύθυνση για την δημιουργία πόλων ανάπτυξης, την ενδυνάμωση του ρόλου των μικρομεσαίων οικισμών, αλλά και τον έλεγχο της

αστικής διάχυσης των μεγάλων πόλεων. Στις περιοχές αυτές, το μοντέλο της πολυκεντρικής ανάπτυξης βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην διαδημοτική συνεργασία (πχ συγκέντρωση και διάθεση τοπικών πόρων από τους ορεινούς δήμους στην μητρόπολη, η οποία με την σειρά της προσφέρει υπηρεσίες).

- ❖ **Η ενσωμάτωση της βιώσιμης κινητικότητας**, για την ενίσχυση της προσβασιμότητας των απομακρυσμένων ορεινών πόλεων. Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας εισέρχεται κυρίως στις τουριστικές περιοχές. Συντελεί στην προστασία από την υπερεκμετάλλευση και αναποτελεσματική χρήση των φυσικών πόρων, που οδηγεί σε υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Μέσα στο παραπάνω κοινό πλαίσιο, ο πολεοδομικός σχεδιασμός ορεινών πόλεων ποικίλλει από περιοχή σε περιοχή, έχοντας να κάνει κάθε φορά και με το πλαίσιο σχεδιασμού της χώρας στην οποία βρίσκεται, όπως και με τις προτεραιότητες που αντιμετωπίζει. Σε ορισμένες περιοχές η προώθηση και η δημιουργία προϋποθέσεων για την ενίσχυση της αγροτικής δραστηριότητας αποτελεί τον κύριο στόχο του σχεδιασμού. Σε περιοχές που βρίσκονται πολύ κοντά σε ορεινούς όγκους ή σε ποταμούς, η δημιουργία ολοκληρωμένων μεθόδων διαχείρισης φυσικών κινδύνων, μέσω της ενσωμάτωσης χαρτών επικινδυνότητας και μέτρων προστασίας για πλημμύρες και κατολισθήσεις, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των πολεοδομικών σχεδίων. Επίσης, σε τουριστικές περιοχές, κύριο μέλημα είναι η προστασία του περιβάλλοντος από τις πιέσεις των δραστηριοτήτων αναψυχής και της αυξανόμενης έλευσης τουριστών, δίνοντας έμφαση σε πρακτικές διαχείρισης της κινητικότητας. Αρκετές ορεινές πόλεις που αποτελούν κέντρο ευρύτερων επαρχιών, αντιμετωπίζουν προβλήματα αστικής διάχυσης και έτσι τα πολεοδομικά σχέδια εστιάζουν σε πρακτικές έξυπνης διαχείρισης του χώρου για την αυξανόμενη ζήτηση κατοικίας. Τέλος, στα περισσότερα σχέδια παρατηρείται ότι δίνεται έμφαση στον τομέα της βιομηχανίας, περιορίζοντας τη βιομηχανική δραστηριότητα και υποστηρίζοντας από την άλλη την δημιουργία μικρών βιοτεχνιών που θα αξιοποιούν τους τοπικούς πόρους.

## **2.2 Παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκές ορεινές πόλεις**

Η παρακάτω ανάλυση, περιλαμβάνει πέντε δήμους που είτε είναι σε όλη την επιφάνειά τους ορεινοί, είτε βρίσκονται σε κοιλάδες ανάμεσα σε ορεινούς όγκους σε χαμηλά υψόμετρα, είτε έχουν άμεση επαφή με τα βουνά και αντιμετωπίζουν προβλήματα ορεινότητας. Επιλέχθηκαν έτσι ώστε να γίνει σαφής η πολυπλοκότητα και η διαφορετικότητα των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ορεινές πόλεις, ανάλογα με το μέγεθος, τον ρόλο τους αλλά και το ευρύτερο πλαίσιο (χώρα, πολιτικές) στο οποίο ανήκουν. Ειδικότερα, παρουσιάζονται πόλεις που αποτελούν:

- **Μεγάλα/μεσαία αστικά κέντρα ευρύτερων ορεινών επαρχιών**, με προβλήματα αστικής διάχυσης λόγω της υποδοχής νέων κατοίκων των μικρών διάσπαρτων οικισμών που βρίσκονται κοντά σε αυτές. Ο σχεδιασμός των πόλεων αυτών, στοχεύει στον έλεγχο της εξάπλωσης και τη δημιουργία προϋποθέσεων για ανατροφοδότηση των ερημωμένων οικισμών, μέσω της ενίσχυσης του μεταφορικού δικτύου και την αποκέντρωση υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.
- **Μικρές/μεσαίες ορεινές πόλεις** που έχουν καταφέρει να διατηρήσουν τον πληθυσμό τους, αντιμετωπίζοντας κυρίως προβλήματα προσβασιμότητας και φυσικών κινδύνων.
- **Μεσαίες πόλεις είτε ανάμεσα σε ορεινούς όγκους είτε κοντά σε αυτούς**, που έχουν καταφέρει να αναπτυχθούν ως τοπικά κέντρα αξιοποιώντας τους φυσικούς πόρους.
- **Τουριστικές πόλεις/θέρετρα μεσαίου μεγέθους**, που αντιμετωπίζουν κυρίως περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις τουριστικές δραστηριότητες, έχοντας παράλληλα ανάγκες επέκτασης λόγω της διαρκούς ζήτησης για κατοικία σε αυτές.

### 2.2.1 Αστικό κέντρο ορεινής περιφέρειας – Η περίπτωση του Τρέντο

Το Τρέντο είναι πόλη της περιφέρειας Trentino-Alto Adige στην Ιταλία. Αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση πόλης, καθώς βρίσκεται στο τέλος της κοιλάδας του ποταμού Antige και περικλείεται από πολύ ψηλές κορυφές των Άλπεων. Απαριθμεί έναν σημαντικό αριθμό κατοίκων (περίπου 100.000) και αποτελεί την πρωτεύουσα και μητρόπολη της ευρύτερης περιφέρειας, επηρεάζοντας σημαντικά τις τοπικές ορεινές κοινότητες. Ο Δήμος του Τρέντο καλύπτεται στην πλειονότητα του, από λιβάδια και αγροτικές εκτάσεις, ενώ μόλις το 7.6% της έκτασής του περιλαμβάνει κατοικίες, ένα 5 περίπου % οι υποδομές, ενώ υπάρχει βιομηχανική ζώνη που καλύπτει ένα ποσοστό της τάξεως του 2.5% της συνολικής του έκτασης. Τέλος, ένα ποσοστό 3% της έκτασης καλύπτεται από πάρκα. Η οικονομία της πόλης του Τρέντο, βασίζεται στη βιομηχανία και την αγροτική προαγωγή, με το 1/3 του εργατικού δυναμικού να απασχολείται στην βιομηχανική παραγωγή και ειδικότερα στους τομείς της κλωστοϋφαντουργίας, των κατασκευών και επεξεργασίας ξύλου και χαρτιού. Η ύπαρξη άφθονου υδάτινου δυναμικού, καθώς ο ποταμός που το διασχίζει είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος της Ιταλίας, ευνοεί επίσης την παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας. Σημαντική θέση στην τοπική κοινωνία κατέχει επίσης ο τουρισμός και το εμπόριο, χωρίς ωστόσο να αποτελούν τις κύριες μορφές δραστηριότητας.



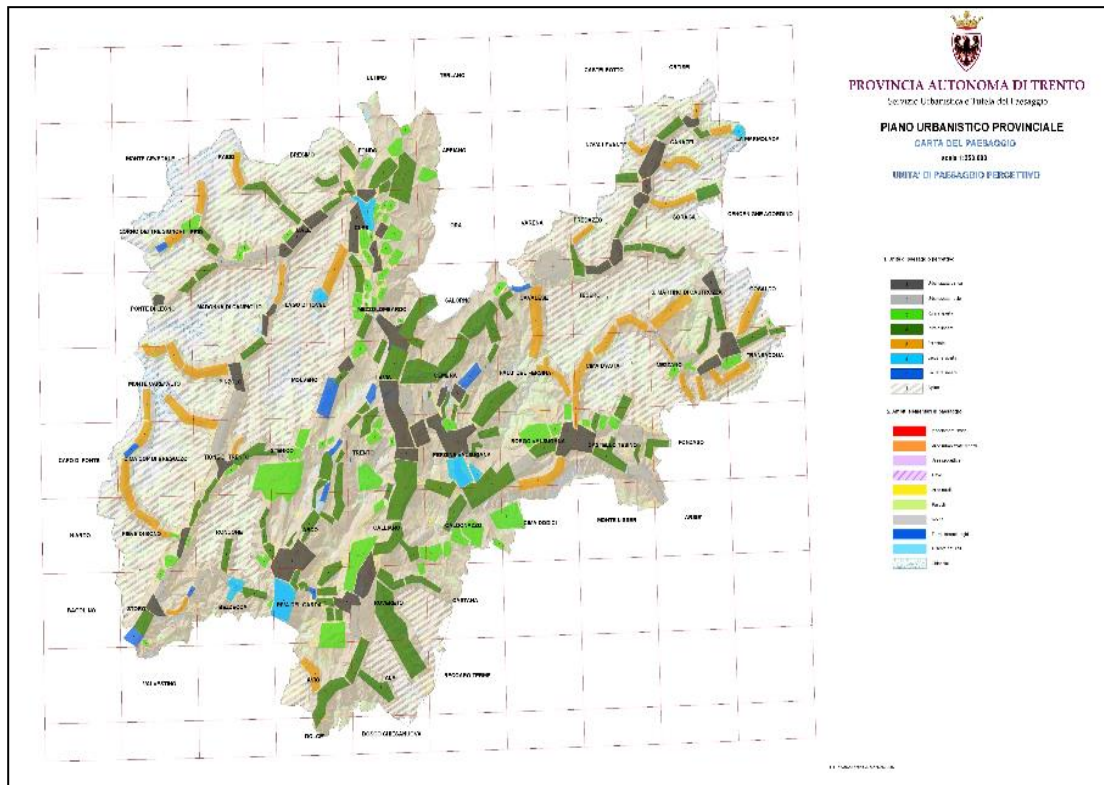


Εικόνα 5 'Αποψη του Τρέντο (Πηγή: wikipedia)

Η δομή του σχεδιασμού στο Τρέντο αποτελείται από τρία επίπεδα: το Περιφερειακό Αναπτυξιακό Σχέδιο (Piano urbanistico provinciale) στο οποίο παρουσιάζονται οι στρατηγικές για τον σχεδιασμό της ευρύτερης περιφέρειας του Τρέντο, το Χωροταξικό Σχέδιο της Κοινότητας (Piano territoriale delle comunità) στο οποίο παρουσιάζεται το χωρικό πρότυπο για την περιοχή της κοιλάδας στην οποία βρίσκεται το Τρέντο, και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Piano Regolatore Generale) που αφορά τις κατευθύνσεις για τον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης.

Το Περιφερειακό Αναπτυξιακό Σχέδιο αντιπροσωπεύει το όραμα ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του Τρέντο. Κύριες πτυχές του αποτελούν η παράδοση και η καινοτομία, η διαφύλαξη της πολιτισμικής ταυτότητας της περιοχής και η ορθολογική χρήση της γης και των πόρων. Για την επίτευξη των στόχων του το σχέδιο επικεντρώνεται στον προσδιορισμό των στοιχείων του εδάφους και του τοπίου, μέσω χαρτών, διαγραμμάτων αλλά και διατάξεων που παρέχουν ένα ιδιαίτερο σύστημα προστασίας των ορεινών και γεωργικών εκτάσεων. Κάποιοι από τους ενδιαφέροντες χάρτες έχουν να κάνουν με το τοπίο, τις περιοχές επικινδυνότητας λόγω υδρογεωλογικών διεργασιών (πλημμύρες, σεισμοί), τις περιοχές περιβαλλοντικής προστασίας. Ένα ενδιαφέρον στοιχείο αυτού του σχεδίου είναι ότι εισάγει μία χρήση γης επιπλέον για τις γεωργικές περιοχές, τις γεωργικές περιοχές αξίας, με σκοπό ουσιαστικά να διατηρηθεί η γεωργία σαν κύρια δραστηριότητα στην περιοχή. Αυτό επιτυγχάνεται με μία διάταξη που αναφέρει ότι κάποιος που θέλει να χτίσει σε μία τέτοια περιοχή, θα πρέπει να ασκεί την γεωργία σαν κύρια δραστηριότητα. Ένα άλλο ενδιαφέρον στοιχείο αφορά τον τουρισμό και

προβλέπει ότι κάθε νέα τουριστική δραστηριότητα θα πρέπει να λαμβάνει χώρο στο πλαίσιο υφιστάμενων κτιρίων μέσω ανακατασκευών και επεκτάσεων (Provincia Autonoma di Trento, 2008). Παρακάτω παρατίθεται ένας χάρτης του σχεδίου αυτού, που δείχνει όλες τις περιοχές (αγροτικές, δασικές, αστικές, βιομηχανικές κλπ, με πράσινο σκούρο οι γεωργικές περιοχές αξίας).



Εικόνα 6 Χάρτης τοπίου του Τρέντο (Πηγή: Provincia Autonoma di Trento)

Όσον αφορά τα δίκτυα και τις υποδομές τις περιοχής, το σχέδιο χωρίζει ουσιαστικά τρία είδη λειτουργικών περιοχών προσδιορίζοντας νέες δραστηριότητες σε αυτά. Αρχικά, το κέντρο επαρχιακού επιπέδου αφορά τις περιαστικές περιοχές του Τρέντο, στις οποίες προβλέπεται ανάπτυξη νέων υποδομών [εκπαίδευσης, υγείας κτλ.]. Στα επόμενα επίπεδα, το λειτουργικό κέντρο υπερτοπικού επιπέδου αφορά τις τουριστικές περιοχές και το τοπικό κέντρο αφορά τις “μικρές πόλεις” μέσα στην πόλη του Τρέντο. Για τις βιομηχανικές περιοχές, το σχέδιο επικεντρώνεται στις εγκαταλελειμμένες πρώην βιομηχανικές περιοχές, για τις οποίες προτείνει αναπλάσεις με κύριο μέλημα την δημιουργία αγροτικής δραστηριότητας.

Το σχέδιο στοχεύει τέλος στην δημιουργία νέων υποδομών εκτός της πόλης για την σύνδεση του Τρέντο με την επαρχία καθώς και την υπόλοιπη Ιταλία και Ευρώπη. Έτσι, στο σχέδιο εξετάζεται και το θέμα των μεταφορών, που παίζει σπουδαίο ρόλο στην επίτευξη της συνοχής και της διασύνδεσης της πόλης με την επαρχία. Παρουσιάζεται λοιπόν ένα συστηματικό πλάνο ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών και ειδικότερα του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο ονομάζεται

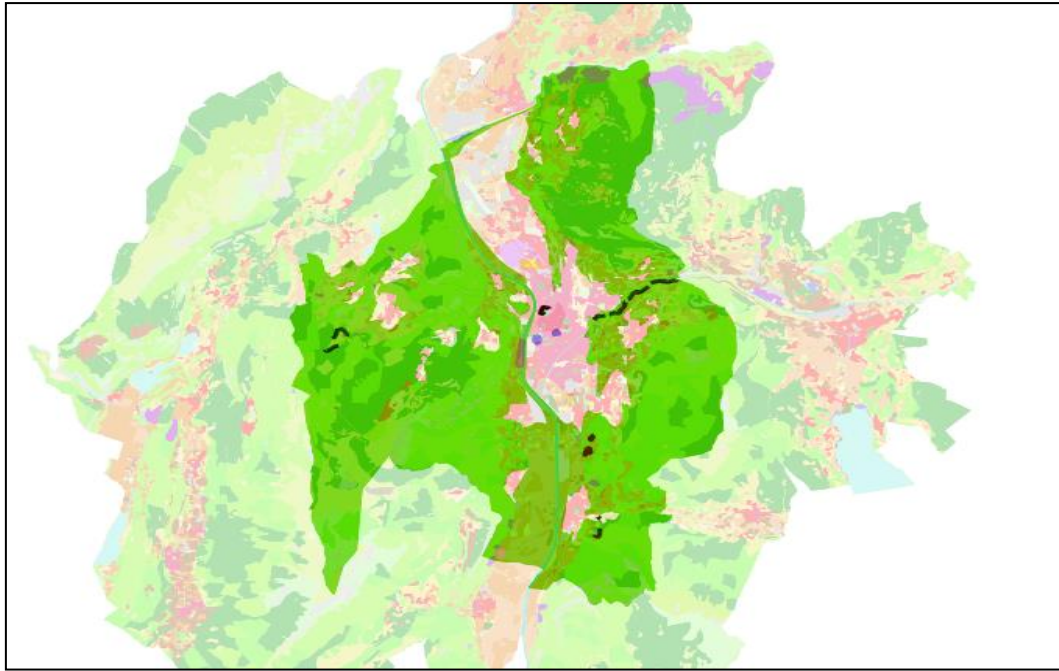
“Metroland”, που προβλέπεται αρχικά να συνδέει τις περιοχές τις κοιλάδες με την πόλη. Συνολικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής θα έχει μήκος περίπου 170 χιλιομέτρων, με κάθε σταθμό να αποτελεί παράλληλα και σταθμό δημοτικής αστικής συγκοινωνίας στις μεγάλες ορεινές κοινότητες. Σκοπός είναι να μειωθεί ο χρόνος μεταφοράς από αυτές και το Τρέντο στο μέγιστο των 30 λεπτών, και όπως αναφέρεται, αυτό θα αποτελέσει την κινητήρια δύναμη ενάντια στη εγκατάλειψη των περιοχών αυτών.



Εικόνα 7 Το σχέδιο Metroland (Πηγή: Ladigetito.it)

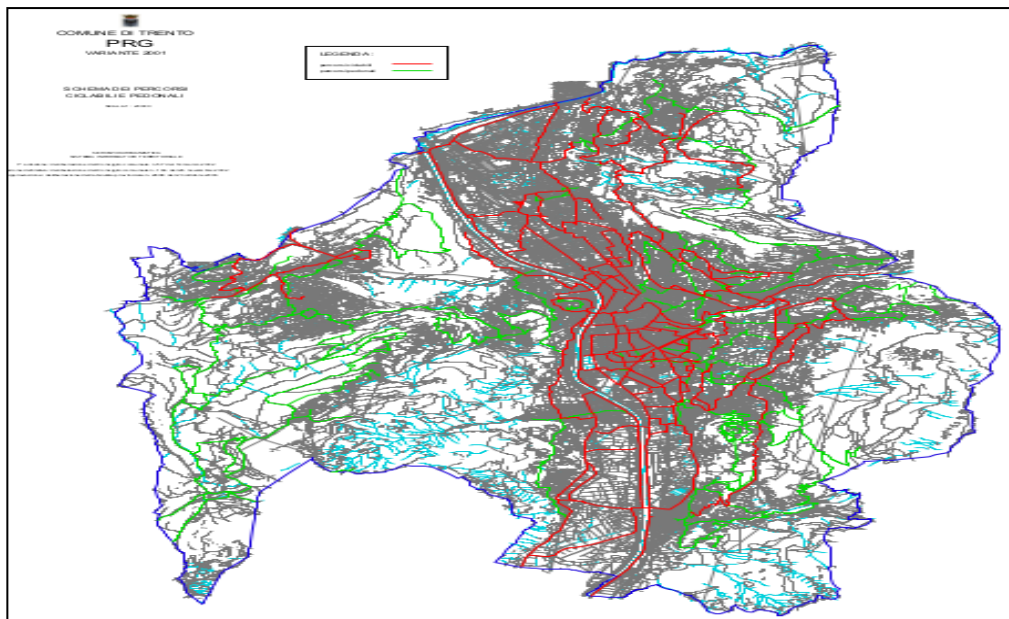
Η πολεοδομική οργάνωση στο επίπεδο της αστικής περιοχής του Τρέντο γίνεται με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Piano Regolatore Generale) το οποίο εναρμονίζεται πλήρως με το Περιφερειακό Αναπτυξιακό Σχέδιο που περιγράφηκε παραπάνω και το Χωροταξικό Σχέδιο Κοινότητας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Χωροταξικό Σχέδιο Κοινότητας εστιάζει στην επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας και την προστασία του τοπίου της ευρύτερης περιοχής. Στόχοι του πολεοδομικού σχεδίου είναι:

- Η προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής και η περαιτέρω ανάπτυξη της γεωργίας. Ειδικότερα, οι στρατηγικές επίτευξης του παραπάνω στόχου αφορούν την προστασία και επέκταση των γεωργικών εκτάσεων, την ενίσχυση και την επέκταση των προστατευόμενων περιοχών, τον επανασχεδιασμό της παραγωγικής περιοχής (γύρω από παλιό λατομείο) και τον ορισμό ενεργειακών διαδρομών, για μεταφορά ενέργειας.



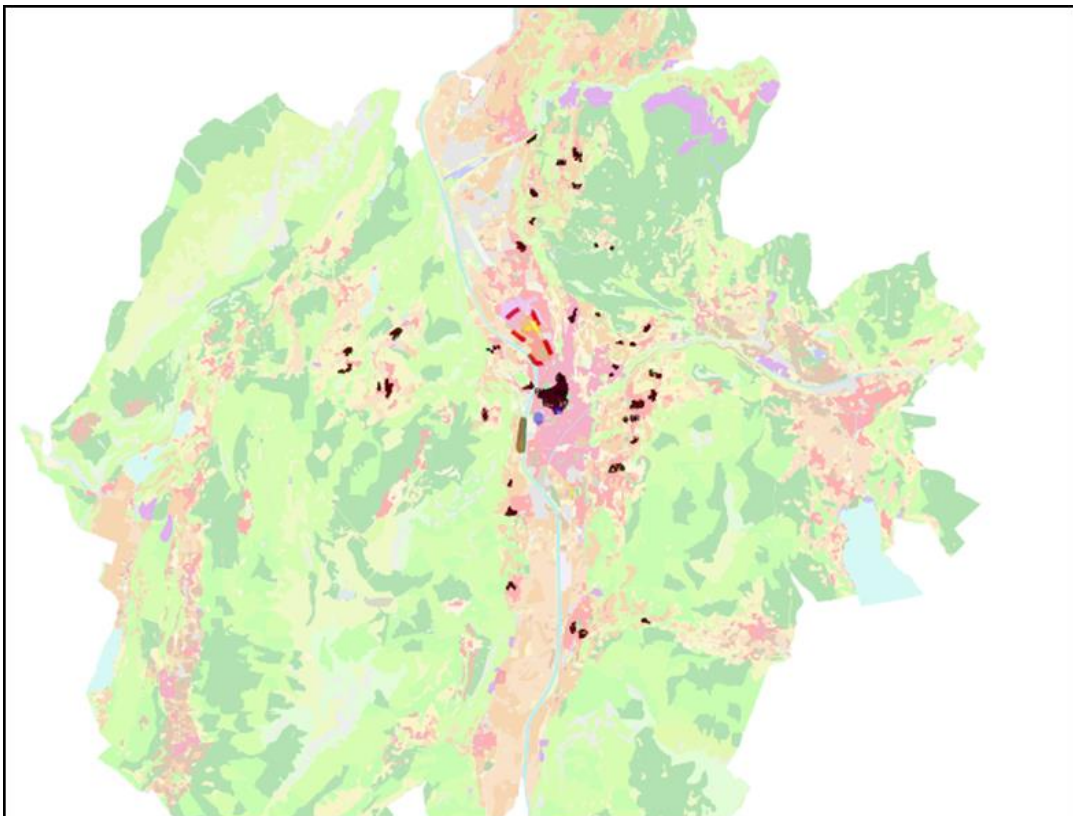
Εικόνα 8 Υπάρχουσες χρήσεις γης και νέες προστατευόμενες περιοχές (Πηγή: <http://webapps.comune.trento.it>)

- Η βελτίωση της κινητικότητας μέσω ανάπτυξης ενός νέου αυτοκινητόδρομου, που συνδέει το Τρέντο με την ορεινή επαρχία Ala, μία δυναμική ορεινή πόλη 8000 περίπου κατοίκων, την αρχική επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου, την δημιουργία δικτύου μονοπατιών και ποδηλατοδρόμων για την γενικότερη δημιουργία ενός ιεραρχικού συστήματος μεταφορών, με στόχο την μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου.



Εικόνα 9 Δίκτυο μονοπατιών-ποδηλατοδρόμων (Πηγή: PRG, TRENTO)

- Η διασφάλιση της ποιότητας των κατοικημένων περιοχών και η αποτελεσματική ανταπόκριση στην ανάγκη για στέγαση, μέσω δημιουργίας νέων πολεοδομικών κέντρων σε εγκαταλελειμμένες περιοχές και προσδιορισμό οικιστικών πυρήνων στα προάστια. Επιπλέον, το σχέδιο στοχεύει στην ανάπλαση και αναζωογόνηση των ιστορικών κέντρων. Παρεμβάσεις του σχεδίου αποτελούν επίσης και η αλλαγή χρήσης της βιομηχανικής περιοχής που βρίσκεται μέσα στην πόλη σε εμπορική, όπως επίσης και οι επεκτάσεις της δόμησης που γίνονται στα πλαίσιο των υπάρχοντων υποδομών αλλά και των περιοχών που χαρακτηρίζονται ως ιστορικά κέντρα.



Εικόνα 10 Πολεοδομικά-ιστορικά κέντρα/παρέμβαση σε βιομηχανική περιοχή με κόκκινο (Πηγή: <http://webapps.comune.trento.it>)

Το Γενικό πολεοδομικό σχέδιο αποτελείται από μία πληθώρα χαρτών οι οποίοι παρουσιάζονται στην σελίδα του δήμου του Τρέντο, δίνοντας μια γενική εικόνα των χρήσεων γης, των παρεμβάσεων σε αυτές αλλά και τα σχέδια για την κινητικότητα (δίκτυα μονοπατιών, στάθμευση). Οι χάρτες αυτοί, εξειδικεύονται σε μικρής κλίμακας διαγράμματα που αφορούν την εκάστοτε συγκεκριμένη παρέμβαση, περιλαμβάνοντας και τις κτηματολογικές πληροφορίες. Σημαντική είναι επίσης και η ύπαρξη ενός γεωγραφικού συστήματος των εδαφικών πληροφοριών, (Sistema Informativo Ambientale e Territoriale (S.I.A.T.)) το οποίο συλλέγει και ενημερώνει όλες εκείνες τις πληροφορίες που σχετίζονται με το περιβάλλον και τις εδαφικές οντότητες, αποτελώντας ένα σημαντικό εργαλείο στο σχεδιασμό.

## 2.2.2 Πρωτεύουσα σε ορεινούς όγκους - Η περίπτωση της Ανδόρρα Λα Βέγια

Η Ανδόρρα Λα Βέγια (Andorra la Vella), είναι η πρωτεύουσα του κρατιδίου της Ανδόρρας και αποτελεί την ψηλότερη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Βρίσκεται σε υψόμετρο 1.023 μέτρων στα ανατολικά Πυρηναία, συνορεύοντας με την Ισπανία και τη Γαλλία. Η πόλη έχει πληθυσμό 22.256 κατοίκων (2011) ενώ μαζί με τις γύρω δορυφορικές περιοχές (χωριά), ο πληθυσμός ανέρχεται στους 40.000. Η οικονομία της βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό (80% του ΑΕΠ, με τον αριθμό των τουριστών να ανέρχεται σε 10.000.000 ανά έτος) και επιπλέον αποτελεί ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο, καθώς πολλές επιχειρήσεις και τράπεζες από τις γειτονικές χώρες δραστηριοποιούνται εκεί λόγω του ευνοϊκού φορολογικού της καθεστώτος.

Το παραπάνω γεγονός αντικατοπτρίζεται και στην δομή της πόλης, μία δομή που αντανακλά το εμπορικό παρόν της και μοιάζει περισσότερο με μία δυτική πρωτεύουσα παρά με ορεινό οικισμό. Παρόλα αυτά, υπάρχει μία αστική διάταξη που υποχρεώνει ένα ποσοστό της τάξεως του 30% των κτιρίων να είναι με λιθοδομή έτσι ώστε να αποκτούν μία πιο παραδοσιακή ορεινή ταυτότητα. Οι χρήσεις του χώρου είναι παρόμοιες με οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή πόλη, και παρά το γεγονός ότι κατοικούν πάνω από 5 διαφορετικές εθνότητες στην περιοχή, δεν υπάρχει κάποιο πρότυπο χωρικού διαχωρισμού.



Εικόνα 11 Η Ανδόρρα λα Βέγια (Πηγή: Wikipedia)

Ένα σημαντικό στοιχείο της πόλης είναι ότι περικλείεται από ορεινούς όγκους σε πολύ κοντινή απόσταση από τον αστικό ιστό. Αυτό, σε συνδυασμό με τις μεγάλες κλίσεις είχε οδηγήσει ιστορικά σε πολλές καταστροφές κατοικιών και υποδομών

λόγω κατολισθήσεων. Για το σκοπό αυτό, συντάχτηκε το 1998 ένα σχέδιο προσαρμογής στις συνθήκες αυτές, το Rockfall Risk Management Master Plan, το οποίο ουσιαστικά επρόκειτο για ένα σχέδιο διαχείρισης και προστασίας της πόλης από τους κινδύνους κατολισθήσεων. Ουσιαστικά, το σχέδιο θέσπιζε ένα ανώτατο όριο, πάνω από το οποίο δεν επιτρέπεται η δόμηση. Επιπλέον, είχε σκοπό να δημιουργήσει ζώνες για τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης. Έτσι, διαχώριζε την περιοχή σε τρεις ζώνες με βάση το ανώτατο όριο δόμησης, την ζώνη απαγόρευσης της δόμησης, την ζώνη δόμησης με περιορισμούς και συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα και την ζώνη δόμησης χωρίς περιορισμούς. Τα προσαρμοστικά μέτρα για τις περιοχές που προϋπήρχαν στο όριο αυτής της γραμμής συμπεριλαμβανόταν επίσης σε έγγραφα του σχεδίου. Το σχέδιο αυτό είναι μέχρι και σήμερα νομικά δεσμευτικό για τις άδειες κατασκευής και λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης.



Εικόνα 12 Χάρτης ορίου δόμησης λόγω κατολισθήσεων και σχέδιο πόλης (Πηγή: Safeland, 2010)

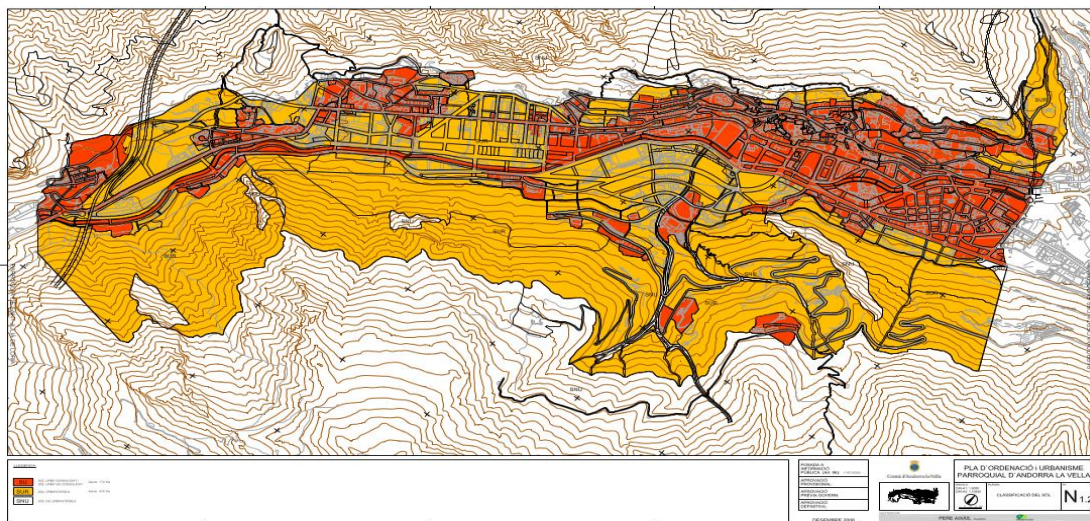
Ο αστικός χώρος της Ανδόρρα λα Βέγια επεκτείνεται κατά μήκος ενός κύριου οδικού άξονα που συνδέει την πόλη με την Ισπανία. Επίσης στο κέντρο της πόλης καταλήγουν άλλοι 3 μεγάλοι οδικοί άξονες (από Γαλλία και από άλλες πόλεις της Ανδόρρας), γεγονός που καθιστούν την πόλη ως σημαντικό πέρασμα. Μέσα από την πόλη διέρχεται επίσης ο μεγαλύτερος ποταμός της Ανδόρρας, Gran Valira, σχεδόν παράλληλα με τον κύριο οδικό άξονα. Λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η πόλη λόγω της ορεινότητας, αλλά και τις δημογραφικές τάσεις, φαίνεται ξεκάθαρα ότι υπάρχουν οξύμωρες διεργασίες στην εξέλιξη της πόλης. Το γεγονός ότι η περιοχή αποτελεί ένα εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο, λόγω των φορολογικών συνθηκών, οδηγεί σε ολοένα και μεγαλύτερη ζήτηση για κατοικία. Εκτός των άλλων, οι τουριστικές δραστηριότητες αυξάνονται ολοένα και περισσότερο και ως αποτέλεσμα υπάρχει μία συνεχής ανάπτυξη του ξενοδοχειακού

τομέα. Η ζήτηση για περισσότερο δομήσιμο έδαφος είναι εμφανής, αφού και σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (PLA D'ORDENACIÓ i URBANISME PARROQUIAL D'ANDORRA LA VELLA) του 2007, η αύξηση του πληθυσμού εκτιμάται με 1000 άτομα ανά έτος. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο προσπαθεί να λύσει αυτό το πρόβλημα σχεδιάζοντας την πόλη με χρονικό ορίζοντα το 2022, εκτιμώντας επίσης ότι το οικιστικό απόθεμα θα μπορεί να στεγάζει περίπου 65000 κατοίκους. Έτσι το κύριο μέλημά του είναι να βρει εκείνα τα εδάφη που θα είναι ικανά για φιλοξενήσουν κυρίως χρήσεις κατοικίας.

Οι στόχοι του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου συνοψίζονται στην ορθολογικότερη αξιοποίηση του χώρου, έτσι ώστε να υπάρχει εξοικονόμηση εδάφους για την δημιουργία επιπλέον υποδομών. Οι υποδομές αυτές προορίζονται κυρίως για οικονομικές δραστηριότητες τριτογενή τομέα και βιομηχανίας, καθώς και για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσω επέκτασης και βελτίωσης των ανοιχτών δημοσίων χώρων. Η επίτευξη της επέκτασης της πόλης γίνεται μέσω της επέκτασης του οδικού δικτύου και της σύνδεσης μεταξύ του νέου και του παλιού δικτύου. Ειδικότερα, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός παλαιών δρόμων που οδηγούσαν σε παλιούς εγκαταλελειμμένους οικισμούς, στους οποίους προβλέπεται αποκατάσταση και συνδεσιμότητα με το νέο δίκτυο με σκοπό να αναπτυχθούν νέα πολεοδομικά κέντρα. Προβλέπεται επίσης η κατασκευή ενός νέου δρόμου που θα συνδέει την πόλη με την επαρχία Comella που βρίσκεται νότια της Ανδόρρα Λα Βέγια, για την δημιουργία νέων οικιστικών πυρήνων κατά μήκος αυτού. Η επέκταση ως εκ τούτου, γίνεται στην περίπτωση αυτή μέσω του οδικού δικτύου. Αξίζει να αναφερθεί ότι η ορεινότητα της περιοχής δεν τις επιτρέπει να έχει σιδηροδρομικό δίκτυο. Παρόλα αυτά οι μεταφορές κρίνονται ικανοποιητικές, αφού η πόλη διαθέτει ένα ικανοποιητικό συγκοινωνιακό δίκτυο που την συνδέει με τις σιδηροδρομικές γραμμές της Ισπανίας και της Γαλλίας.

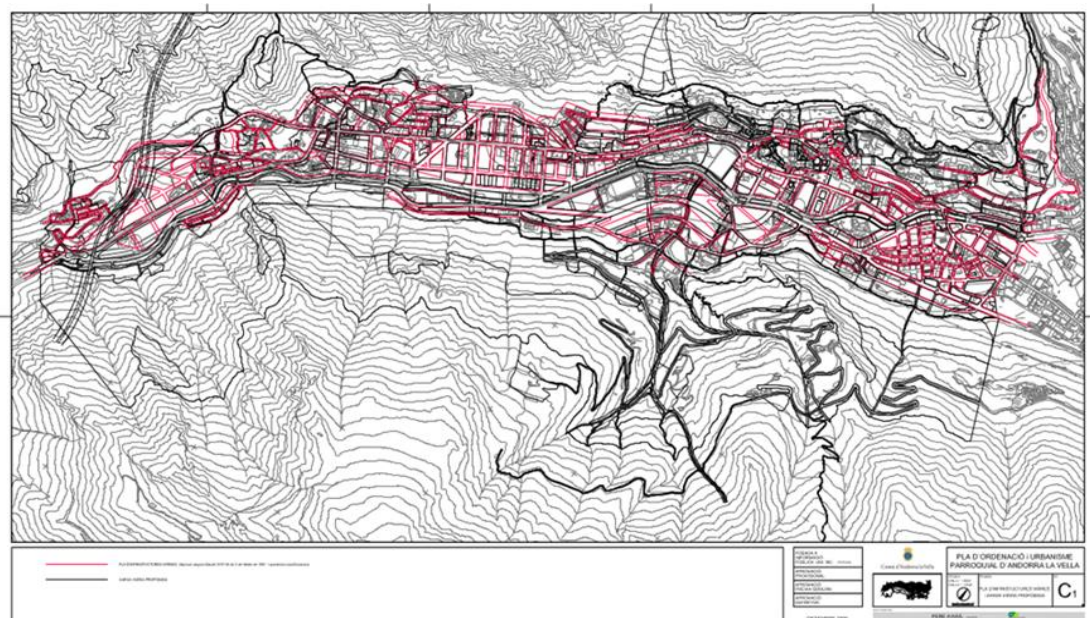
Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο χωρίζει ουσιαστικά την περιοχή σε τρεις κατηγορίες εδαφών, το αστικό, το αξιοποιήσιμο και το μη αξιοποιήσιμο έδαφος. Η αξιοποιήσιμη γη πρόκειται για έδαφος το οποίο θα χρησιμοποιηθεί κυρίως για δημιουργία νέων υποδομών κατοικίας και βιομηχανίας, ενώ η υπάρχουσα αστική γη αναμένεται να συγκεντρώσει περεταίρω τις εμπορικές υπηρεσίες. Τέλος η μη αξιοποιήσιμη γη πρόκειται για τις περιοχές που ορίζονται ως επικίνδυνες για δόμηση, οπότε δίνεται έμφαση στη δημιουργία γεωργικών δραστηριοτήτων σε αυτές, ενώ προβλέπεται η σύνδεσή τους με τους πολεοδομικούς πυρήνες, λαμβάνοντας πάντα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας. Επίσης, ορίζονται ζώνες χρήσεων για τον δημόσιο χώρο, όπως η ζώνη υδρολογικού χώρου, η ζώνη προστατευόμενου χώρου και οι ανοιχτοί χώροι (Comú d'Andorra la Vella, 2006).



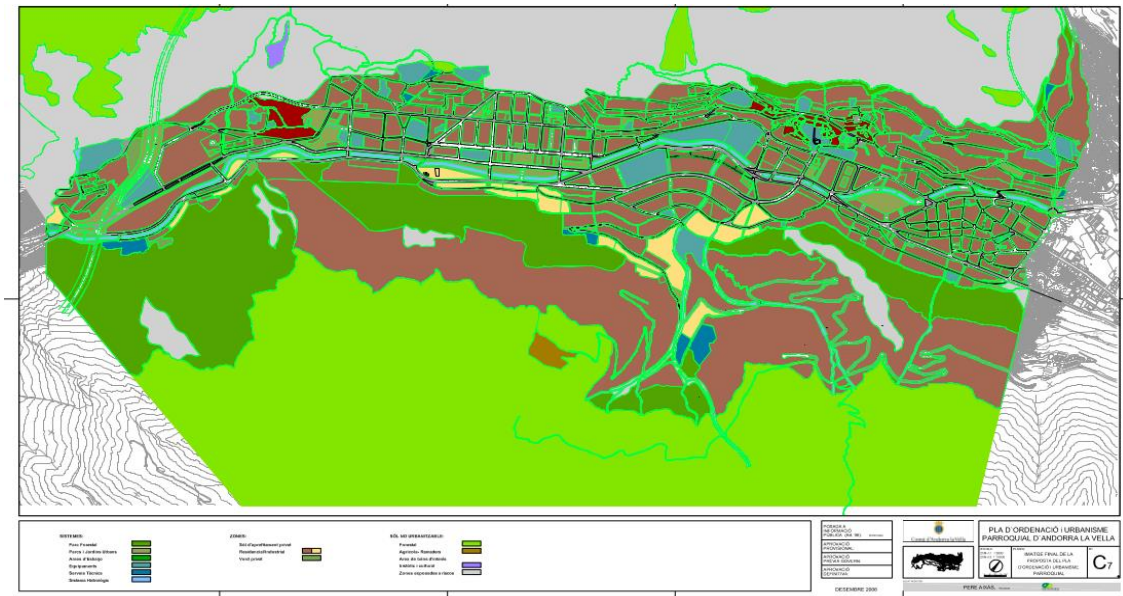


Εικόνα 13 Χάρτης εδάφους (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006)

Όπως προαναφέρθηκε η επέκταση της πόλης επιτυγχάνεται με την επέκταση του οδικού δικτύου και την δημιουργία κόμβων μεταξύ του υπάρχοντος και του παλαιού δικτύου. Αυτό αποτυπώνεται και στους παρακάτω χάρτες που δείχνουν τους νέους δρόμους αλλά και τις χρήσεις γης, όπως αυτές προτείνονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Όσον αφορά τους ανοιχτούς χώρους, το σχέδιο ορίζει την δημιουργία νέων πάρκων στον υπό ανάπτυξη χώρο, πάρκα που χωροθετούνται ανάμεσα στο ποτάμι και στον δομημένο χώρο, με τέτοιες προδιαγραφές έτσι ώστε όχι μόνο να αποτελούν χώρους αναψυχής, αλλά και ζώνες προστασίας για τυχόν πλημμυρικά φαινόμενα.

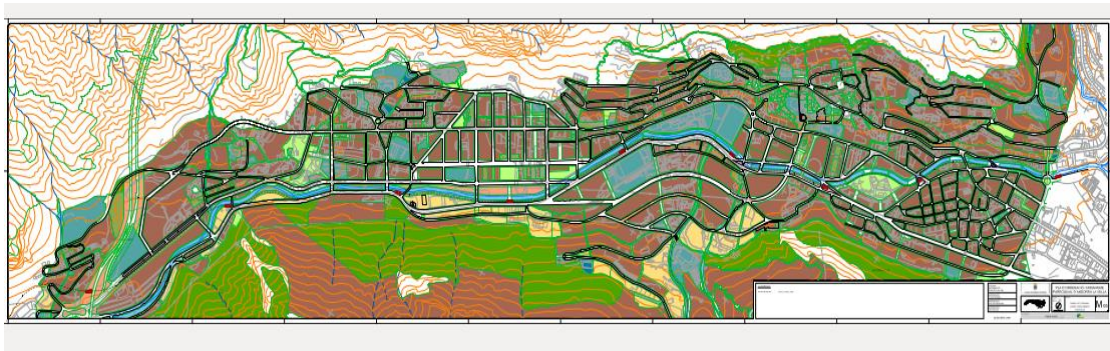


Εικόνα 14 Επέκταση οδικού δικτύου (με μαύρο το νέο οδικό δίκτυο). (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006)



Εικόνα 15 Επέκταση πόλης-χρήσεις γης (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006)

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο περιλαμβάνει επίσης ένα σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας. Το γεγονός ότι το κύριο μέσο μετακίνησης στην πόλη είναι το ιδιωτικό αυτοκίνητο σε συνδυασμό με την μεγάλη τουριστική κίνηση, δημιουργεί προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, περιορισμού κινητικότητας των πεζών, ρύπανσης και θορύβου. Το σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας περιλαμβάνει στρατηγικές ανάπτυξης και προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας, επανάκτησης του δημοσίου χώρου για τον πεζό και βελτίωσης του υπάρχοντος οδικού δικτύου. Όσον αφορά την δημόσια συγκοινωνία, το σχέδιο προτείνει την επέκταση του υφιστάμενου δικτύου με βάση τη ζήτηση, δημιουργώντας νέες συγκοινωνίες ειδικά για τους τουρίστες. Το σημαντικότερο είναι όμως ότι αναφέρει την δημιουργία ενός νέου συστήματος δημόσιας μεταφοράς το "Metro Aeri", το οποίο ουσιαστικά αποτελεί ένα υπερυψωμένο σιδηρόδρομο που θα διέρχεται κατά μήκος από τον ποταμό της πόλης. Το σύστημα αυτό είχε προταθεί αρχικά το 2004 για όλη την χώρα της Ανδόρρας και το σχέδιο αυτό το επαναφέρει ουσιαστικά για την πρωτεύουσα. Το συγκεκριμένο σύστημα είναι αρκετά πρωτοποριακό, όμως ακόμα βρίσκεται στην διαδικασία υλοποίησής του.

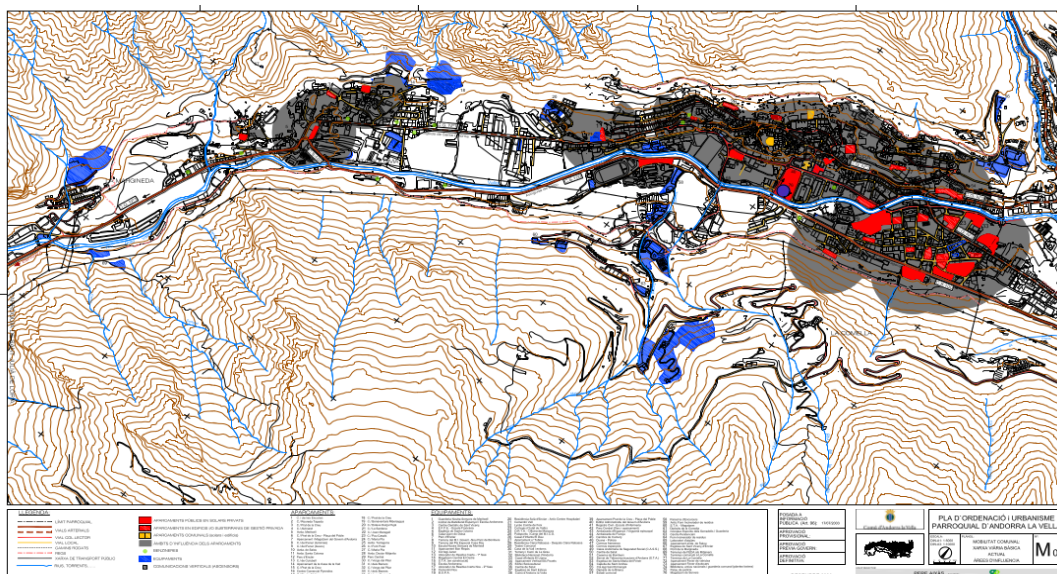


Εικόνα 16 Κύριες οδικές αρτηρίες και Metro-aeri (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006)

Το σχέδιο επίσης έχει αρκετές παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο για τους πεζούς (Διαπλάτυνση πεζοδρομίων κλπ), προτάσεις για εφαρμογές ηλεκτρονικών συστημάτων για την διαχείριση της κυκλοφορίας αλλά και μία νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ο κύριος στόχος είναι όμως να επιτευχθεί ένα ιδανικό ιεραρχικό σύστημα των μέσων μαζικής μεταφοράς με κύριο άξονα τον τοπικό υπερυψωμένο σιδηρόδρομο (metro aeri). Ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι δημιουργούνται αρκετοί υπόγειοι χώροι στάθμευσης, αλλά και πολλοί νέοι σταθμοί αστικής συγκοινωνίας με σκοπό την πύκνωση του δικτύου. Όλα τα παραπάνω συνοδεύονται με παρεμβάσεις στην κυκλοφορία του αυτοκινήτου, όπως απαγόρευση διέλευσης και μετατροπή λωρίδων αποκλειστικών για λεωφορεία, σε αρκετά τμήματα του οδικού δικτύου.



Εικόνα 17 Διαμόρφωση λωρίδων και αναπλάσεις σε κεντρικούς δρόμους (πριν-μετά) (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006)



Εικόνα 18 Δημόσιοι χώροι στάθμευσης-ακτίνες επιρροής, υποδομές για στάσεις συγκοινωνίας (Πηγή: Comú d'Andorra la Vella, 2006)

### 2.2.3 Τοπικό κέντρο κοντά σε ορεινούς όγκους - Η περίπτωση του Vevey

Το Vevey είναι μία πόλη 18.906 κατοίκων της Ελβετίας στην βόρεια όχθη της λίμνης Geneva δίπλα στην Λωζάννη, περιβαλλόμενη από ορεινούς όγκους των Άλπεων στο βόρειο τμήμα της. Η σταυρωτή δομή της, όπως θα αναλυθεί παρακάτω, την καθιστά αρκετά ξεχωριστή πόλη, καθώς αποτελεί ένα ιδανικό παράδειγμα διαμορφωμένης πόλης με βάση το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Η οικονομία της πόλης βασίζεται σήμερα στον τριτογενή τομέα, με τον δευτερογενή να διατηρεί επίσης ένα μεγάλο ποσοστό. Γενικά, ο δομημένος χώρος καλύπτεται στην πλειονότητά του από κατοικίες και μεταφορικές υποδομές ενώ τα βιομηχανικά κτίρια απαρτίζουν μόλις το 2,9% της συνολικής έκτασης. Δραστηριότητες πρωτογενή τομέα δεν παρατηρούνται όμως παρόλα αυτά, η πόλη αποτελεί κέντρο διερχομένων για εργασία, κυρίως από τη χώρα της Ελβετίας.



Εικόνα 19 Η πόλη του Vevey (Πηγή: wikitravel.org)

Η δομή της πόλης είναι αρκετά συμπαγής και ουσιαστικά αποτελείται από τέσσερα τεταρτημόρια γύρω από μία σταυροειδή μορφή που υλοποιείται από τον ποταμό Veveyse (κάθετος άξονας) και τις σιδηροδρομικές γραμμές (οριζόντιος άξονας). Στο κέντρο του σταυρού βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός, μαζί με τις κύριες υποδομές, τους κεντρικούς δρόμους και τους χώρους στάθμευσης, ενώ σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου βρίσκονται οι πυκνοδομημένες γειτονιές οι οποίες είναι περιοχές αποκλειστικής κυκλοφορίας πεζών. Το ιστορικό κέντρο της πόλης βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τεταρτημόριο, ενώ τα υπόλοιπα κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούνται για κατοικία. Πρόκειται για μία ενδιαφέρουσα δομή, η οποία ολοένα και δυναμώνεται με τα πολεοδομικά σχέδια της πόλης, που ουσιαστικά στοχεύουν στην διατήρηση και την ενίσχυσή της.



Εικόνα 20 Η δομή του Vevey (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011)

Το σχέδιο ολοκληρωμένης κινητικότητας και πολεοδομικού σχεδιασμού (Plan de mobilité et d'urbanisme intégré) της πόλης στοχεύει στην περεταίρω αξιοποίηση του μοντέλου αυτού έχοντας ως κύριο μέλημά του την προστασία του περιβάλλοντος, την αποκατάσταση του τοπίου και της λειτουργίας της πόλης, τον συντονισμό των μεταφορών, τη διαχείριση της στάθμευσης, την ήπια κινητικότητα και η βελτίωση της ποιότητας ζωής (Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011).

Για τον αστικό χώρο, κύριοι στόχοι του σχεδίου είναι η ενίσχυση της ελκυστικότητας της πόλης, δίνοντας έμφαση στο ιστορικό κέντρο και προετοιμασία του αστικού χώρου έτσι ώστε να προσφέρει υψηλές συνθήκες διαβίωσης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Έτσι το σχέδιο προτείνει μέτρα και παρεμβάσεις έτσι ώστε να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση των αποστάσεων και την προώθηση του κέντρου της πόλης ως παράγοντα διασφάλισης θέσεων εργασίας και χωροθέτησης επιχειρήσεων και η αναβάθμιση των δημόσιων χώρων. Για την κινητικότητα, δίνεται έμφαση στη σύνδεση των μέσων μαζικής μεταφοράς με όλες τις γειτονιές καθώς και στην προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου. Επίσης, αναβαθμίζεται το δίκτυο σιδηροδρόμων και το δίκτυο των αστικών λεωφορείων με απώτερο σκοπό την επέκταση της πόλης, ενώ λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό της διέλευσης οχημάτων από γειτονιές και τον περιορισμό της στάθμευσης επί των οδών.

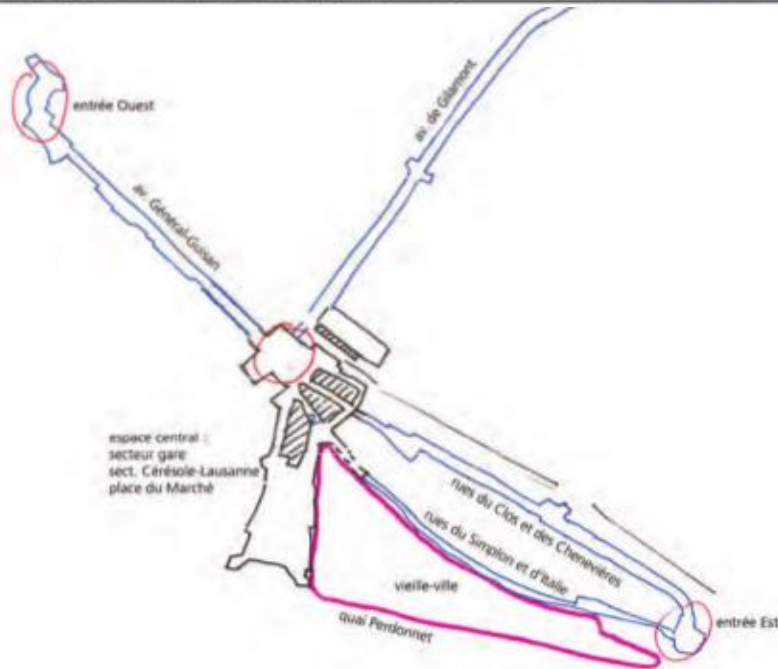
Με κατεύθυνση τα παραπάνω, το σχέδιο προτείνει για τον αστικό χώρο τις εξής παρεμβάσεις:

- Πύκνωση του βιομηχανικού ιστού στις κεντρικές περιοχές του “σταυρού”.
- Ανάπλαση όλης τις περιοχής του “σταυρού” με έμφαση στην δημιουργία μικτών χρήσεων γης δίνοντας έμφαση στις εμπορικές υπηρεσίες.
- Πύκνωση της κατοικίας στα τεταρτημόρια εκτός του ιστορικού κέντρου.
- Αναβάθμιση του κεντρικού σταθμού, με την δημιουργία επιπλέον ανοιχτών χώρων και επέκτασή του με σκοπό να βελτιωθεί η προσβασιμότητα του.
- Δημιουργία μίας νέας στρατηγικής περιοχής μεταφορών και συγκοινωνιών στην δυτική πλευρά της πόλης.



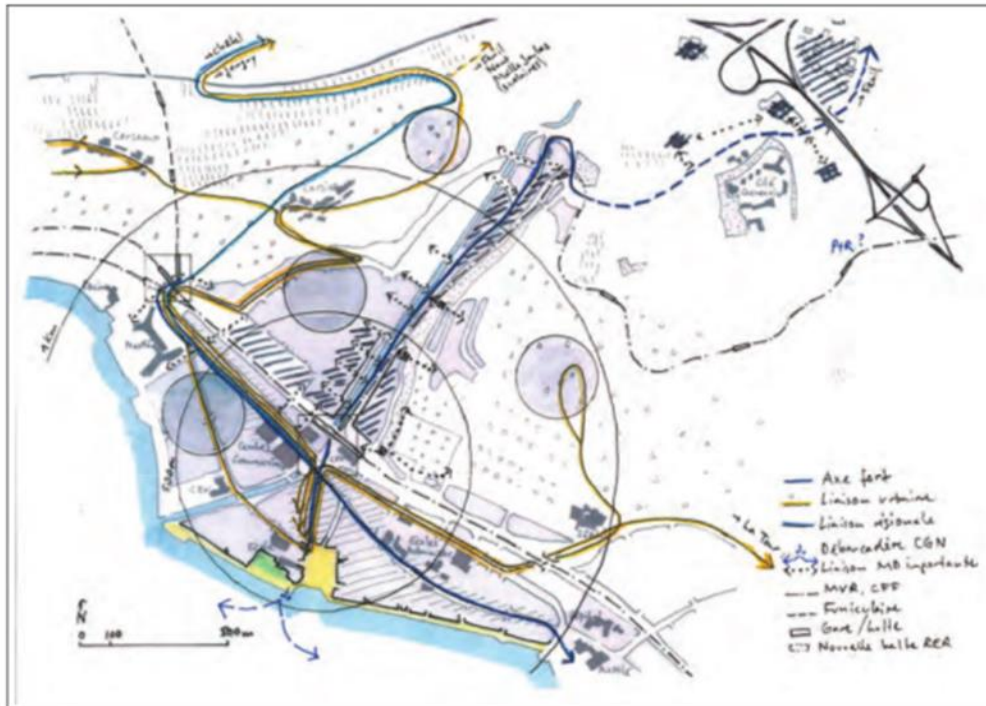
Εικόνα 21 Στρατηγικές ανάπτυξης (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011)

Για τους δημόσιους χώρους, το σχέδιο δίνει προτεραιότητα στην εξοικονόμηση χώρου από το υπάρχον οδικό δίκτυο με επαναπροσδιορισμό της ιεράρχησής του. Έτσι, προσαρμόζονται οι λειτουργίες του κάθε δρόμου, δίνοντας έμφαση στον περιορισμό των θέσεων στάθμευσης στις κεντρικές οδούς. Παράλληλα, δημιουργούνται θέσεις bike and ride και θέσεις park and ride, ενώ μειώνεται η κυκλοφοριακή διέλευση στις γειτονιές, με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, τοποθέτηση εμποδίων κλπ. Επιπλέον, το σχέδιο επικεντρώνεται στην δημιουργία επιπλέον ανοιχτών χώρων στις διασταυρώσεις οδών, και στην ανάπλαση του υπάρχοντος δημοσίου χώρου στο ιστορικό κέντρο.



Εικόνα 22 Παρεμβάσεις για τους δημοσίους χώρους-ανάπλαση κεντρικής περιοχής, ιστορικό κέντρο (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011)

Εκτός των παραπάνω, το σχέδιο κινητικότητας επικεντρώνεται στην κυκλοφορία μέσα και έξω από την πόλη, παρουσιάζοντας ένα ενδιαφέρον πρότυπο για την βιώσιμη κινητικότητα. Έμφαση δίνεται στις στρατηγικές για την προώθηση του ποδηλάτου, στις δημόσιες συγκοινωνίες αλλά και στις μετακινήσεις με ιδιωτικό αυτοκίνητο, στρατηγικές που αυτές συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα για τον δημόσιο χώρο. Όσον αφορά το ποδήλατο, προβλέπονται χώροι στάθμευσης ποδηλάτου στον κεντρικό σταθμό όπως και στα κέντρα των τοπικών γειτονιών. Επίσης, προτείνονται μέτρα επιδότησης αγοράς ποδηλάτου, όπως και δημιουργία εμποδίων ανάμεσα στις λωρίδες αυτοκινήτου και ποδηλάτου. Για την δημόσια συγκοινωνία, προβλέπεται πύκνωσή και ιεράρχησή της σε 3 κατηγορίες: την κύρια συγκοινωνία που είναι το τρένο, το δίκτυο λεωφορείων που παρέχουν συνδέσεις σε κεντρικά σημεία αλλά και στους περιφερειακούς αυτοκινητόδρομους, συνδεόμενα με τον σιδηροδρομικό σταθμό και το δίκτυο που προβλέπει συνδέσεις μεταξύ των περιοχών (τεταρτημορίων).



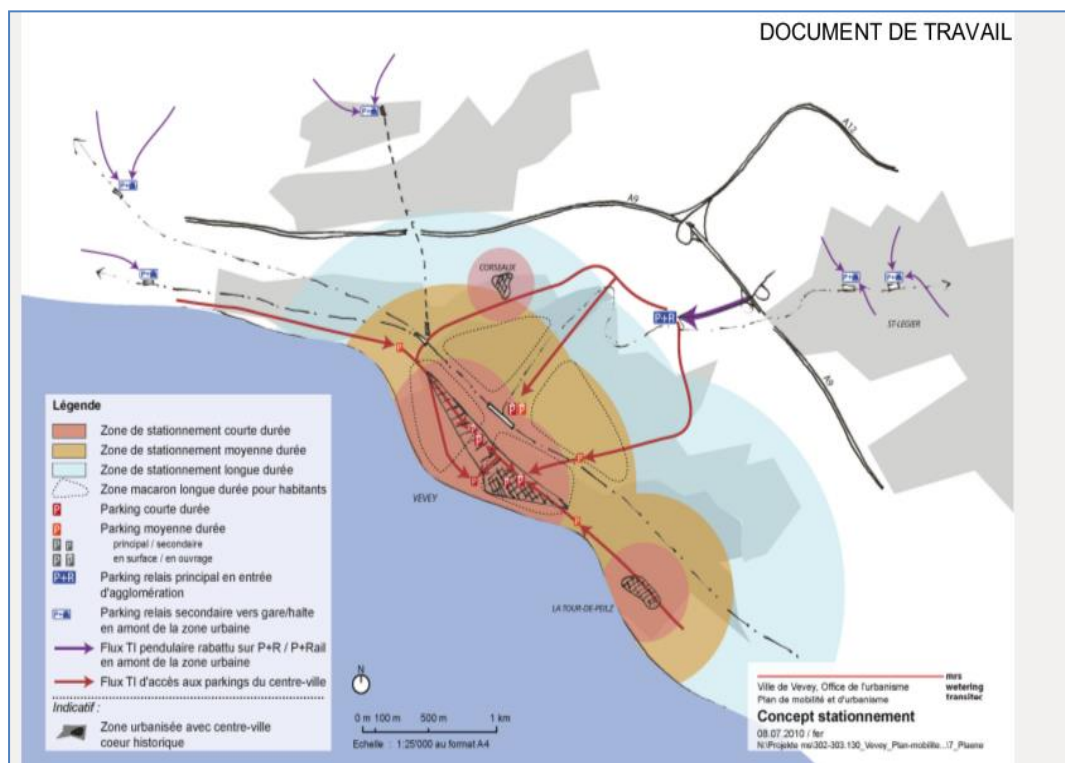
Εικόνα 23 Ακτίνες επιρροής ιεραρχικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011)

Τέλος, για την κίνηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου οι στρατηγικές έχουν να κάνουν με την ιεράρχηση του υπάρχοντος οδικού δικτύου, αφού, όπως αναφέρεται, οι υποδομές δεν είναι επεκτάσιμες. Έτσι, σκοπός είναι να ελεγχθεί η κυκλοφορία του αυτοκινήτου με απώτερο στόχο την μείωση της χρήσης του και την ενθάρρυνση της δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτό επιτυγχάνεται με διαίρεση του χώρου των δρόμων και ισοκατανομή μεταξύ των λωρίδων αυτοκινήτου και συγκοινωνίας. Εκτός αυτού δημιουργούνται περιμετρικές θέσεις στάθμευσης-δημόσιας συγκοινωνίας (park and ride) κυρίως στις αξονοδιασταυρώσεις αλλά και στα σημεία σύνδεσης με τους επαρχιακούς οικισμούς έξω από την πόλη, αλλά και θέσεις στα κεντρικά σημεία κυρίως κοντά στο σταθμό. Από την άλλη, μειώνονται όπως προαναφέρθηκε οι θέσεις στάθμευσης επί των κύριων οδών και των δημοσίων χώρων, οι οποίοι συγκεντρώνονται πλέον στον κοντά στον κύριο σταθμό με σκοπό να εξυπηρετούν και τον μεγάλο αριθμό των επισκεπτών. Στους παρακάτω χάρτες φαίνεται η ενδιαφέρουσα ιεράρχηση του οδικού δικτύου, μέσω ενός μεγάλου δακτυλίου που περικλείει την πόλη και μικρών αντίστοιχων σε επίπεδο τεταρτημορίων (γειτονιών), όπως επίσης και τα σημεία στάθμευσης μέσα και έξω από την πόλη. Αξίζει να αναφερθεί ότι το 25,2 % των εργαζόμενων χρησιμοποιεί σήμερα την δημόσια συγκοινωνία, ενώ το 42% το αυτοκίνητο, με το υπόλοιπο ποσοστό να χρησιμοποιεί το περπάτημα και το ποδήλατο (Swiss federal statistical office, 2008).





Εικόνα 25 Ιεράρχηση οδικού δικτύου (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011)



Εικόνα 24 Γενικός κυκλοφοριακός χάρτης-θέσεις στάθμευσης (Πηγή: Ville de Vevey, Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011)

## 2.2.4 Τοπικό κέντρο στα βουνά - Η περίπτωση του Albertville

Το Albertville είναι μία πόλη των Άλπεων στην νοτιοανατολική Γαλλία και βρίσκεται στις όχθες του ποταμού Arle, στη συμβολή με τον ποταμό Isère. Απαριθμεί

πληθυσμό 18.480 κατοίκων, αριθμός που έχει ολοένα και αυξανόμενους ρυθμούς. Η ταχεία ανάπτυξη της πόλης ξεκίνησε από το 1992 όταν και φιλοξένησε τους Χειμερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες. Βρισκόμενη σε στρατηγική τοποθεσία όντας πλαισιωμένη από τρεις οροσειρές, με υψόμετρο που κυμαίνεται από 330 έως 2.013 μέτρα, η πόλη αποτελούσε ιστορικά εμπορικό πέρασμα, έχοντας ως κύρια δραστηριότητα την γεωργία, ενώ επίσης ανέπτυξε μία ακμάζουσα βιομηχανία, (κυρίως της παραγωγής υδροηλεκτρικής ενέργειας και της χαρτοβιομηχανίας), λόγω της ύπαρξης άφθονου υδάτινου και δασικού δυναμικού. Μετά και τους Ολυμπιακούς Αγώνες η πόλη γνώρισε ραγδαία τουριστική ανάπτυξη αφενός, αφετέρου κατάφερε να διατηρήσει τον γεωργικό τομέα παραγωγής κυρίως στους πρόποδες των βουνών.



Εικόνα 26 To Albertville (Πηγή: kristenhouse.wordpress.com)

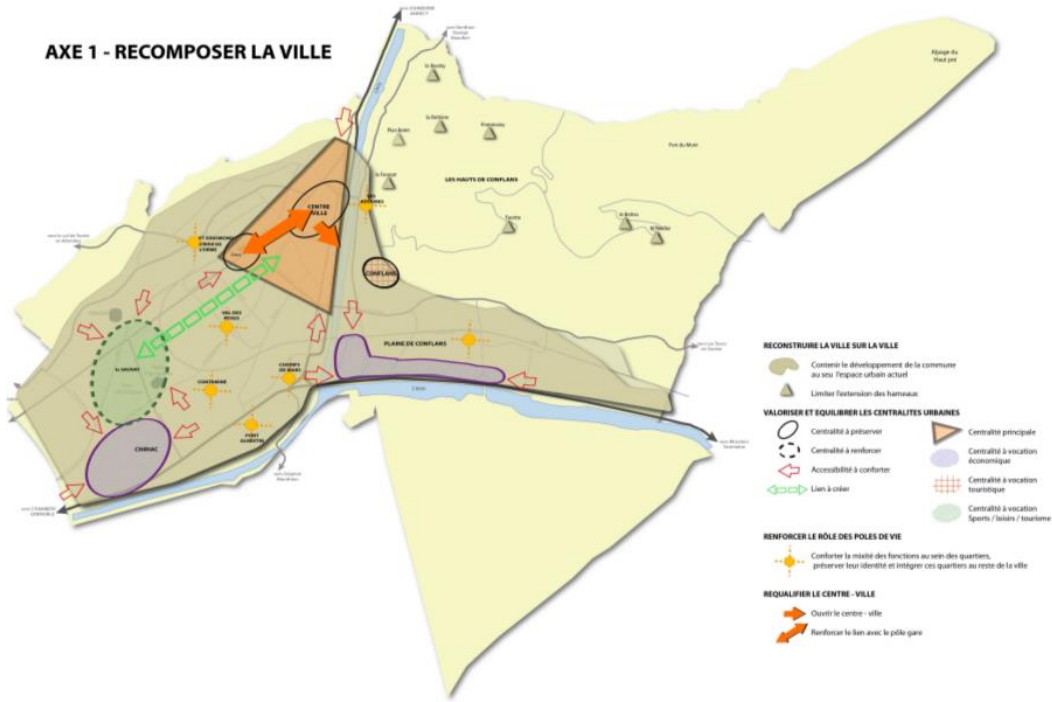
Σήμερα, αποτελεί κέντρο της περιοχής της ευρύτερης κοιλάδας Arlyserre και ως μία προσβάσιμη πόλη στην καρδιά των Βόρειων Άλπεων αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις σχετικά με την ταχεία αστικοποίηση και τις οποίες πιέσεις αποφέρει αυτή στο περιβάλλον. Ο σχεδιασμός της πόλης γίνεται σήμερα με το τοπικό πολεοδομικό σχέδιο του 2013 (Plan local d'urbanisme) το οποίο προσπαθεί να εναρμονιστεί με τις αντίστοιχες κατευθύνσεις του Σχεδίου Εδαφικής Συνοχής (Scot) της Arlyserre (ανώτερο επίπεδο) σε συνδυασμό με το project "Albertville 2030" το οποίο πρόκειται για ένα αστικό σχέδιο με μακροχρόνιες προτάσεις και εκτιμήσεις.

Το κύριο πρόβλημα της περιοχής είναι η συνεχής αστικοποίηση που λαμβάνει χώρα τα τελευταία χρόνια, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την υψηλή κατανάλωση του χώρου με παράλληλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Το πρόβλημα αυτό διευρύνεται σύμφωνα με το νέο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης, αφού υπάρχει η

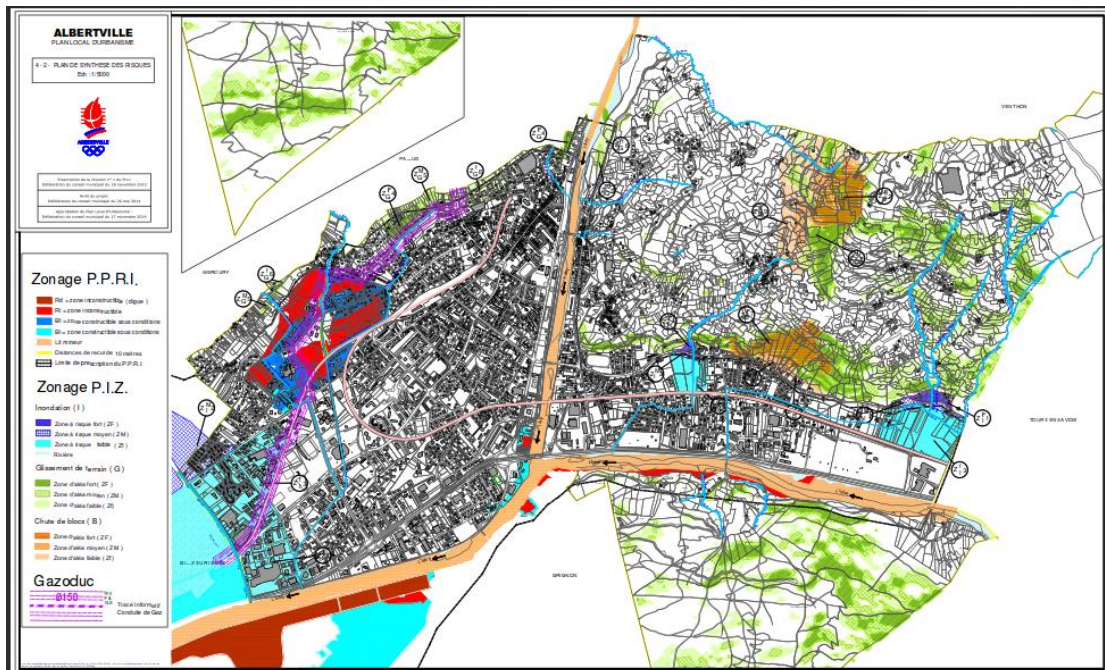
πρόβλεψη για περαιτέρω αύξηση του πληθυσμού μέχρι το 2020 (ειδικότερα, 3150 νέοι κάτοικοι που απαιτούν την παραγωγή του 1500 μονάδες κατοικίας, θα εγκατασταθούν στην πόλη). Σύμφωνα με τις πολιτικές αστικοποίησης των τελευταίων δεκαετιών (άναρχη και ανεξέλεγκτη δόμηση) το παραπάνω νούμερο θα ήταν ιδιαίτερα επιζήμιο χωρίς έναν νέο ορθολογικό σχεδιασμό. Αυτόν τον νέο σχεδιασμό προσπαθούν να επιτύχουν τα σχέδια, με κύριο στόχο την συγκράτηση της κατανάλωσης του χώρου και την καταπολέμηση της εξάπλωσης. Το δυναμικό για την επέκταση της γης είναι μόλις 25 εκτάρια οπότε ο κύριος σκοπός είναι η εφαρμογή μίας πυκνότητας της τάξεως των 60 κατοικιών ανά εκτάριο, ενώ σήμερα είναι 18 κατοικίες ανά εκτάριο, σύμφωνα με το σχέδιο εδαφικής συνοχής. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με μία γενική “ανοικοδόμηση της πόλης, μέσα από την πόλη” όπως αναφέρεται στο γενικό πολεοδομικό σχέδιο, για την προώθηση μιας συμπαγούς πόλης με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι κύριες κατευθύνσεις για τα παραπάνω είναι (PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014):

- Η αστική ανανέωση των ερημωμένων περιοχών
- Η εμφάνιση νέων γειτονιών πυκνής μορφής
- Η κατασκευή κατοικιών σε υποανάπτυκτα αγροτεμάχια
- Η ένταξη νέων κτιρίων σε επέκταση με τα υπάρχοντα (καθ ύψος)
- Η διακοπή της εξάπλωσης σε φυσικές περιοχές που είχαν χαρακτηριστεί ως μελλοντικές περιοχές αστικοποίησης από τον προηγούμενο σχεδιασμό

Με άξονα τα παραπάνω το σχέδιο χωρίζει την περιοχή σε ζώνες, προστατευόμενες περιοχές, περιοχές προς ανοικοδόμηση, νέες περιοχές κατοικίας, γεωργικές περιοχές προσδίδοντας χαρακτηριστικά δόμησης και χρήσης (συντελεστές, μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κλπ). Ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης και οι ζώνες απαγόρευσης τη δόμησης λόγω κινδύνων μορφολογίας του εδάφους. Ειδικότερα, όπως και στις περισσότερες περιπτώσεις πόλεων κοντά σε ορεινούς όγκους και σε ποταμούς, σχεδιάζονται ζώνες επικινδυνότητας κατολισθήσεων, πλημμύρων και καθιζήσεων του εδάφους. Άλλες πτυχές του σχεδίου είναι έχουν να κάνουν με την βελτίωση της αρχιτεκτονικής του τοπίου μέσω αναπλάσεων, την ενίσχυση των τοπικών κέντρων με την δημιουργία μικτών χρήσεων γης, ειδικότερα στις περιοχές με τις μεγάλες εγκαταστάσεις (σιδηροδρομικός σταθμός, νοσοκομείο και Ολυμπιακές εγκαταστάσεις) και τη μεταφορά του απομονωμένου κέντρου της πόλης μπροστά στις γραμμές συγκοινωνίας αφού η επανάκτηση του αστικού ιστού στην υπάρχουσα θέση του δεν είναι εφικτή. Επίσης, δημιουργείται μία νέα σύνδεση μεταξύ του κέντρου και των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων.



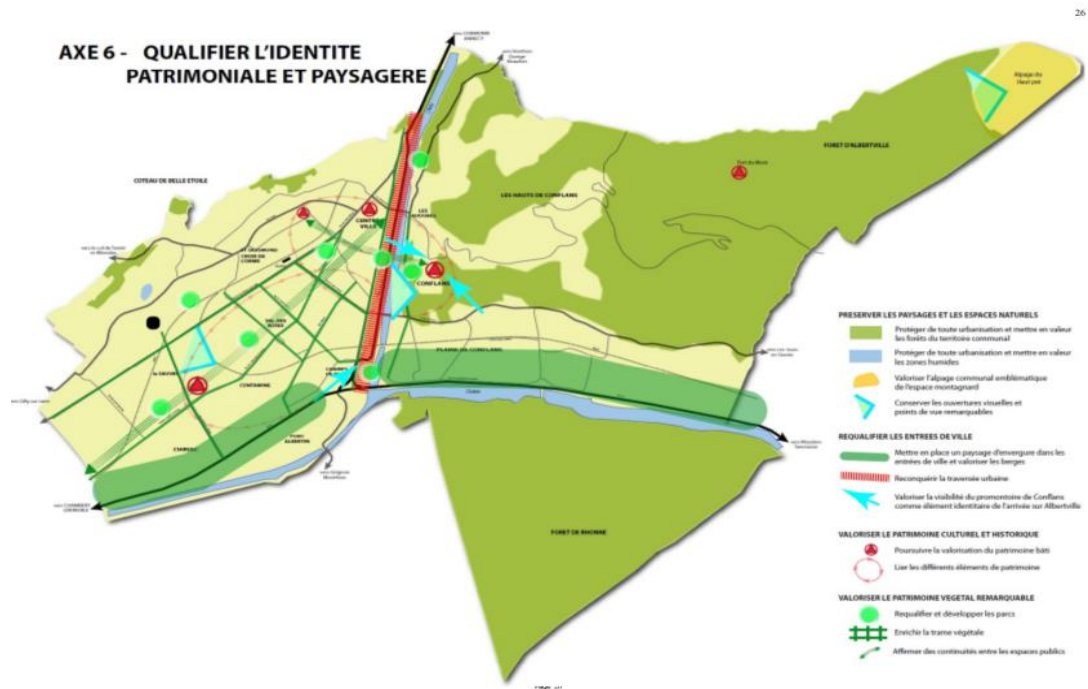
Εικόνα 27 Το σχέδιο ανοικοδόμησης της πόλης, Padd (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014)



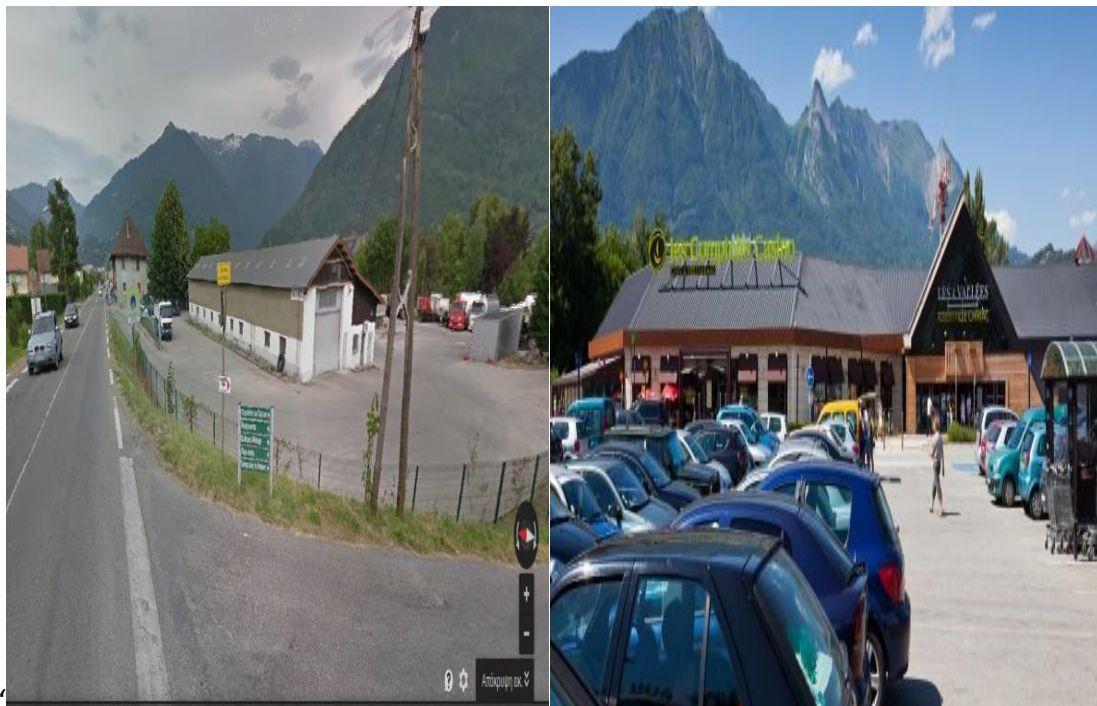
Εικόνα 28 Περιοχές επικινδυνότητας (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014)

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται επίσης στην μεταμόρφωση του τοπίου στις εισόδους της πόλης. Το κύριο πρόβλημα είναι ότι υπάρχουν αρκετές εμπορικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις στις κύριες εισόδους, γεγονός που αλλοιώνει το τοπίο και παράλληλα την εικόνα της πόλης. Έτσι, το σχέδιο προτείνει παρεμβάσεις όπως δενδροφυτεύσεις, αναπλάσεις των δομημένων περιοχών και προστασία από

περεταίρω δόμηση, έτσι ώστε να ενισχυθεί την ελκυστικότητα της πόλης. Το γενικό πλάνο παρουσιάζεται στο σχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης που περιλαμβάνει επίσης και τις περιοχές προστασίας περιβάλλοντος.

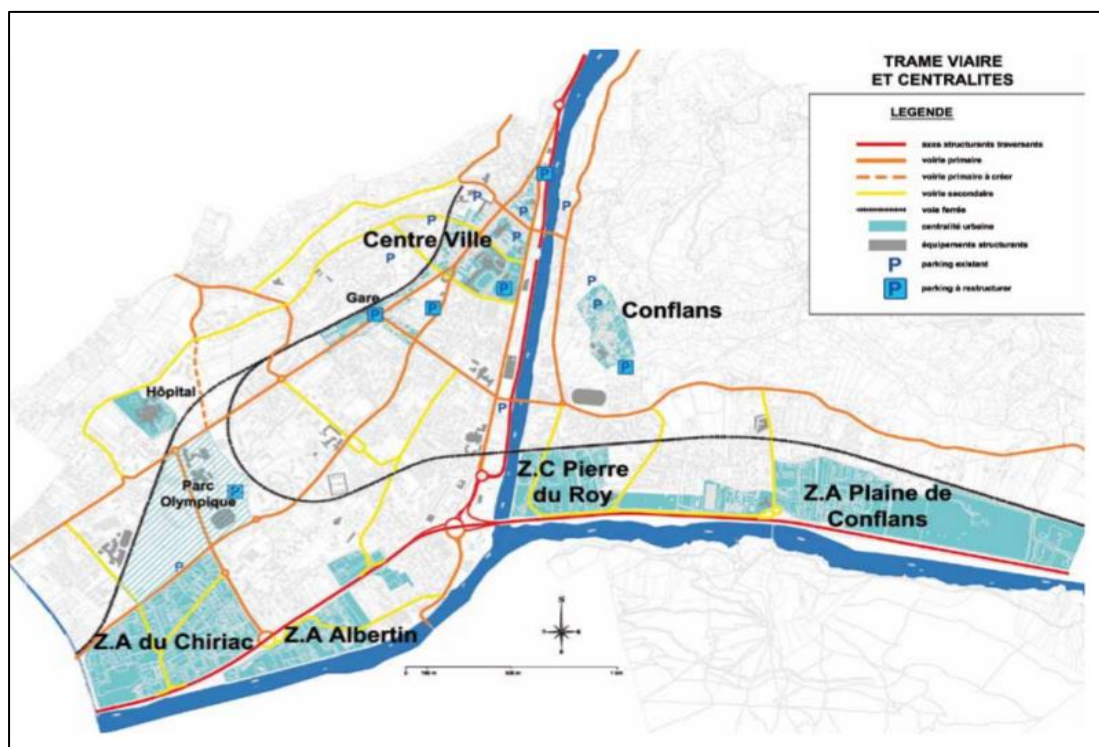


Εικόνα 29 Ανάπλαση των εισόδων-περιοχές προστασίας (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME ALBERTVILLE, 2014)



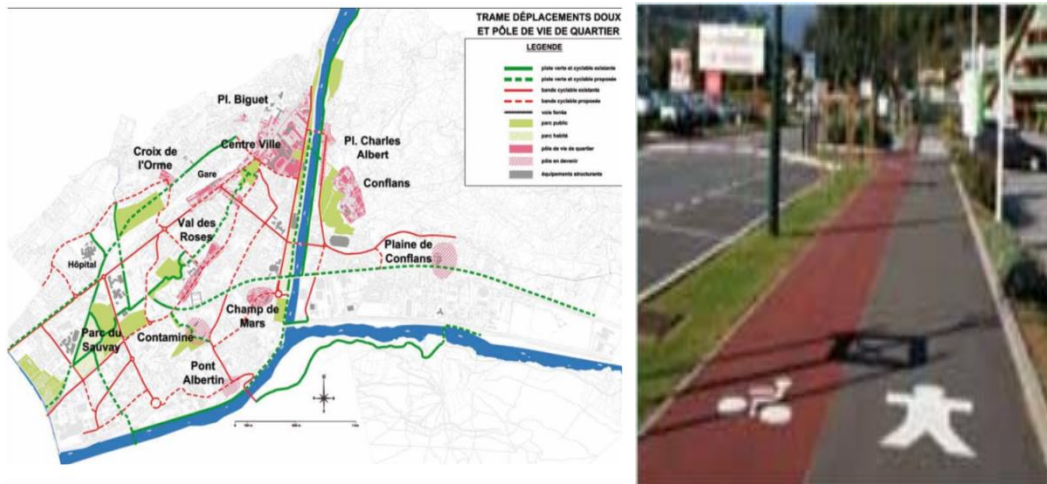
Εικόνα 30 Ανάπλαση χώρου στην είσοδο της πόλης (πριν-μετα) (Πηγές: google street view, www.mercialys.fr)

Το σχέδιο επίσης επικεντρώνεται στην αποτελεσματική κινητικότητα, δίνοντας προτεραιότητα στο υπάρχον οδικό δίκτυο, διακρίνοντάς το σε τρία επίπεδα ιεραρχίας: άξονες που συνδέουν τα πολεοδομικά κέντρα, βασικοί οδοί που συνδέουν τις γειτονιές και επαρχιακές οδοί που συνδέονται με τις αγροτικές περιοχές. Επίσης, προσδιορίζονται και κατασκευάζονται διαδρομές αναψυχής (περπατήματος και ποδηλάτου), κυρίως στις περιοχές ενδιαφέροντος, όπως στις όχθες του ποταμού Arle, στο Ολυμπιακό κέντρο και στο ιστορικό κέντρο. Τέλος, πυκνώνεται το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας με σκοπό να εξυπηρετεί τα νέα κέντρα, ενώ επαναπροσδιορίζεται η προσφορά στάθμευσης, με νέες θέσεις που συνδέονται άμεσα με τις εμπορικές περιοχές. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι παραπάνω στόχοι και προτάσεις συνδέονται άρρηκτα με το αστικό σχέδιο Albertville 2030, το οποίο πρόκειται για ένα όραμα που συντάχτηκε το 2010, για την αντιμετώπιση των προκλήσεων σε έναν άξονα 20ετίας, προσδιορίζοντας στρατηγικές και κατευθύνσεις ανάπτυξης για όλους τους τομείς της πόλης.

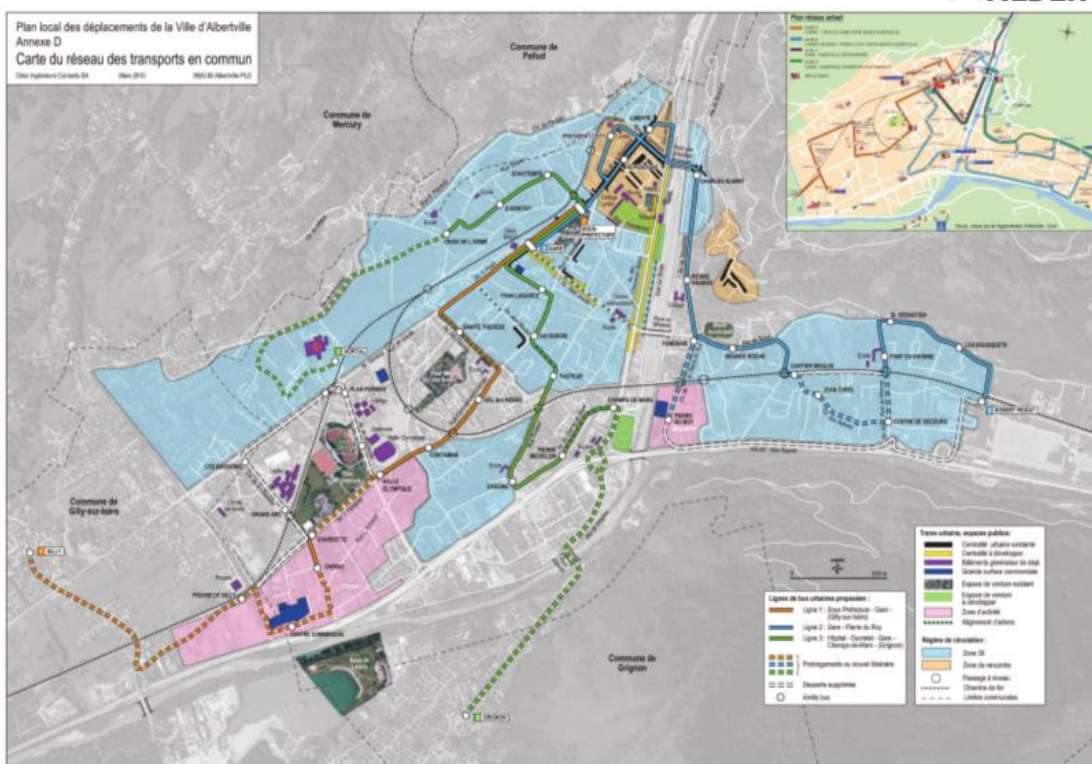


Εικόνα 31 Οδικό δίκτυο (Πηγή: Albertville 2030)

Όλα τα παραπάνω συνοδεύονται με μέτρα ανάπλασης του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού, στον οποίο δημιουργούνται στάσεις λεωφορείων, θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτου και ποδηλάτου, με παράλληλη μεταφορά εμπορικών, τουριστικών και δημόσιων υπηρεσιών. Το γενικό πλάνο του σχεδίου, είναι ένα δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων συνδυαζόμενο με δημόσια συγκοινωνία στο εσωτερικό της πόλης, με την κίνηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου να γίνεται κυρίως περιμετρικά.



Εικόνα 32 Αριστερά: Πεζόδρομοι (πράσινο) και ποδηλατοδρόμοι (κόκκινο), με διακεκομμένες γραμμές οι νέοι προβλεπόμενοι, δεξιά: θέση στάθμευσης συνδεδεμένη με ποδηλατοδρόμο και πεζόδρομο (Πηγή: Albertville 2030)



Εικόνα 33 Επέκταση δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (Πηγή: Albertville 2030)

### 2.2.5 Πόλη θέρετρο - Η περίπτωση του Σαμονί

Το Σαμονί (Charmonix) αποτελεί διαχρονικά μία πόλη θέρετρο της Γαλλίας, αφού βρίσκεται δίπλα στην υψηλότερη κορυφή των Άλπεων (Mont Blanc), σε υψόμετρο 1.035 μέτρων. Επεκτείνεται στην κοιλάδα του Σαμονί κατά μήκος του ποταμού Ανγε, και παρά το γεγονός ότι είναι η τέταρτη μεγαλύτερη κοινότητα σε έκταση στην Γαλλία, απαριθμεί πληθυσμό της τάξεως των 10.000 κατοίκων. Η πόλη από τις

αρχές του 19ου αιώνα ενεπλάκη με αυξανόμενο ρυθμό στην τουριστική βιομηχανία, από την οποία εξαρτάται πλήρως σήμερα. Η δημιουργία σημαντικών τουριστικών εγκαταστάσεων σε συνδυασμό με την κατασκευή αυτοκινητόδρομων, την ύπαρξη σιδηροδρομικού δικτύου και την σήραγγα του Mont Blanc που συνδέει την πόλη με την Ιταλία, οδήγησε στην ραγδαία ανάπτυξη της πόλης. Το Σαμονί αποτελεί σήμερα έναν διεθνή τουριστικό προορισμό, έχοντας περίπου 5 εκατομμύρια επισκέπτες ανά έτος, με την οικονομία της πόλης να στηρίζεται αποκλειστικά στον τομέα των υπηρεσιών τουρισμού, ενώ περιθωριακά στα γύρω χωριά που ανήκουν στον δήμο, εμφανίζεται ελάχιστη αγροτική δραστηριότητα.



Εικόνα 34 Το Σαμονί (Πηγή: [snowbrains.com](http://snowbrains.com))

Το Σαμονί αποτελείται από ένα κύριο κέντρο και 16 μικρούς οικισμούς που εξαπλώνονται στο νότιο τμήμα της κοιλάδας. Τα όρια της πόλης ορίζονται από έναν κύριο περιφερειακό δρόμο, συνδεδεμένο με μεγάλους οδικούς άξονες που διαπερνούν την πόλη και διασταυρώνονται μεταξύ τους. Η διαχρονική αύξηση του πληθυσμού οδηγεί σε μία συνεχή επέκταση της πόλης, όμως λόγω των γεωλογικών περιορισμών που επιβάλλονται από το ορεινό ανάγλυφο του εδάφους, οι δυνατότητες της αστικής ανάπτυξης είναι περιορισμένες. Έτσι, τα σχέδια της πόλης επικεντρώνονται κυρίως στην πύκνωση του οικιστικού ιστού στα υπάρχοντα όρια, δίνοντας περιοριστικές διατάξεις για τις κατασκευές νέων κτιρίων, συμπεριλαμβάνοντας στον πολεοδομικό σχεδιασμό σχέδια πρόληψης κινδύνων.

Με δεδομένη την απότομη όψη της κοιλάδας, τα χωριά έχουν εγκατασταθεί σε επικερδή καλλιεργήσιμη γη και βοσκοτόπια, προσπαθώντας παράλληλα να μείνουν ασφαλή από τις χιονοστιβάδες και τις πλημμύρες. Αυτός είναι και ένας λόγος για



την δομή των σπιτιών, τα οποία βρίσκονται είτε συνεχόμενα το ένα δίπλα στο άλλο, είτε πολλά χτισμένα πάνω σε έναν κοινό υπόγειο χώρο στάθμευσης, η είσοδος του οποίου βρίσκεται σε μια περιοχή που δεν εκτίθεται από φυσικές καταστροφές. Το υπόγειο parking προσφέρει έναν προστατευόμενο χώρο εγκλεισμού αλλά και ασφαλή πρόσβαση, όταν υπάρχει χιονοστιβάδα ή πλημμύρα. Σήμερα αποτελούν τεράστια παρακαταθήκη για την πόλη, καθώς είναι ίσως τα μοναδικά μέρη που μπορούν να συγκεντρώσουν νέες κατοικίες. Από τα πολεοδομικά σχέδια παρατηρείται ότι η επέκταση της πόλης γίνεται κυρίως στα χωριά που βρίσκονται στα νότια της κοιλάδας.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στο Σαμονί σήμερα γίνεται με τρία σχέδια, το Τοπικό Σχέδιο Ανάπτυξης (Plan Local d'Urbanisme), το οποίο συντάχθηκε το 2004 και αναθεωρήθηκε το 2014 και τα δύο σχέδια πρόληψης κινδύνων για πλημμύρες και χιονοστιβάδες (Plan de Prévention des Risques Inondation (2002), Plan de Prévention des Risques Avalanche (2010). Υπάρχει επίσης ένα πολύ ενδιαφέρον και πρωτοποριακό σχέδιο για την κινητικότητα που συντάχθηκε το 2008, (plan de développement urbain (PDU) αλλά και ένα σχέδιο για την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας (Territorial Climate and Energy Plan). Όλα τα παραπάνω σχέδια κρίνονται σήμερα άκρως επιτυχημένα για την αειφόρο αστική ανάπτυξη της πόλης, την βιώσιμη κινητικότητα και την μείωση των ενεργειακών δαπανών. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Σαμονί ψηφίστηκε ως “Αλπική πόλη της χρονιάς” για το 2015.

Το κύριο χαρακτηριστικό του Τοπικού Σχεδίου Ανάπτυξης είναι ότι προσδιορίζει τα όρια της αστικής περιοχής του Σαμονί, περιορίζοντας την επέκταση της πόλης προς τα χωριά διατηρώντας μία πράσινη ζώνη προστασίας μεταξύ των χωριών και της κοιλάδας. Ειδικότερα παρά την δεδομένη τουριστική άνοδο δεν υπάρχει μεγάλη ανάγκη για κύρια κατοικία διότι μόλις το 30% των κατοικιών χρησιμοποιούνται ως “πρώτη κατοικία”. Έτσι η περεταίρω οικοδόμηση θα λαμβάνει χώρα αποκλειστικά στα γειτονικά χωριά με σκοπό να μην υπάρχει μία ενιαία οικιστική μάζα, αλλά ένα πολυκεντρικό σύστημα, καθώς το κύριο πρόβλημα είναι ότι κάποια χωριά αστικοποιήθηκαν αρκετά ώστε να αποτελούν σήμερα γειτονιές της πόλης. Τέλος, προβλέπεται η δημιουργία νέων οικισμών περιμετρικά του Σαμονί, που προβλέπεται να αναπτυχθούν μέσω της επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου όπως παρουσιάζεται στο σχέδιο κινητικότητας (PDU) (PLAN LOCAL D'URBANISME DE CHAMONIX MONT-BLANC, 2008). Στην παραπάνω κατεύθυνση τα σχέδια πρόληψης κινδύνων βοηθούν αρκετά, δημιουργώντας ζώνες απαγόρευσης της δόμησης. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται τα όρια για την οικιστική ανάπτυξη, οι αγροτικές περιοχές και οι περιοχές προστασίας.



Εικόνα 35 Όρια πολεοδομικού σχεδίου Σαμονί (Πηγή: PLAN LOCAL D'URBANISME DE CHAMONIX MONT-BLANC, 2008)

Το σχέδιο χρησιμοποιεί τρεις ζώνες (οικιστική, αγροτική και προστασίας), προσδίδοντας χρήσεις γης οι οποίες παρουσιάζονται σε πέντε διαφορετικούς χάρτες για κάθε υποπεριοχή του Σαμονί. Οι χάρτες αυτοί παρουσιάζονται στην ιστοσελίδα του δήμου (<http://www.chamonix.fr/index.php/2015-03-26-09-19-59/urbanisme/82-plan-local-d-urbanisme.html>), το μέγεθός τους σε συνδυασμό με την λεπτομέρειά τους ανά περιοχή όμως, δεν επιτρέπει την παρουσίασή τους στην παρούσα εργασία, παρόλα αυτά μπορούν να περιγραφούν κάποια χαρακτηριστικά. Δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο μοτίβο διάρθρωσης των χρήσεων γης, καθώς πρόκειται για ένα τουριστικό θέρετρο με εμπορικές κυρίως υπηρεσίες να είναι διασκορπισμένες σε όλη την έκτασή της. Παρόλα αυτά διακρίνεται ένα κύριο πολεοδομικό κέντρο στο βορειοδυτικό τμήμα της, περιλαμβάνοντας κυρίως μικτές χρήσεις γης, ενώ επίσης στο βόρειο τμήμα της υπάρχει ένα σύνολο υποδομών που διατίθενται για την εκπαίδευση, τον πολιτισμό, τον αθλητισμό και αναψυχή. Η κατοικία εμφανίζεται σε όλο τον αστικό ιστό, ενώ αποτελεί την κυρίαρχη χρήση στα γύρω χωριά. Επίσης υπάρχουν πολλά διάσπαρτα πάρκα σε όλη την πόλη, ενώ ο ποταμός Arve την χωρίζει σε δύο μέρη που επικοινωνούν μεταξύ τους με 8 γέφυρες. Τέλος η ύπαρξη αρκετών και νέων προβλεπόμενων εγκαταστάσεων αναψυχής (χιονοδρομικά κλπ) εμφανίζεται κυρίως στα υψηλότερα υψόμετρα. Εκτός των παραπάνω, το σχέδιο επικεντρώνεται στην προστασία του τοπίου και περιβάλλοντος και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, δίνοντας περιορισμούς δόμησης σε συγκεκριμένες περιοχές, και στην επίτευξη μίας αρμονικής συνύπαρξης της γεωργικής με την τουριστική χρήση.

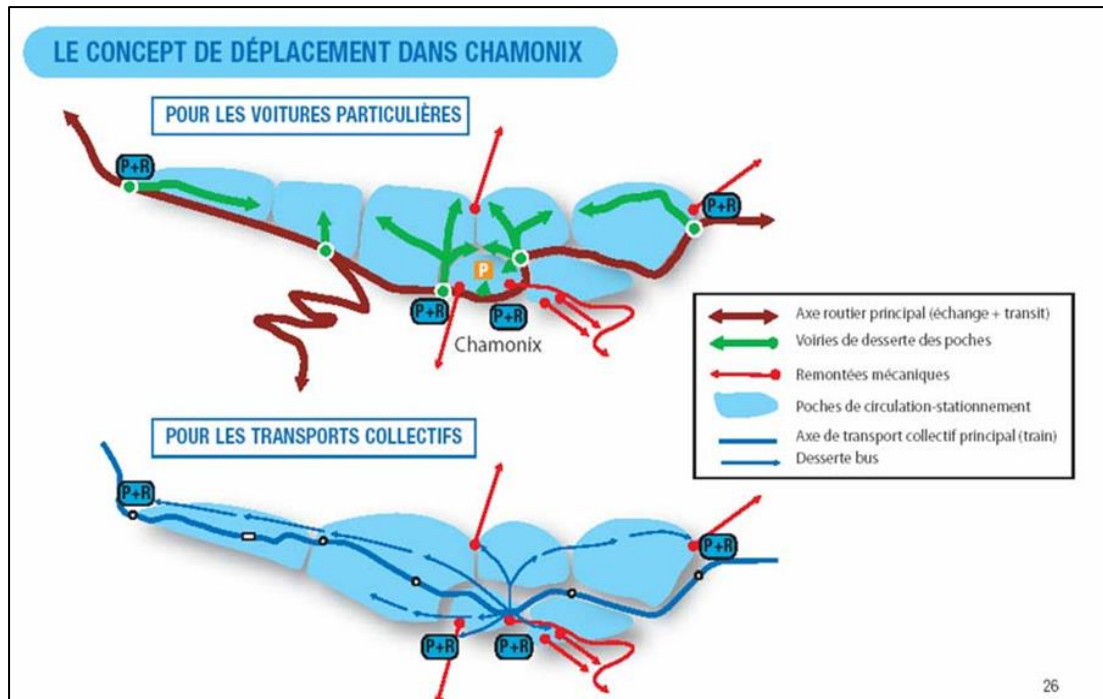
Σημαντικό κομμάτι του σχεδιασμού για την πόλη του Σαμονί αποτελεί το σχέδιο κινητικότητας του 2008. Ειδικότερα οι αρχές για την βιώσιμη κινητικότητα στο σχέδιο του Σαμονί είναι (Plan de Déplacement Urbain Haute Vallée de l' Arve, 2007):

1. Η ύπαρξη ενός κεντρικού δρόμου (αρτηρία) ο οποίος θα βρίσκεται όσον το δυνατόν περιφερειακά.
2. Η ύπαρξη ενός άξονα σιδηροδρομικής γραμμής.
3. Συμπληρωματικές πυκνές δημόσιες συγκοινωνίες σε εσωτερικούς δρόμους στον πυρήνα της πόλης.
4. Θέσεις Park and Ride για μετάβαση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στην δημόσια συγκοινωνία ή το τρένο.



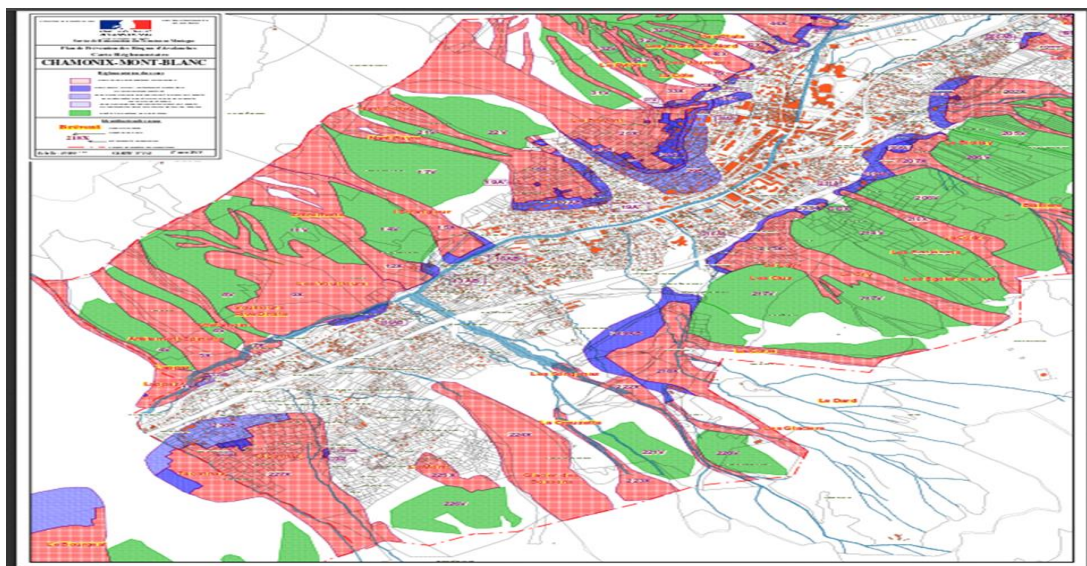
Εικόνα 36 Νέα θέση Park and ride στην είσοδο της πόλης (Πηγή google maps street view)

Το σχέδιο αυτό περιείχε συγκεκριμένες δράσεις για την προώθηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και την μείωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Το γενικό πλάνο αφορούσε την ανάπτυξη μίας πολυτροπικής προσβασιμότητας με πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων και των τρένων, με διπλασιασμό των οχημάτων, επέκταση των διαδρομών, και δημιουργία νέων σιδηροδρομικών σταθμών. Αρκετό ενδιαφέρον έχουν οι πολιτικές τιμολόγησης και στάθμευσης, καθώς δημιουργήθηκαν σταθμοί park and ride κατά μήκος όλων των στάσεων του σιδηρόδρομου. Επιπλέον, η συγκοινωνία στο κέντρο της πόλης γίνεται πλέον με Minibus, το οποίο είναι δωρεάν για όλους. Τέλος, σημαντική είναι η πολιτική της κάρτας των τουριστών, η οποία επιτρέπει ελεύθερη πρόσβαση σε όλο το συγκοινωνιακό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής. Η σημαντικότερη όμως πρόταση του σχεδίου αυτού είναι το πρόγραμμα “tram-train” το οποίο έχει να κάνει με την ανακαίνιση και αναδιάρθρωση της σιδηροδρομικής γραμμής, έτσι ώστε να διπλασιαστούν τα δρομολόγια, με στόχο την επίτευξη δρομολογίων συχνότητας ενός τρένου ανά μισή ώρα από τα χωριά στην πόλη. Επίσης, προβλέπεται επέκταση του δικτύου σε μη δομημένες περιοχές έτσι ώστε να συνάδουν με το πολεοδομικό σχέδιο για την δημιουργία νέων οικισμών σε αυτές.



Εικόνα 37 Σχέδιο για την βιώσιμη κινητικότητα (Πηγή: Plan de Déplacement Urbain Haute Vallée de l' Arve, 2007)

Αξίζει να γίνει αναφορά στα σχέδια πρόληψης κινδύνων του Σαμονί για φυσικές καταστροφές. Τα σχέδια αυτά έχουν ως στόχο την οριοθέτηση ζωνών επικινδυνότητας, ζωνών όπου απαγορεύεται η επιτρέπεται η δόμηση και ζωνών που δεν διατρέχουν κίνδυνο, όμως τυχόν δόμηση ενδέχεται να προκαλέσει πιθανότητα φυσικής καταστροφής. Περιλαμβάνουν χάρτες, διατάξεις αλλά και μέτρα προστασίας και πρόληψης κινδύνων για τυχόν υπάρχοντα κτίρια και εγκαταστάσεις.



Εικόνα 38 Μέρος του σχεδίου πρόληψης κινδύνων (Πηγή: Plan de Prévention des Risques Avalanche, 2010)

## 2.3 Συμπεράσματα

Όπως προαναφέρθηκε, τα προβλήματα των ορεινών πόλεων διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή, το κοινό μοτίβο της προσαρμογής στο φυσικό περιβάλλον όμως, συναντάται στην δομή τους όπως και στα σχέδιά τους. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στις ορεινές πόλεις σήμερα στοχεύει κυρίως στην προστασία του περιβάλλοντος, στον έλεγχο της αστικής εξάπλωσης, στην ανατροφοδότηση των ερημωμένων ορεινών οικισμών και των παραδοσιακών μορφών οικονομικής δραστηριότητας. Στο παραπάνω πλαίσιο, παρατηρείται μία τάση συνεχούς αύξησης των περιοχών προστασίας περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος και των αγροτικών περιοχών σε όλα σχεδόν τα σχέδια. Αυτό με την σειρά του μειώνει τον διαθέσιμο δομήσιμο χώρο στα μεγάλα ορεινά αστικά κέντρα, δημιουργώντας παράλληλα ευκαιρίες αναζωογόνησης των απομονωμένων μικρότερων ορεινών κοινοτήτων, στο πλαίσιο μίας γενικότερης πολυκεντρικής ανάπτυξης σε επίπεδο δήμου και επαρχίας. Σημαντικό κομμάτι του πολεοδομικού σχεδιασμού αποτελούν επίσης τα σχέδια πρόληψης και προσαρμογής σε φυσικούς κινδύνους, οι οποίοι ταυτίζονται άρρηκτα με την ορεινότητα, και συγκεκριμένα κινδύνους πλημμυρών, κατολισθήσεων, καθιζήσεων και χιονοστιβάδων.

Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας έχει εισέλθει με την σειρά της και στις ορεινές πόλεις. Ειδικότερα, σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν, αυτοτελή σχέδια κινητικότητας λειτουργούν ως συμπληρωματικά των πολεοδομικών σχεδίων προσπαθώντας να ανταποκριθούν στις προκλήσεις που παρουσιάζονται σχετικά με το δίπολο περιβάλλοντος-ανάπτυξης. Ειδικότερα σε πόλεις θέρετρα, ακολουθείται πάντα το σύγχρονο μοντέλο εξάπλωσης της πόλης μέσω του σιδηροδρομικού (όπου υπάρχει) και οδικού δικτύου. Τέλος, στις περισσότερες ορεινές χώρες, τα σχέδια εστιάζουν στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, προσπαθώντας να επιτύχουν μία αρμονική συνύπαρξη της σύγχρονης με την παραδοσιακή ορεινή ταυτότητα αποσκοπώντας κυρίως στην βελτίωση της εικόνας της πόλης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι σημαντικότερες πρακτικές σχεδιασμού των πόλεων που εξετάστηκαν.

<b>ΠΡΑΚΤΙΚΗ-ΣΧΕΔΙΑ-ΜΕΤΡΑ</b>	<b>ΠΟΛΕΙΣ</b>	<b>ΣΤΟΧΟΣ</b>
<b>ΣΧΕΔΙΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ</b>	ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ-ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ-ΠΡΟΒΛΕΨΗ-ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΦΥΣΙΚΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ
<b>ΣΧΕΔΙΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ-ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
<b>ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b>	ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

<b>ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ</b>	ΤΡΕΝΤΟ	ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΧΩΡΟΥ, ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΜΙΚΡΩΝ ΟΡΕΙΝΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ: “ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΞΙΑΣ”</b>	ΤΡΕΝΤΟ	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΑΓΡΟΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
<b>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΕ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΚΤΙΡΙΑ</b>	ΤΡΕΝΤΟ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
<b>ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ</b>	ΤΡΕΝΤΟ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
<b>ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΕ ΟΡΕΙΝΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ</b>	ΤΡΕΝΤΟ- ΣΑΜΟΝΙ	ΜΕΙΩΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΙΚΡΕΣ ΟΡΕΙΝΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥΣ
<b>ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ ΩΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΜΟ, ΜΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΜΟ, ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΜΟ ΥΠΟ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ</b>	ΑΝΔΟΡΡΑ ΛΑ ΒΕΓΙΑ	ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΧΩΡΟΥ
<b>ΕΠΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ</b>	ΑΝΔΟΡΡΑ ΛΑ ΒΕΓΙΑ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΟΛΗΣ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΕΝΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ ΓΙΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ
<b>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΑΡΚΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΤΑΜΩΝ ΚΑΙ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΧΩΡΟΥ</b>	ΑΝΔΟΡΡΑ ΛΑ ΒΕΓΙΑ	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΠΛΥΜΜΥΡΕΣ
<b>ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ, ΕΠΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΛΩΡΙΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ</b>	ΑΝΔΟΡΡΑ ΛΑ ΒΕΓΙΑ	ΑΠΟΦΥΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ
<b>ΠΥΚΝΩΣΗ ΤΟΥ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</b>	VEVEY	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

<b>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΙΚΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΚΥΡΙΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</b>	VEVEY	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
<b>ΠΥΚΝΩΣΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</b>	VEVEY	ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΕΝΤΡΟΥ-ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
<b>ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ</b>	VEVEY	ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΙΣΗ ΧΩΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΑΡΧΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ, ΕΝΔΥΝΑΜΩΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
<b>ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΕΡΗΜΩΜΕΝΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ-ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΘ' ΎΨΟΣ</b>	ALBERTVILLE	ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΞΑΠΛΩΣΗΣ
<b>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ ΣΕ ΥΠΟΑΝΑΠΥΚΤΑ ΑΓΡΟΤΕΜΑΧΙΑ</b>	ALBERTVILLE	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΧΕΩΝ ΣΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΔΟΜΕΣ
<b>ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</b>	ALBERTVILLE	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
<b>ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ</b>	ALBERTVILLE	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΣΥΜΠΑΓΟΥΣ ΠΟΛΗΣ
<b>ΠΥΚΝΩΣΗ-ΣΥΝΔΕΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ</b>	ALBERTVILLE	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ, ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
<b>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ "ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΖΩΝΩΝ" ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΜΩΝ</b>	ΣΑΜΟΝΙ	ΔΙΑΚΟΠΗ ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΗΣ ΕΞΑΠΛΩΣΗΣ

<b>ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ</b>	ΣΑΜΟΝΙ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΜΕΙΩΣΗ ΟΧΛΗΣΗΣ
<b>ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</b>	ΣΑΜΟΝΙ	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
<b>ΘΕΣΕΙΣ PARK % RIDE ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ, ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΡΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ</b>	ΣΑΜΟΝΙ, VEVEY	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πίνακας 1 Σημαντικότερες πολεοδομικές παρεμβάσεις, μέτρα και σχέδια στις πόλεις που εξετάστηκαν



### 3. ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 3.1 Εισαγωγή-Ορισμοί

Ο Ελληνικός ορεινός χώρος αποτελείται από βουνά μέσου ύψους, με την υψηλότερη κορυφή να φτάνει τα 2.918 μέτρα. Περιλαμβάνει μία ποικιλία ευαίσθητων φυσικών και ανθρωπογενών συστημάτων, περιέχοντας στοιχεία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της χώρας. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, ορεινές χαρακτηρίζονται οι κοινότητες που είτε το μεγαλύτερο μέρος τους βρίσκεται σε υψόμετρο άνω των 800 μέτρων, ή η εδαφική τους επιφάνεια είναι πολύ κεκλιμένη και κατ' εξοχήν ανώμαλη, χωρίζεται δε από χαράδρες ή καλύπτεται από ορεινούς όγκους που δημιουργούν πολλαπλές εδαφικές πτυχωσεις με υψομετρικές διαφορές μεγαλύτερες από 400 μέτρα. Επίσης όλες εκείνες οι Κοινότητες που η εδαφική τους επιφάνεια ή μεγάλο μέρος της βρίσκεται σε υψόμετρο ανώτερο από 800 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας. (Ε.Σ.Υ.Ε. 1995). Νομοθετικά, η οριοθέτηση των ορεινών περιοχών στην Ελλάδα γίνεται σύμφωνα με το ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργείου Γεωργίας (17/7/1997) (Καρανικόλας και Μαρτίνος 1999) για την ένταξη των Δήμων, Κοινοτήτων και Οικισμών της Ελλάδας στις περιοχές της Οδηγίας 75/268/ΕΟΚ. Έτσι, στις Ορεινές Περιοχές (Άρθρο 3, Παρ. 3) εντάσσονται Δήμοι, Κοινότητες και Οικισμοί που έχουν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) η κτηματική τους έκταση βρίσκεται σε υψόμετρο πάνω από 800 μέτρα,
- (β) η κτηματική τους έκταση βρίσκεται μεταξύ 600-800 μέτρων και οι κλίσεις του εδάφους είναι τουλάχιστον 16%,
- (γ) η κτηματική τους έκταση βρίσκεται σε υψόμετρο κάτω από 600 μέτρα με κλίσεις εδάφους τουλάχιστον 20%.

Εάν ένας Δήμος, Κοινότητα ή Οικισμός έχει μία από τις παραπάνω περιπτώσεις σε ποσοστό κτηματικής έκτασης τουλάχιστον 80% ή το άθροισμα των περιπτώσεων (α), (β), (γ) είναι τουλάχιστον 80% επί του συνόλου της κτηματικής τους έκτασης, τότε είναι δυνατόν να προταθεί για ένταξη στις ορεινές περιοχές. Η γενική πολυπλοκότητα του ορισμού των ορεινών περιοχών στην Ευρώπη όπως παρουσιάστηκε στο πρώτο κεφάλαιο συναντάται και στον Ελληνικό χώρο αφού σύμφωνα με τους Παπαδημάτου Α. και Ρόκο Δ. *“ η ορεινότητα μίας περιοχής, ο βαθμός δηλαδή στον οποίο η περιοχή είναι δυσπρόσιτη, δεν εξαρτάται, όμως, μόνο από το υψόμετρο, αλλά και από άλλα φυσικά χαρακτηριστικά όπως οι κλιματικές συνθήκες, η τοπογραφία και η μορφολογία του ευρύτερου χώρου, που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν δύσκολη την πρόσβαση προς και από αυτή. Ως συνέπεια η ορεινότητα συνεπάγεται σε μεγάλο βαθμό κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πολιτισμική απομόνωση”*.

Οι ορεινές περιοχές της Ελλάδας, όπως άλλωστε συμβαίνει στην πλειοψηφία των ορεινών περιοχών του κόσμου, αντιμετωπίζουν συγκεκριμένα προβλήματα τα οποία εστιάζονται κυρίως στην εγκατάλειψη και ερήμωσή τους, στην γήρανση του πληθυσμού, στον οικονομικό μαρασμό, στον κατακερματισμό των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, στη μικρή βλαστητική περίοδο, στις ακραίες καιρικές συνθήκες, στο έντονα και ραγδαία εναλλασσόμενο ανάγλυφο, στην έλλειψη βασικών υποδομών σε θέματα υγείας, παιδείας, επικοινωνίας κ.λπ. και στις απειλές που δέχεται το μοναδικό αλλά και ιδιαίτερα ευαίσθητο και ευάλωτο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον τους (Μιχαηλίδου και Ρόκος, 2004, Παπαδημάτου και Ρόκος, 2004, Ρόκος, 2004, 2007). Τα προβλήματα αυτά είναι απόρροια τόσο των ιδιαιτεροτήτων του ελληνικού φυσικού περιβάλλοντος, όσο και των κοινωνικών, πολιτικών, πολιτισμικών και οικονομικών συνθηκών και συγκυριών οι οποίες καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό συγκεκριμένες περιόδους της ελληνικής ιστορίας (Ρόκος, 2004).

### **3.2 Ιστορικά στοιχεία**

Ίχνη κατοίκησης στον ορεινό χώρο εμφανίζονται από την αρχαιότητα, ιστορικά όμως, η πρώτη μαζική και οργανωμένη κατοίκηση του ορεινού χώρου στην Ελλάδα παρατηρείται στον 15ο αιώνα. Η απαρχή της περιόδου της Τουρκοκρατίας, οδήγησε πολλούς Έλληνες στην μετακίνηση στα βουνά, αναζητώντας καταφύγιο. Ιδρύθηκαν έτσι οι πρώτοι οικισμοί, μικροί αρχικά σε μέγεθος που αυξανόταν σταδιακά. Στα χρόνια που ακολούθησαν, οι ορεινές περιοχές της Ελλάδας βίωσαν σημαντική ανάπτυξη, φτάνοντας στην ακμή τους σε μέγεθος και δραστηριότητες στον 18ο αιώνα. Οι ελληνικές ορεινές περιοχές μέχρι και το τέλος του 19ου αιώνα διακατείχαν υψηλά ποσοστά πληθυσμού και εργατικού δυναμικού, διατηρώντας έναν ιδιαίτερο ρόλο στην κοινωνία και την οικονομία της χώρας. Μέχρι και πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελλάδα ζει και ακμάζει στα βουνά, αναπτύσσοντας δραστηριότητες γεωργίας, κτηνοτροφίας και εμπορίου.

Ο 20ος αιώνας αποτελεί χρονολογικό σταθμό για τις ορεινές περιοχές της Ελλάδας, καθώς δρομολογήθηκαν σημαντικές διαθρωτικές αλλαγές που μετέβαλαν σταδιακά τα ορεινά ανθρωπογενή συστήματα, αλλαγές που προήλθαν από την εσωτερική μετανάστευση, τον εμφύλιο πόλεμο και την αστικοποίηση. Ειδικότερα, στις αρχές του 20ού αιώνα, αρκετοί κάτοικοι εγκαταλείπουν τις ορεινές περιοχές για την εύρεση καλύτερων συνθηκών ζωής, αφού η έξαρση της βιομηχανοποίησης συντελεί στην δημιουργία θέσεων εργασίας σε πεδινές περιοχές. Κατά την διάρκεια του εμφυλίου πολέμου, η ορεινή Ελλάδα αρχίζει να ερημώνει πληθυσμιακά και στις δεκαετίες του 60-70 ξεκινά το φαινόμενο της αστικοποίησης, με τους κατοίκους των ορεινών περιοχών να μεταναστεύουν μαζικά προς τα μεγάλα αστικά κέντρα. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την μη προσπελασιμότητά στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, προκάλεσαν την απώλεια του ενεργού ρόλου των ορεινών περιοχών,

οδηγώντας σε ερημοποίηση και παράλληλη ταυτοποίησή τους ως μειονεκτικές περιοχές. Μόλις τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία τάση επιστροφής στον ορεινό χώρο, κυρίως λόγω του τουρισμού, τάση η οποία ενισχύεται περισσότερο από την βελτίωση του οδικού δικτύου. Η τουριστική ανάπτυξη, αποτελεί επίσης και την βασικότερη πηγή εσόδων για πολλές ορεινές περιοχές στην Ελλάδα, έχοντας δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για τη συγκράτηση μόνιμου πληθυσμού σε αυτές. Παρόλα αυτά όμως, ο τουρισμός στην Ελλάδα διαμορφώθηκε με απουσία κατάλληλου σχεδιασμού, έχοντας επιφέρει σε πολλές περιπτώσεις αλλοίωση και υποβάθμιση του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου των ορεινών οικισμών.

Έτος	Συνολικός Πληθυσμός	Ημιορεινός Πληθυσμός	Ποσοστό ημιορεινού	Ορεινός πληθυσμός	Ποσοστό ορεινού
1971	8.768.641	1.781.689	20,3%	1.047.894	12%
1981	9.740.417	2.085.574	21,4%	941.973	9,7%
1991	10.259.900	2.236.351	21,8%	939.843	9,2%

**Πίνακας 1 Κατανομή πληθυσμού σε ορεινές και ημιορεινές κοινότητες (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε)**

Συνοπτικά οι ελληνικές ορεινές περιοχές στο παρελθόν χαρακτηρίζονται με μεγάλη πληθυσμιακή συγκέντρωση, σημαντικές παραγωγικές διαδικασίες με τοπική εξειδίκευση και οικονομική ανάπτυξη. Σήμερα, βιώνουν πολλά αναπτυξιακά προβλήματα, που σχετίζονται με την πληθυσμιακή συρρίκνωση, την ελλιπέστατη προσπελασιμότητά τους, καθώς επίσης και τη χαμηλή παραγωγικότητα. Τα προβλήματα αυτά, ενισχύονται με τα χαρακτηριστικά της γεωγραφικής τους θέσης, της απόστασης από τους άξονες ανάπτυξης (μεγάλα αστικά κέντρα) καθώς και τις περιβαλλοντικές και πολιτιστικές τους ιδιαιτερότητες. Είναι σαφές ότι ένας συνδυασμός από πολιτικούς, κοινωνικούς, οικονομικούς και ιστορικούς λόγους, δεν ευνόησε μέχρι σήμερα την "ανάπτυξή" τους σύμφωνα με το κυρίαρχο μοντέλο παραγωγής και κατανάλωσης.

### **3.3 Οικισμοί και πόλεις στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας**

Το δομημένο περιβάλλον των ορεινών περιοχών της Ελλάδας παρουσιάζει μεγάλη ιστορική και πολιτισμική ποικιλότητα τόσο σε ιστορικούς και αρχαιολογικούς τόπους και μνημεία όσο και σε μεγάλο αριθμό ορεινών οικισμών που αναπτύσσονται με μεγάλη πυκνότητα. Η σημασία των οικισμών αυτών, είναι ιδιαίτερη ακόμη και σήμερα, παρ' ότι ένας ικανός αριθμός τους χαρακτηρίζεται από φθίνουσα πορεία, αφού διαθέτουν εμφανή χαρακτηριστικά γνωρίσματα της λαϊκής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, του περιβάλλοντος και της ιστορίας της χώρας που συνδέονται άρρηκτα με τις λαϊκές πολιτιστικές παραδόσεις, την παραγωγή

παραδοσιακών αγροτικών προϊόντων, την αρμονική συνύπαρξη με το περιβάλλον (Γουρτιώτης, 2012).

Η Ελλάδα διακρίνεται για το μικρό μέγεθος αλλά και το μεγάλο πλήθος των ορεινών οικισμών. Οι ημιαστικοί οικισμοί (2.000-10.000 άτομα) αποτελούν μόνο το 13% των ορεινών οικισμών (Παπαδημάτου και Ρόκος, 2004), ενώ τα ορεινά αστικά κέντρα (άνω των 10.000 ατόμων) είναι ελάχιστα όπως η Νάουσα ή το Καρπενήσι. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο ψηλότερος οικισμός της Ελλάδας είναι η Σαμαρίνα, χωριό του νομού Γρεβενών που βρίσκεται στην βόρεια Πίνδο στις ανατολικές πλαγιές του Σμόλικα σε υψόμετρο 1.650 μέτρων, και απαριθμεί πληθυσμό της τάξης των 700 κατοίκων. Το μικρό μέγεθος των οικισμών έχει συντελέσει στη διαφύλαξη του ορεινού φυσικού περιβάλλοντος, των νερών, των εδαφών και της ατμόσφαιρας, που δεν κακοποιήθηκαν από τη μαζική υπεράντληση υδάτων, την εντατική γεωργία και μονοκαλλιέργεια και τη συσσώρευση βιομηχανιών και οχημάτων. Έτσι, σε αντίθεση με τις πεδινές αγροτικές και αστικές περιοχές, αλλά και πολλές ευρωπαϊκές ορεινές περιοχές, οι ορεινές περιοχές της Ελλάδας χαρακτηρίζονται από έναν αναντικατάστατο φυσικό πλούτο, που φιλοξενεί σημαντικό αριθμό άγριων φυτικών και ζωικών ειδών προσαρμοσμένων στις τοπικές κάθε φορά συνθήκες. Το δομημένο περιβάλλον των ελληνικών ορεινών περιοχών μπορεί να διακριθεί σε:

- Ελάχιστες πόλεις στους πρόποδες των βουνών, που λειτουργούν ως αστικά κέντρα (κυρίως στην Μακεδονία, Νάουσα).
- Οικισμούς και κωμοπόλεις με σημαντική τουριστική ανάπτυξη (Αράχοβα, Ζαγοροχώρια).
- Οικισμούς και κωμοπόλεις με μόνιμο πληθυσμό που δε στηρίζονται αποκλειστικά στον τουρισμό (Μέτσοβο, Κόνιτσα, Βυτίνα).
- Οικισμούς με ελάχιστους μόνιμους κατοίκους και εποχιακό μόνο τουρισμό (τα περισσότερα χωριά της Ηπείρου, της Αρκαδίας, της Μακεδονίας).
- Οικισμοί έρημοι (πολλοί ορεινοί οικισμοί σε όλη την Ελλάδα).

Ενώ οι ορεινές περιοχές αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της έκτασης της χώρας, κατοικούν σήμερα σ' αυτές λιγότερο από το 1/10 του συνολικού πληθυσμού. Κατά την απογραφή του 1991, καταγράφηκαν 1.505 ημιορεινές και 2.138 ορεινές κοινότητες, δηλαδή 3.643 ορεινοί με την ευρύτερη έννοια οικισμοί που καταλαμβάνουν περίπου το 71% (42% ορεινό και 29% ημιορεινό) του συνόλου της έκτασης της χώρας. Σύμφωνα με στοιχεία του 2004, ο ορεινός όγκος της χώρας μας αποτελείται από 3.345 Δήμους, Κοινότητες και οικισμούς, καταλαμβάνει έκταση 77,6 εκ. στρ. από τα οποία τα 13,08 εκ. στρ. είναι έκταση που μπορεί να καλλιεργηθεί, τα 36,42 εκ. στρ. είναι βοσκότοποι και τα 24,02 είναι δάση (Παπαδημάτου και Ρόκος, 2004). Με την διοικητική διαίρεση Καλλικράτη ο αριθμός των δήμων που χαρακτηρίζονται ως ορεινοί, είχε μειωθεί δραματικά, έχοντας ως

αποτέλεσμα την όξυνση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Ειδικότερα, πολλοί ορεινοί δήμοι συνενώθηκαν με ανομοιογενείς πεδινούς, χάνοντας ουσιαστικά τον ορεινό τους χαρακτηρισμό. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι ήδη περιθωριοποιημένοι ορεινοί οικισμοί να βυθιστούν βαθύτερα στη σκιά των πεδινών. Οι ημιορεινοί και ορεινοί δήμοι της χώρας από 61,6% όλων των δήμων επί «Καποδίστρια», έπεσαν μόλις στο 9,5% με τον «Καλλικράτη». Περιοχές όπως το Καρπενήσι, η Δίρφυς, το Αμύνταιο, τα Καλάβρυτα, η Δημητσάνα, η Μάνη, το Μπέλες, ο Χολομώντας, το Πάικο, το Βέρμιο, τα Πιέρια, ο Κίσαβος, το Φεγγάρι της Σαμοθράκης, το Υψάριο της Θάσου, ακόμη και ο Όλυμπος, εξαφανίστηκαν διοικητικά από τα ορεινά της χώρας. Με το σχέδιο «Καλλικράτης» μόλις 33 δήμοι χαρακτηρίζονται ορεινοί ενώ αρκετοί οικισμοί στα βουνά δεν αποτελούν πια έδρες δήμων. Παρόλα αυτά, το 2013 ενσωματώθηκε η οδηγία 85/148/ΕΟΚ περί τροποποίησης της οδηγίας 81/645/ΕΟΚ, περί του κοινοτικού καταλόγου των μειονεκτικών γεωργικών περιοχών κατά την έννοια της οδηγίας 75/268/ΕΟΚ συμπεριλαμβανομένων και των χαρακτηριζόμενων ως ορεινών δήμων. Ουσιαστικά σήμερα, εάν μία ορεινή κοινότητα σύμφωνα με την οδηγία 85/148/ΕΟΚ ανήκει σε έναν δήμο, τότε ο δήμος χαρακτηρίζεται ως ορεινός.

Το σημαντικότερο πρόβλημα των ορεινών οικισμών έχει να κάνει με την απουσία στοιχειωδών υποδομών. Ειδικότερα, το οδικό δίκτυο είναι στο μεγαλύτερο μέρος του ανεπαρκές με αποτέλεσμα η σύνδεση των ορεινών οικισμών με την υπόλοιπη Ελλάδα να είναι αρκετά προβληματική. Μόλις τα τελευταία χρόνια, η κατασκευή σύγχρονων οδικών αξόνων όπως η Εγνατία Οδός, έχει μεταβάλει σημαντικά τον χρόνο και την ποιότητα πρόσβασης σε πολλές ορεινές περιοχές, όμως η πλειοψηφία των ορεινών οικισμών αντιμετωπίζει ακόμα αρκετά προβλήματα. Εκτός των παραπάνω, η πλειοψηφία των ορεινών δήμων και κοινοτήτων δεν διαθέτει υποδομές εκπαίδευσης, περίθαλψης, χώρους ψυχαγωγίας κλπ. Ακόμα και στις ελάχιστες περιπτώσεις ύπαρξης τέτοιων υποδομών, παρατηρείται ελλιπής εξοπλισμός και υπολειτουργικότητα. Η διαχρονική έλλειψη πολιτικής για τις ορεινές περιοχές στην χώρα μας έχει παίξει σημαντικό ρόλο στην έλλειψη των βασικών υποδομών, η οποία εξηγεί σε μεγάλο βαθμό το γεγονός της συνεχόμενης εγκατάλειψης των ορεινών οικισμών και την σημερινή εικόνα του ελληνικού ορεινού χώρου.

### **3.4 Σχεδιασμός των ελληνικών ορεινών περιοχών**

#### **3.4.1 Ο σχεδιασμός στην Ελλάδα μέχρι σήμερα**

Τα παρακάτω στοιχεία ισχύουν έως και το έτος 2014. Παρατίθενται για να γίνει κατανοητός ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, αφού σε όλες τις περιοχές έχουν σχεδιαστεί με βάση αυτά. Ο νέος νόμος 4269/2014 αλλάζει τα επίπεδα και τα σχέδια γενικότερα στην Ελλάδα, όμως δεν έχει εκπονηθεί κάποιο σχέδιο μέχρι στιγμής με τα νέα δεδομένα.

Τα επίπεδα σχεδιασμού στην Ελλάδα ουσιαστικά διαχωρίζονται με τις έννοιες του χωροταξικού και του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ο χωροταξικός σχεδιασμός υπάγεται στον νόμο Ν 2742/99 και ουσιαστικά αναφέρεται στον σχεδιασμό σε Εθνική κλίμακα με αρχές την ευρύτερη και ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, την προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση των όρων διαβίωσης των πολιτών, με σκοπό την εξασφάλιση μιας ανταγωνιστικής παρουσίας της χώρας στον ευρύτερο ευρωπαϊκό και όχι μόνο χώρο. Ο χωροταξικός σχεδιασμός ιεραρχείται με τη σειρά του σε τρία επίπεδα, το Γενικό Πλαίσιο, το Ειδικό Πλαίσιο και τα Περιφερειακά Πλαίσια.

- Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης έχει πεδίο αναφοράς όλη τη χώρα και καθορίζει σε γενικές γραμμές την χωρική οργάνωση των κυρίων εθνικών πόλων των αξόνων ανάπτυξης και των υποδομών καθώς και τον στρατηγικό ρόλο των αστικών κέντρων. Σαν στόχο έχει ουσιαστικά την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την γενικότερη ισόρροπη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη με γνώμονα την προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος και του δημοσίου χώρου. Το Γενικό Πλαίσιο υλοποιείται από το Α Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο εγκρίθηκε από την ολομέλεια της Βουλής (ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008). Όργανά του είναι το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής τα οποία γνωμοδοτούν για την πολιτική της εφαρμογής του, καθώς και το ΥΠΕΚΑ το οποίο συντάσσει ανά 2 έτη έκθεση η οποία ενημερώνει για την πορεία του. Το Γενικό Πλαίσιο του Χωροταξικού Σχεδιασμού αναθεωρείται ανά 5 έτη.
- Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ακολουθούν το Γενικό Πλαίσιο και ουσιαστικά συμπληρώνουν και εξειδικεύουν τις κατευθύνσεις του ως προς τους τομείς παραγωγής και κάποιες ειδικές περιοχές (ορεινές, νησιώτικες, περιοχές με περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητες). Συνοδεύονται από προγράμματα δράσης και εξειδικεύονται με σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων σε πλήρη εναρμόνιση με τους στόχους του Γενικού Πλαισίου. Καταρτίζονται από το ΥΠΕΚΑ το οποίο ενημερώνει για την πορεία τους ανά 2 έτη. Εγκρίνονται από την Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Είναι σημαντικό ότι προβλέπεται η συμμετοχή του κοινού στα πλαίσια εφαρμογής τους και απαιτείται η διαδικασία της Περιβαλλοντικής Εκτίμησης. Αναθεωρούνται και αυτά, ανά πέντε έτη.
- Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελούν με την σειρά τους εξειδίκευση του Γενικού και Ειδικού Πλαισίου και καταρτίζονται για κάθε Περιφέρεια της χώρας από το ΥΠΕΚΑ. Υποδεικνύουν στρατηγικές και κατευθύνσεις σε επίπεδο Περιφέρειας και περιλαμβάνουν προγράμματα για την χωροθέτηση των δραστηριοτήτων παραγωγής με

χρονικό ορίζοντα 15 χρόνων. Αποτελούν την βάση αναφοράς των επόμενων σταδίων (πολεοδομικά σχέδια) και υποδηλώνουν τις κατευθύνσεις τους. Εγκρίνονται με τη σειρά τους από τον Υπουργό ΠΕΚΑ και μπορούν να αναθεωρηθούν ανά 5 έτη. Προβλέπεται και για αυτά, η διαδικασία της Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (Ψυχογιός, 2008).

Ο πολεοδομικός ρυθμίζεται από τον νόμο 2508/97 για την Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη. Εργαλεία του είναι το Ρυθμιστικό σχέδιο, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) τα οποία με την σειρά τους εφαρμόζονται ουσιαστικά με την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής. Στον μη αστικό χώρο οι οικισμοί οργανώνονται με τα Σχέδια Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Ειδικότερα τα ΣΧΟΟΑΠ, τα οποία αποτελούν νέο εργαλείο σχεδιασμού του Ν-2508/97, αποτελούν τα ΓΠΣ του μη αστικού χώρου, εφ' όσον οι αντίστοιχοι οικισμοί είναι όλοι μικρότεροι των 2000 κατοίκων. Τα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ εκπονούνται στα πλαίσια των χωροταξικών σχεδίων.

Το ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ σύμφωνα με τον ν.2508/97 είναι ουσιαστικά μια γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενοτήτων. Χαρακτηρίζεται από προβλέψεις και μακροχρόνιες εκτιμήσεις, και έτσι έχει έναν προγραμματιστικό χαρακτήρα αφού δεν καθορίζει ούτε και οριστικοποιεί κάποια ρύθμιση, αλλά προτείνει και διαμορφώνει τα κατάλληλα πλαίσια για την ορθολογική ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής. Έτσι κατευθύνει στρατηγικά τον σχεδιασμό λαμβάνοντας υπόψη τα απαραίτητα τωρινά και μελλοντικά στοιχεία και τις επιπτώσεις της κάθε ενδεχόμενης ρύθμισης. Εξειδικεύεται δε, σε δεύτερο στάδιο με την πολεοδομική μελέτη, στην οποία οριστικοποιούνται τα όρια των ζωνών, καθορίζονται οι χρήσεις γης, οι προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, οι συντελεστές δόμησης (στο ΓΠΣ περιλαμβάνεται μόνο ο μέσος συντελεστής δόμησης κάθε ενότητας), οι όροι και περιορισμοί δόμησης κλπ. Η εκάστοτε πολεοδομική μελέτη αποτελείται από πολεοδομικό σχέδιο, διαγράμματα και εκθέσεις για την κάθε ρύθμιση.

Ένα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ περιέχει τα εξής στοιχεία: 1) τα όρια κάθε πολεοδομικής ενότητας, 2) την υποδιαίρεσή της σε ζώνες, 3) την γενική εκτίμηση των αναγκών της σε κοινόχρηστους-κοινωφελείς χώρους και δημόσιες παρεμβάσεις, 4) την γενική πρόταση της οργάνωσης της πολεοδομικής ενότητας σύμφωνα με τις παραπάνω ανάγκες τις. Ειδικότερα η πρόταση αυτή αφορά α) τις χρήσεις γης, β) το δίκτυο κυκλοφορίας, γ) την πυκνότητα και τον μέσο συντελεστή δόμησης καθώς επίσης και τυχόν απαγορεύσεις δόμησης και χρήσεων, δ) τον τρόπο ανάπτυξης των ζωνών με εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ε) τις ζώνες ειδικής ενίσχυσης (περιοχές στις οποίες διοχετεύονται ενισχύσεις, δάνεια κλπ) στ) τις περιοχές ειδικά ρυθμιζόμενης πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ) και ζ) τους πόρους της εφαρμογής της μελέτης. Επίσης ένα ΓΠΣ μπορεί να καθορίσει την χωροθέτηση περιοχών γύρω από

την ενότητα με ειδικές χρήσεις (βιομηχανικές, βιοτεχνικές κλπ) και να οριοθετήσει μια σειρά ειδικών περιοχών όπως παραθαλάσσιες ζώνες, χώροι ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, δασικές εκτάσεις, να τις καθορίσει ως περιοχές ειδικής προστασίας και να τις εξαιρέσει από οικιστική παρέμβαση. Έτσι ένα ΓΠΣ ουσιαστικά περιλαμβάνει χάρτες, διαγράμματα, σχέδια και κείμενα που περιέχουν τα παραπάνω στοιχεία. Οι προτάσεις για τις χρήσεις γης αποτυπώνονται σε χάρτες κλίμακας 1:25000 για το σύνολο του δήμου, 1:10000 για μια ευρύτερη αστική περιοχή και 1:5000 για μια μικρή αστική περιοχή.

Στο πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού, το σύνολο κανόνων για την ανάπτυξη του αστικού χώρου γίνεται μέσω των χρήσεων γης και των όρων δόμησης. Έως και πρόσφατα, με το ΦΕΚ 166/Δ/1987, οι χρήσεις γης ταξινομούσαν σύμφωνα με την πολεοδομική τους λειτουργία σε εννέα (9) κατηγορίες. Αυτές είναι η αμιγής κατοικία, η γενική κατοικία, τα πολεοδομικά κέντρα- τοπικά κέντρα γειτονιάς, οι περιοχές μη οχλούσας και οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας, το χονδρεμπόριο, οι περιοχές τουρισμού-αναψυχής, οι περιοχές αστικού πρασίνου-ελεύθερων χώρων και οι περιοχές κοινωφελών εξυπηρετήσεων. Από αυτές, η αμιγής κατοικία είναι η μόνη που προστατεύει την κατοικία, ενώ στην γενική κατοικία περιλαμβάνονται οι περισσότερες χρήσεις που αναπτύσσονται σε μία πόλη.

### **3.4.2 Ο σχεδιασμός στην Ελλάδα σήμερα**

Στην πράξη η εφαρμογή του παραπάνω συστήματος σχεδιασμού χαρακτηρίζεται από διάφορα προβλήματα, τόσο λειτουργικά όσο και διαδικαστικά. Τα προβλήματα αυτά αναφέρονται στις διαδικασίες και τα στάδια εκπόνησης των σχεδίων, στην σύγχυση που παρουσιάζεται μεταξύ των αρμοδιοτήτων που φυσικά οδηγούν στο μεγαλύτερο πρόβλημα, που είναι οι χρονικές καθυστερήσεις ολοκλήρωσης του σχεδιασμού. Για τον λόγο αυτόν, από τις 25 Ιουνίου 2014, ο νόμος 4269/14 που αφορά την Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη, περιλαμβάνει πολλές αλλαγές στα σχέδια σε όλα τα επίπεδα, με σκοπό την απλοποίηση των διαδικασιών, την εξοικονόμηση πόρων καθώς και την ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας με βάση τις νέες συνθήκες στην Ελλάδα. Ο Νόμος αυτός περιλαμβάνει τις βασικές έννοιες και τη διάρθρωση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, το στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό, το ρυθμιστικό χωρικό σχεδιασμό, την ψηφιοποίηση και ηλεκτρονική καταγραφή θεσμικών γεωχωρικών δεδομένων καθώς και τις κατηγορίες και το περιεχόμενο των χρήσεων γης.

Σύμφωνα με τον νέο νόμο τα επίπεδα σχεδιασμού μειώνονται από 7 σε 4. Ο χωρικός σχεδιασμός ασκείται σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και διακρίνεται, ανάλογα με το περιεχόμενό του, σε στρατηγικό ή ρυθμιστικό. Ο στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός είναι ο σχεδιασμός με τον οποίο τίθενται, με βάση την ανάλυση των δεδομένων και την πρόγνωση των μελλοντικών εξελίξεων, οι μεσοπρόθεσμοι ή και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του



χώρου, καθώς και οι γενικές κατευθύνσεις για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών ασκήσεως παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και των περιοχών προστασίας, σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα. Ο στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός δύναται να περιλαμβάνει και ειδικότερες ρυθμίσεις άμεσου εφαρμογής με σκοπό τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη, καθώς και την προστασία των παραπάνω περιοχών. Με τον ρυθμιστικό σχεδιασμό καθορίζονται οι κανόνες για τη χρήση, τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους σε εντός ή εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές (ν4269/14).

Στον στρατηγικό σχεδιασμό υπάγονται τα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια και τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια. Ειδικότερα (ν4269/14):

- Τα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων, με τα οποία παρέχονται οι κατευθύνσεις του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο για: α) Τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας, β) Τη χωρική διάρθρωση και δομή του οικιστικού δικτύου της Χώρας, γ) Τη χωρική διάρθρωση τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων και γενικότερα τομέων ανάπτυξης εθνικής σημασίας, δ) Τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος, καθώς και τη χωρική κατανομή των υποδομών γνώσης και καινοτομίας, ε) Τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών του εθνικού χώρου που έχουν ιδιαίτερη σημασία από χωροταξική, περιβαλλοντική, αναπτυξιακή ή κοινωνική άποψη, όπως είναι ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες και νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές ζώνες, στ) Την προώθηση σχεδίων, προγραμμάτων ή έργων χωρικής ανάπτυξης μείζονος σημασίας. Τα Ε.Χ.Π. συνοδεύονται από πρόγραμμα ενεργειών και προτεραιοτήτων, στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους ενέργειες και δράσεις, το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσής τους, καθώς και οι φορείς εφαρμογής τους. Εκπονούνται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής σε συνεργασία με τα κατά περίπτωση αρμόδια Υπουργεία και λοιπούς αρμόδιους οργανισμούς και υπόκεινται σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης.
- Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων, με τα οποία παρέχονται οι κατευθύνσεις του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο για: α) την ανάδειξη και αξιοποίηση των ιδιαίτερων αναπτυξιακών χαρακτηριστικών κάθε Περιφέρειας του πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, όπως ιδίως της γεωργίας, του τουρισμού, του ορυκτού πλούτου, β) τη χωρική διάρθρωση των βασικών παραγωγικών τομέων και κλάδων, ιδίως αυτών που επηρεάζουν σημαντικά τη φυσιογνωμία της Περιφέρειας, γ) τη χωρική διάρθρωση των

περιφερειακών δικτύων μεταφορών και της λοιπής τεχνικής υποδομής περιφερειακού ενδιαφέροντος, δ) τη χωρική οργάνωση του περιφερειακού οικιστικού δικτύου, ε) την οικιστική ανάπτυξη και την εσωτερική οργάνωση και ανασυγκρότηση του αστικού χώρου, στ) την ανάδειξη, προβολή και προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και του οικιστικού και αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, εκάστης Περιφέρειας, ζ) τον προσδιορισμό ενεργών παρεμβάσεων και προ-γραμμάτων χωροταξικού και αστικού χαρακτήρα, όπως ιδίως οι Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων και τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων. Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια εκπονούνται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για όλες τις Περιφέρειες της Χώρας, πλην της Περιφέρειας Αττικής και οφείλουν να εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις των Εθνικών Χωροταξικών Πλαισίων, τις οποίες μπορεί και να εξειδικεύουν ή και να συμπληρώνουν.

Στην κατηγορία του ρυθμιστικού χωρικού σχεδιασμού υπάγονται τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια, τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια και τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής. Ειδικότερα (ν4269/14):

- Τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια αποτελούν σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων με τα οποία καθορίζονται οι γενικές χρήσεις γης, οι γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, καθώς και κάθε άλλο μέτρο, όρος ή περιορισμός που απαιτείται για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της περιοχής ενός πρωτοβάθμιου Ο.Τ.Α. Καλύπτουν την έκταση μίας ή και περισσότερων Δημοτικών Ενοτήτων ή και το σύνολο της έκτασης του οικείου δήμου. Δύναται επίσης να εκπονούνται σε διαδημοτικό επίπεδο, έπειτα από σχετικές αποφάσεις των οικείων Δημοτικών Συμβουλίων. Τα Τ.Χ.Σ. εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού και περιέχουν τις αναγκαίες ρυθμίσεις για την επίτευξη των σκοπών τους. Με τα Τ.Χ.Σ. ορίζονται οι Οικιστικές Περιοχές, οι Περιοχές παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, οι Περιοχές προστασίας και οι Περιοχές ελέγχου χρήσεων γης. Η κίνηση της διαδικασίας για τη σύνταξη Τ.Χ.Σ. γίνεται είτε από τον οικείο δήμο είτε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ενώ η έγκρισή τους γίνεται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του ΥΠΕΚΑ και αναθεωρούνται ανά πενταετία. Έτσι, Όπου στις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας αναφέρεται το «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο» ή το «Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης» νοείται εφεξής το Τοπικό Χωρικό Σχέδιο
- Τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια αποτελούν σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων με τα οποία καθορίζονται χρήσεις γης, γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης καθώς και κάθε άλλο μέτρο, όρος ή περιορισμός που απαιτείται ώστε να καταστούν οι εν λόγω περιοχές κατάλληλες είτε για τη δημιουργία οργανωμένων

υποδοχέων δραστηριοτήτων είτε για την πραγματοποίηση προγραμμάτων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας. Καταρτίζονται για τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη περιοχών ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων που μπορεί να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας ή για τις οποίες απαιτείται ειδική ρύθμιση των χρήσεων γης και των λοιπών όρων ανάπτυξής τους. Τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια εντάσσονται ιεραρχικά στο ίδιο επίπεδο σχεδιασμού με τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια, με τις διαδικασίες σύνταξης να είναι όμοιες με αυτές των τοπικών χωρικών σχεδίων.

- Τέλος, τα ρυμοτομικά σχέδια εφαρμογής, εξειδικεύουν σε κλίμακα πόλης ή οικισμού ή τμημάτων αυτών ή σε ζώνες και περιοχές ειδικών χρήσεων, τις ρυθμίσεις των Τοπικών ή Ειδικών Χωρικών Σχεδίων περί χρήσεων γης και όρων δόμησης και καθορίζουν επακριβώς τους κοινόχρηστους, κοινωφελείς και οικοδομήσιμους χώρους της προς πολεοδόμηση περιοχής καθώς και τα διαγράμματα των δικτύων υποδομής.

Αξίζει να αναφερθεί ότι με βάση τον τελευταίο νόμο, υπάρχουν αρκετές διαφορές στο περιεχόμενο και τις κατηγορίες των χρήσεων γης. Ειδικότερα, οι χρήσεις γης οι οποίες επιτρέπονται από τον εν γένει χωρικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, καθορίζονται σε κατηγορίες ως εξής (ν4269/14):

- 1.1. Κατοικία (Κ1)
- 1.2. Κατοικία επιπέδου γειτονιάς (Κ2)
- 1.3. Κατοικία ενδιάμεσου επιπέδου (ΜΚ)
- 1.4. Πολεοδομικό κέντρο (ΠΚ)
- 1.5. Τουρισμός - αναψυχή - παραθεριστική (δεύτερη) κατοικία (ΤΑ)
- 1.6. Εγκαταστάσεις Κοινής ωφέλειας (ΚΩ)
- 1.7. Ελεύθεροι χώροι- Αστικό Πράσινο (ΠΡ)
- 1.8. Χονδρικό εμπόριο (ΧΕ)
- 1.9. Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ)
- 1.10. Εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας (ΑΥ)
- 1.11. Παραγωγικές δραστηριότητες χαμηλής και μέσης όχλησης (ΧΜΟ)
- 1.12. Παραγωγικές δραστηριότητες πολεοδομικής εξυγίανσης (ΒΕ)
- 1.13. Τεχνολογικό πάρκο (ΤΠ)
- 1.14. Εμπορευματικό κέντρο (ΕΚ)
- 1.15. Παραγωγικές εγκαταστάσεις υψηλής όχλησης (ΥΟ)
- 1.16. Ιδιαίτερες χρήσεις (ΙΧ)
- 1.17. Οριοθετημένοι οικισμοί (ΟΟ)
- 1.18. Κύριο Οδικό Δίκτυο Πόλεων (ΚΟΔ)

Είναι σημαντικό να αναφερθεί η ριζική αλλαγή στην χρήση της κατοικίας. Ειδικότερα, η αμιγής κατοικία γίνεται πλέον κατοικία επιπέδου γειτονιάς, στην

οποία θα μπορούν να αναπτυχθούν και άλλες δραστηριότητες όπως εκθεσιακά κέντρα, τράπεζες, εστιατόρια, καφέ, μπαρ, κέντρα διασκέδασης, ξενοδοχεία και άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις, χώροι στάθμευσης κλπ. Επίσης στην κατοικία επιπέδου γειτονιάς, θα επιτρέπονται επίσης χρήσεις κοινωνικής πρόνοιας, εμπορικών καταστημάτων και αθλητικών εγκαταστάσεων και στην κατοικία ενδιάμεσου επιπέδου περιλαμβάνονται επίσης χρήσεις πολεοδομικού κέντρου, τουρισμού - αναψυχής - δεύτερης κατοικίας, εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, ελεύθερων χώρων - αστικού πρασίνου, χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, εγκαταστάσεων αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας, παραγωγικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης, παραγωγικών δραστηριοτήτων πολεοδομικής εξυγίανσης, τεχνολογικού πάρκου, εμπορευματικού κέντρου, παραγωγικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης, ιδιαίτερων χρήσεων, οροθετημένων οικισμών, κύριου οδικού δικτύου πόλεων (ν4269/14).

### **3.4.3 Στρατηγικές και κατευθύνσεις σχεδιασμού για τις ορεινές περιοχές στην Ελλάδα**

Η Ελλάδα σε γενικές γραμμές παρά το γεγονός ότι είναι σε μεγάλο ποσοστό ορεινή χώρα δεν διέθετε συγκεκριμένη πολιτική για τον σχεδιασμό των ορεινών περιοχών, ενώ μόλις τα τελευταία χρόνια άρχισε η λήψη ειδικών μέτρων για την προστασία και την ανάπτυξή τους. Ιστορικά, οι ορεινές περιοχές από την στιγμή που ξεκίνησαν να χάνουν την δυναμικότητά τους, δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν στα κλαδικά μοντέλα ανάπτυξης. Αρχικά, το μοντέλο ανάπτυξης της γεωργία (δεκαετία του 80) δεν μπορούσε να επιτύχει, αφού οι ιδιαίτερες φυσικές, περιβαλλοντικές, κλιματικές και εδαφικές συνθήκες των ορεινών περιοχών τις κατέστησαν ακατάλληλες για εντατικά συστήματα γεωργίας. Στη συνέχεια, η στροφή προς τον τουρισμό επέφερε μεν εποχιακά εισοδήματα στις ορεινές περιοχές, οδήγησε δε σε επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος και η αλλοίωση του τοπικού πολιτισμικού χαρακτήρα, καθώς δεν συνδυαζόταν από τα κατάλληλα μέτρα προστασίας.

Η απουσία εξειδικευμένης εθνικής πολιτικής ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τον ορεινό χώρο δεν επέτρεψε μέχρι σήμερα τη δημιουργία όρων και προϋποθέσεων για μια ορθολογική διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων στον ορεινό χώρο σεβόμενη από μια μεριά το φυσικό περιβάλλον και την ανάγκη προστασίας του και από την άλλη την ανάγκη διαβίωσης, ενδιαίτησης, οικονομικής και βιοτικής ανάπτυξης των μετακινήσεων και της αναψυχής (Γουρτιώτης, 2012). Παρά το γεγονός αυτό όμως, τα Σχέδια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, παρουσιάζουν σήμερα κάποιες κατευθύνσεις και στρατηγικές για τις ορεινές περιοχές, οι οποίες μπορούν να δυνητικά να εφαρμοστούν από τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης επιδιώκεται για τον ορεινό χώρο η ανασυγκρότηση των παραγωγικών

δραστηριοτήτων, η συγκράτηση του πληθυσμού και η ισόρροπη σχέση μεταξύ πόλης και υπαίθρου με τη στήριξη, μεταξύ άλλων, των δυναμικότερων μικρών οικισμών. Έτσι, παρέχονται οι εξής κατευθύνσεις (ΓΠΧΣΑΑ, 2008):

- Αντιμετώπιση της δημογραφικής αποψίλωσης με την ενίσχυση των υποδομών/ υπηρεσιών και των δυνατοτήτων απασχόλησης.
- Ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων κάθε παραγωγικού πόρου
- Στήριξη των δραστηριοτήτων της τοπικής ενδοχώρας για την κοινωνική και οικονομική ανασυγκρότηση.
- Διαφύλαξη των τοπίων, των δασών, των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών, καθώς και προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων ως αναπτυξιακών πόρων, με εξειδίκευση των πολιτικών και των μέτρων ανάλογα με τα κύρια χαρακτηριστικά των επιμέρους περιοχών.
- Διευκόλυνση της πρόσβασης σε υποδομές επικοινωνίας και γνώσης.
- Ενίσχυση των δυναμικών ορεινών οικισμών που λειτουργούν ως κόμβοι διοίκησης, υπηρεσιών και μεταφορών, με τη διατήρηση και βελτίωση των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών τους και την ανάδειξή τους σε κέντρα στήριξης των οικισμών της ευρύτερης περιοχής τους.

Στρατηγικές ανάπτυξης για τον ορεινό χώρο υπάρχουν και στα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, όσο και στα αντίστοιχα Περιφερειακά. Σύμφωνα με το σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) με θέμα «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Ορεινό Χώρο» υπάρχει ανάγκη για «ολοκληρωμένη ανάπτυξη των ορεινών όγκων (δασική, γεωργική, κτηνοτροφική, τουριστική, πολιτιστική και περιβαλλοντική) με ανάδειξη και αξιοποίηση των τοπικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων σε συνδυασμό με την προώθηση ειδικών πολιτικών απασχόλησης για τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και την παράλληλη διασύνδεση τους με τον ευρύτερο οικονομικό-λειτουργικό χώρο κάθε περιφέρειας, στο πλαίσιο των στρατηγικών κατευθύνσεων του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την παραγωγική εξειδίκευση των ορεινών περιοχών» (Άρθρο 2, Παρ. 1α). Έμφαση δίνεται στον τουρισμό, προωθώντας ήπιες μορφές εναλλακτικού ορεινού τουρισμού (αγροτουρισμός κλπ), στον αγροτικό τομέα, τονίζοντας την ανάγκη για ενθάρρυνση της ανταγωνιστικότητας μέσω της ποιότητας και στην ορθολογική αξιοποίηση των φυσικών πόρων, προωθώντας την ανάπτυξη Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, η βασική κατεύθυνση τουριστικής ανάπτυξης για τις ορεινές περιοχές έχει σαν απαραίτητες μεταβλητές την βελτίωση της προσβασιμότητας, την προστασία των φυσικών πόρων, τη συγκρότηση τοπικών πολυθεματικών δικτύων. Για την επίτευξη των παραπάνω, επιβάλλεται η υιοθέτηση μέτρων πρόληψης

κινδύνων για την υποβάθμιση τους φυσικού και ανθρωπογενή περιβάλλοντος, η δημιουργία εξειδικευμένων προτύπων για τη δόμηση, λαμβάνοντας υπόψη την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και τις τοπικές παραδόσεις, αλλά και για τις κατασκευές έργων υποδομών. Επίσης, απαιτείται η ενσωμάτωση τρίτων δραστηριοτήτων αναγκαίων για τη λειτουργία του χώρου, που παρουσιάζουν ασυμβατότητες με την τουριστική δραστηριότητα μέσω ειδικών μέτρων και προδιαγραφών αισθητικής και λειτουργίας. Τέλος θεωρείται αναγκαία η μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης όπως επίσης και η δημιουργία δικτύων μονοπατιών (εθνικών, ευρωπαϊκών) και διαδρομών περιβαλλοντικής ευαισθησίας και εκπαίδευσης.

Στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον για την οργάνωση της Βιομηχανικής δραστηριότητας της χώρας, προβλέπεται για τις ορεινές περιοχές, η διατήρηση ενός ιστού βιομηχανικών μονάδων με προτεραιότητα αυτών που αξιοποιούν τοπικούς πόρους, διαμορφώνοντας κατά αυτόν τον τρόπο, μια πολιτική πολύ-απασχόλησης. Παράλληλα, τονίζεται η ανάγκη για λήψη οριζόντιων μέτρων για την αποφυγή αλλοίωσης του τοπίου, των συγκρούσεων με άλλες χρήσεις γης και της υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος και της παραδοσιακής φυσιογνωμίας των οικισμών (Τολίδης, 2010).

#### **3.4.4 Παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού ορεινών περιοχών στην Ελλάδα**

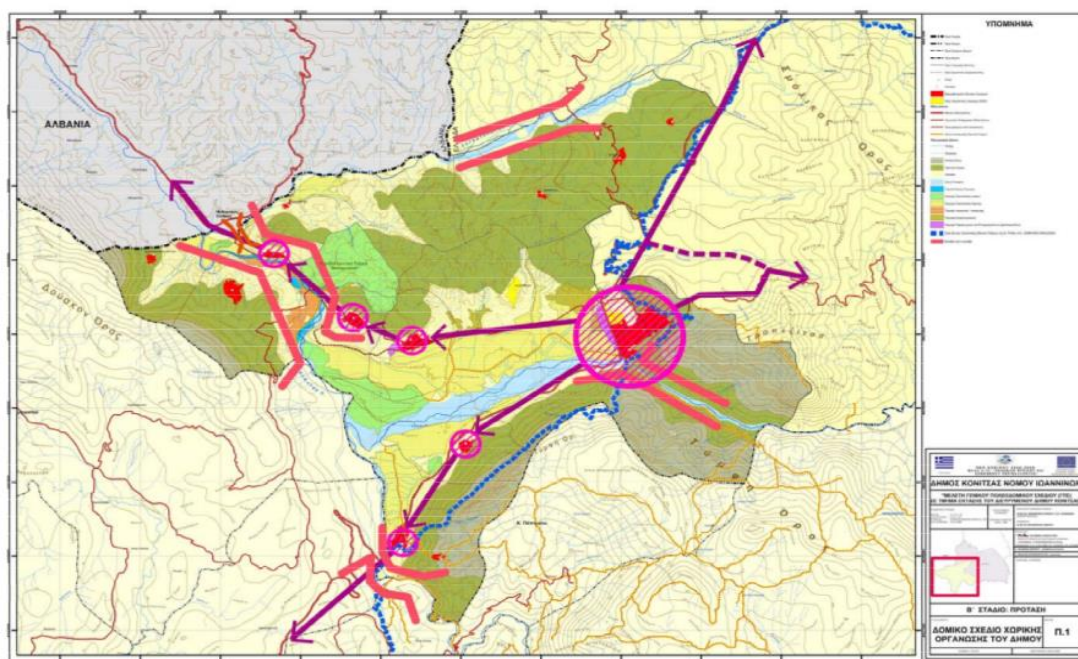
##### Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου Κόνιτσας

Ο δήμος Κόνιτσας βρίσκεται στο βόρειο άκρο της Ηπείρου στον Νομό Ιωαννίνων και είναι από τις πιο ορεινές περιοχές της Ελλάδας καθώς στα όρια του δήμου βρίσκονται η δεύτερη και η τρίτη ψηλότερη κορυφή της χώρας. Στα ανατολικά υψώνεται ο ορεινός όγκος του Σμόλικα (2.631) και της Βασιλίτσας (2.249). Στα νότια η Τύμφη (2.500) χωρίζει το δήμο από αυτόν του Ζαγορίου και το όρος Δούσκο (2.198) με τον δήμο Πωγωνίου ενώ στα βόρεια κυριαρχεί ο Γράμμος (2.521), η τρίτη ψηλότερη κορυφή της Ελλάδας που αποτελεί και το σύνορο μεταξύ της Ηπείρου, της Μακεδονίας και της Αλβανίας. Ο δήμος απαριθμεί πληθυσμό της τάξεως των 6.362 κατοίκων (2011), έχοντας ως κύριο κέντρο (έδρα) την κωμόπολη της Κόνιτσας, ένα περιφερειακό κέντρο για τα πολλά μικρά χωριά της Πίνδου, που απαριθμεί πληθυσμό 2.942 κατοίκων.

Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο σε τμήμα έκτασης του διευρυμένου Δήμου Κόνιτσας αποτελεί το όραμα για την περιοχή έχει ως στόχο να καθορίσει τις χρήσεις γης του συνόλου της εδαφικής έκτασης της περιοχής καθώς επίσης τα όρια και τις κατευθύνσεις που θα διέπουν όλες τις πολεοδομικές ρυθμίσεις για τον ορίζοντα σχεδιασμού που είναι το 2020. Θεσμοθετήθηκε με απόφαση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου - Δυτ. Μακεδονίας και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014. Περιλαμβάνει το δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης του δήμου, την οργάνωση των

χρήσεων γης σε επίπεδο ΟΤΑ και την γενικότερη πολεοδομική οργάνωση των οικιστικών υποδοχέων δίνοντας κατευθύνσεις και για τον εξωαστικό χώρο για πληθυσμιακό μέγεθος 5.000 μόνιμων κατοίκων και 1800 κατοίκων εποχικής διαμονής. Επίσης, στόχο έχει να εναρμονιστεί με το ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, σύμφωνα με το οποίο η Κόνιτσα είναι σημαντικό ημιαστικό κέντρο 3ου επιπέδου που παρέχει αστικές λειτουργίες στο Νομό και αποτελεί κομβικό σημείο της παραμεθόριας περιοχής. Εντάσσεται στη ζώνη ορεινών όγκων που επιδέχονται τουριστική ανάπτυξη βάσει συγκριτικών πλεονεκτημάτων (φυσικού κάλλους και πολιτιστικής κληρονομιάς) των περιοχών που εμπεριέχει.

Το δομικό σχέδιο έχει ως επίκεντρο την κωμόπολη της Κόνιτσας, από την οποία δημιουργούνται 2 ιεραρχικές συνδέσεις. Οι κύριες, οι οποίες διαμορφώνονται από τους άξονες σύνδεσης προς Αλβανία, Ιωάννινα και Κοζάνη και οι δευτερεύουσες προς Πωγώνι, Ζαγόρι, Βασιλίτσα και Αμάραντο. Το πρότυπο ανάπτυξης διαμορφώνεται με την Κόνιτσα ως κέντρο παροχής υπηρεσιών για το βόρειο τμήμα του νομού Ιωαννίνων αλλά και υπηρεσιών υποστήριξης τουριστικών υποδομών για μια ευρύτερη περιοχή με ακτίνα επιρροής της το Ζαγόρι το Πωγώνι και τα Μαστοροχώρια. Στόχος επίσης είναι να αποτελέσει η Κόνιτσα τουριστικό κέντρο με εγκαταστάσεις μεγάλης κλίμακας με μορφές τουρισμού που απαιτούν μεγέθη όπως ο συνεδριακός τουρισμός.

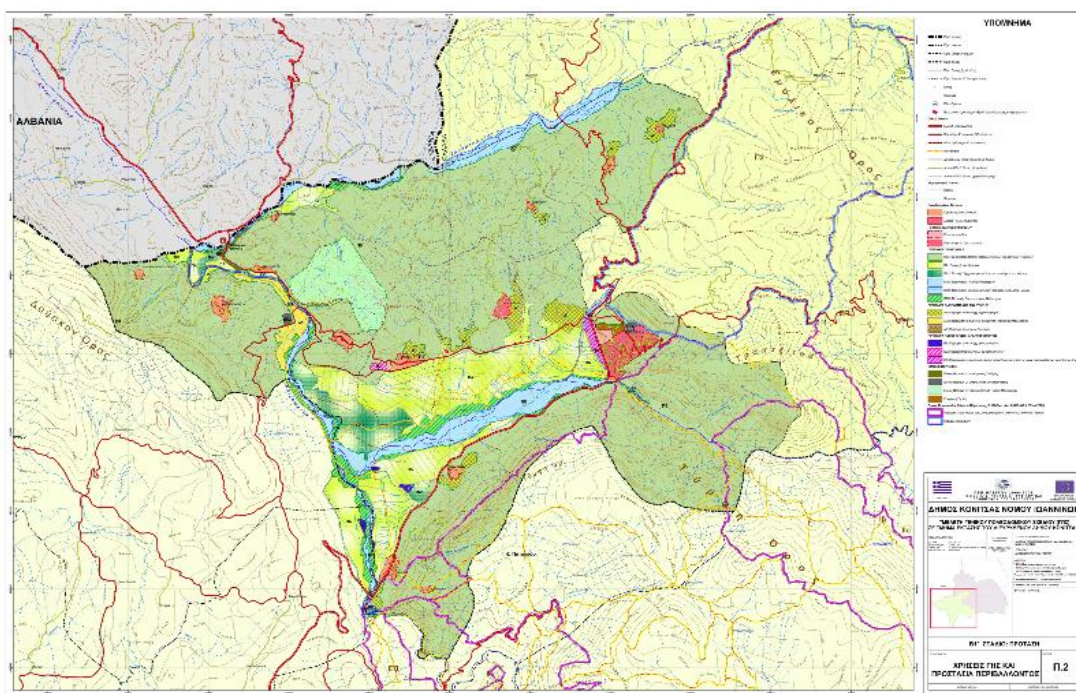


Εικόνα 39 Δομικό σχέδιο δήμου Κόνιτσας (Πηγή: ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014)

Για την οργάνωση των χρήσεων γης το σχέδιο ρυθμίζει τρεις κατηγορίες, τις περιοχές ειδικής προστασίας (ΠΕΠ), τις περιοχές ελέγχου χρήσεων γης και δόμησης και τις οικιστικές περιοχές. Για τις ανάγκες νέων οικιστικών υποδοχέων,

προτείνονται επεκτάσεις των οικισμών της Κόνιτσας (200 στρ.), του Μαζίου (50 στρ.), και της Καλλιθέας (89 στρ.). Περιοχές ειδικής προστασίας εντός των οποίων δεν επιτρέπεται η πολεοδόμηση, ορίζονται οι: αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία, η περιοχή προστασίας Εθνικού Πάρκου Β. Πίνδου, η ζώνη προστασίας ορεινών όγκων και δασικών περιοχών, η ζώνη προστασίας δασικών περιοχών και αγροτικών εκτάσεων στον ευρύτερο χώρο των οικισμών, η ζώνη προστασίας ποταμών και ρεμάτων, η ζώνη προστασίας περιοχών εξόδων των ποταμών, η ζώνη προστασίας παραποτάμιας βλάστησης. Οι περιοχές αυτές εντάσσονται στον εξωαστικό κυρίως χώρο και συνοδεύονται από όρους και περιορισμούς χρήσεων.

Εκτός των παραπάνω, ορίζονται ζώνες ελεγχόμενης ανάπτυξης σε περιοχές που βρίσκονται εκτός οικισμών, υφιστάμενων και μελλοντικών, και εκτός των περιοχών προστασίας (ΠΕΠ). Ειδικότερα, ορίζεται μία ζώνη ανάπτυξης αγροτουρισμού, στον περιβάλλοντα χώρο των οικισμών με χρήσεις ξενοδοχειακού τύπου, που περιλαμβάνει περιλαμβάνει μια σύνδεση έστω έμμεση με τοπική αγροτική παραγωγή, ήπιο μέγεθος και γενικά σύνδεση με το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Επίσης ορίζεται μία νέα ζώνη τουρισμού και αναψυχής στην κοιλάδα Μπουραζάνι, στο πέρασμα του ποταμού Αώου από την πεδιάδα στα σύνορα. Τέλος ορίζονται περιοχές Ιαματικών Λουτρών, καθώς η ευρύτερη περιοχή είναι πλούσια από αναξιοποίητες ιαματικές πηγές. Όσον αφορά τις παραγωγικές δραστηριότητες, το σχέδιο προτείνει περιοχές ανάπτυξης ιχθυοκαλλιέργειών, περιοχές επαγγελματικών εγκαταστάσεων χαμηλής όχλησης και περιοχές υπερτοπικών επαγγελματικών χρήσεων, κυρίως στις περιοχές που συνδέονται με το Εθνικό οδικό δίκτυο.

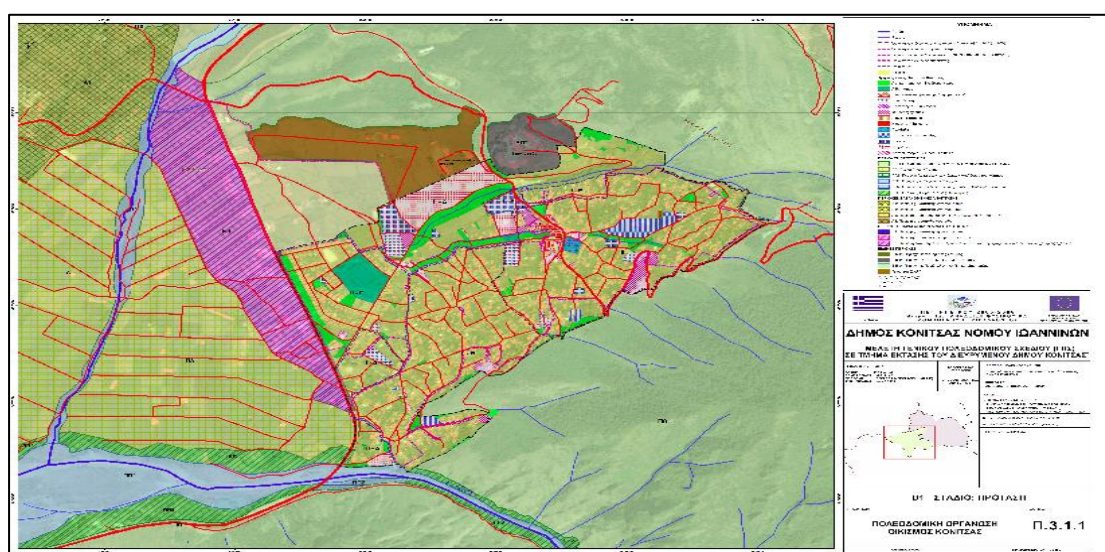


Εικόνα 40 Σχέδιο χρήσεων γης δήμου Κόνιτσας (Πηγή: ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014)



Όσον αφορά τις υποδομές, το σχέδιο εστιάζει στην βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου μέσω της συστηματικής συντήρησης, αφού όπως αναφέρεται το ευαίσθητο περιβάλλον και τοπίο της περιοχής, καθώς και το ανάγλυφο, δεν επιτρέπουν τεχνικά έργα μεγάλης κλίμακας για την ανακατασκευή τους. Προτείνονται παρόλα αυτά, πρόσθετες κανονικές συνδέσεις μεταξύ των οικισμών εντός και εκτός του Δήμου Κόνιτσας, οι οποίες σήμερα γίνονται μέσω δασικών ή χωμάτινων δρόμων. Στην περιοχή προβλέπεται και ένα δίκτυο μονοπατιών που θα αξιοποιεί τις παλιές διαδρομές και μονοπάτια, το οποίο θα συνδέει τα αξιόλογα πολιτιστικά και φυσικά στοιχεία του χώρου, όπως οι έξοδοι από τα ποτάμια (Βοϊδομάτης – Αώος), η κοιλάδα Αώου, ο κάμπος της Κόνιτσας και οι παραποτάμιες περιοχές. Τέλος, στο σχέδιο περιλαμβάνονται προτάσεις για σύνταξη μελετών δικτύων αποχέτευσης όμβριων αλλά και για σταθμό μεταφόρτωσης αστικών στερεών αποβλήτων.

Το Γενικό πολεοδομικό σχέδιο συνοδεύεται από χάρτες πολεοδομικής οργάνωσης όλων των οικισμών του δήμου. Για την περιοχή της Κόνιτσας, πέραν από την επέκταση της πόλης, προβλέπεται κατάργηση των υπάρχοντων ζωνών αποθηκών και χονδρεμπορίου στις θέσεις γειτνίασης με το ρέμα, στις οποίες προτείνεται εγκατάσταση τουριστικών, πολιτιστικών και αθλητικών χρήσεων. Αναφέρεται επίσης η περιοχή του στρατοπέδου, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως απόθεμα γης για τη χωροθέτηση μελλοντικών χρήσεων, στην περίπτωση απομάκρυνσης των στρατιωτικών εγκαταστάσεων από την πόλη. Για τους υπόλοιπους οικισμούς (χωριά), στα οποία οι κεντρικές χρήσεις είναι ελάχιστες και περιορίζονται συνήθως σε λίγα καφενεία ή καταστήματα ειδών πρώτης ανάγκης, προτείνεται η αξιοποίηση των παλιών σχολικών κτιρίων και γενικότερα του αργούντος κεφαλαίου που υπάρχει σε όλους τους οικισμούς, για τη στέγαση χρήσεων υποδοχής επισκεπτών, με σκοπό την διάχυση των τουριστικών δραστηριοτήτων και την παράταση διαμονής των εποχικών κατοίκων.

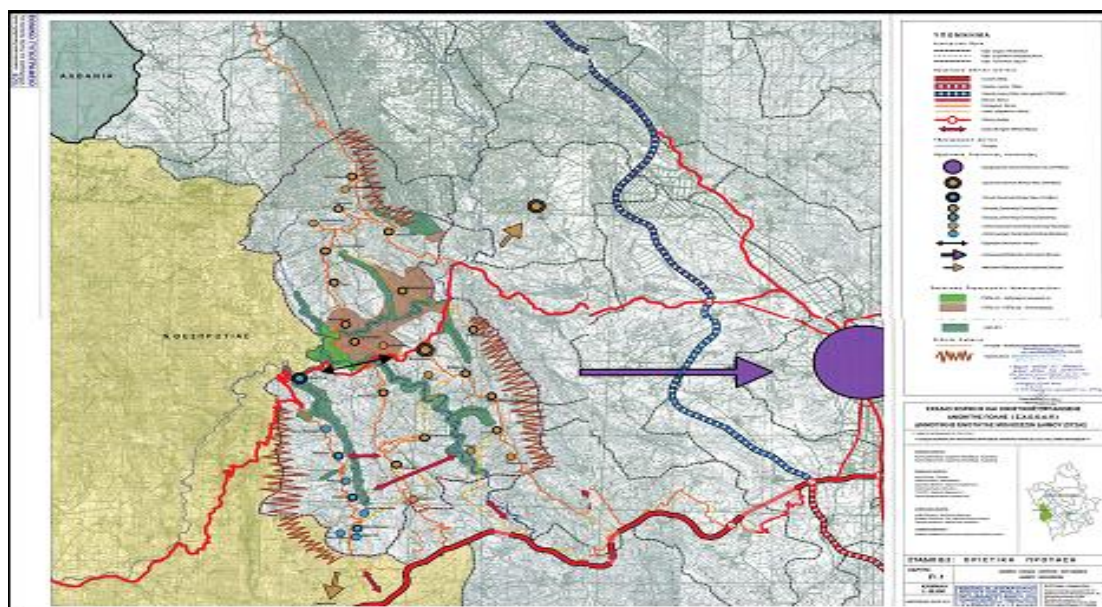


Εικόνα 41 Πολεοδομική οργάνωση Κόνιτσας (Πηγή: ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014)

## Το σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της Δ.Ε Μολοσσών

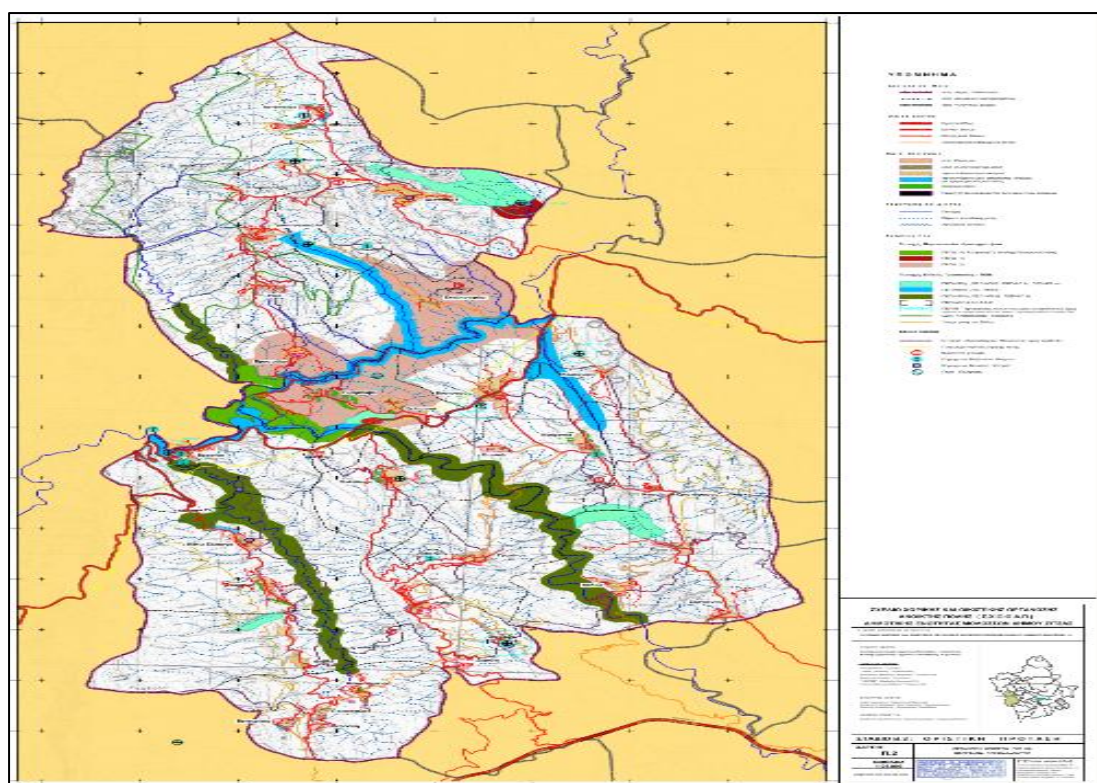
Η δημοτική ενότητα Μολοσσών αποτελούσε Καποδιστριακό δήμο του νομού Ιωαννίνων μέχρι και τα τέλη του 2010. Βρισκόταν στο δυτικό τμήμα του νομού καταλάμβανε έκταση 241.281 στρεμμάτων και είχε (πραγματικό) πληθυσμό 3.139 κατοίκους. Με την διοικητική διαίρεση Καλλικράτη, ο δήμος συγχωνεύθηκε με άλλους γειτονικούς δήμους στο δήμο Ζίτσας. Αποτελεί μία ορεινή περιοχή στο μεγαλύτερο μέρος της, η οποία ουσιαστικά αντικατοπτρίζει την πλειοψηφία των ελληνικών ορεινών περιοχών σήμερα, με πολλά διάσπαρτα απομονωμένα χωριά, σε αρκετή απόσταση από τα κέντρα τοπικής σημασίας. Το νέο ΣΧΟΟΑΠ της περιοχής θεσμοθετήθηκε με απόφαση του Γ.Γ. Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου - ΔΥ. Μακεδονίας και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014. Περιλαμβάνει 20 πρώην Τοπικά Διαμερίσματα (νυν Τοπικές Κοινότητες) όπου υπάρχουν συνολικά 33 οικισμοί.

Σύμφωνα με το δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης του ΣΧΟΟΑΠ, σε εναρμόνιση με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου, στην περιοχή λειτουργούν δύο οικιστικές ενότητες με κέντρα, πέμπτου (5ου) και τέταρτου (4ου) εξαρτημένου επιπέδου αντίστοιχα, πάνω στις οποίες πρέπει να στηριχθεί η ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Όπως φαίνεται από τον παρακάτω χάρτη, οι δύο αυτές ενότητες βρίσκονται επί του κύριου οδικού δικτύου, γύρω από τις οποίες οργανώνονται παραγωγικές δραστηριότητες οικοτουρισμού. Επίσης, κοντά σε αυτές και παράλληλα με τα ρέματα, οργανώνεται η αρδευόμενη γη. Όσον αφορά την σύνδεση με μεγάλο αστικό κέντρο, όπως φαίνεται στον χάρτη μπορεί να επιτευχθεί και με την βοήθεια της νέας Ιόνιας οδού (μπλε χρώμα).



Εικόνα 42 Δομικό Σχέδιο Μολοσσών (Πηγή: ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014)

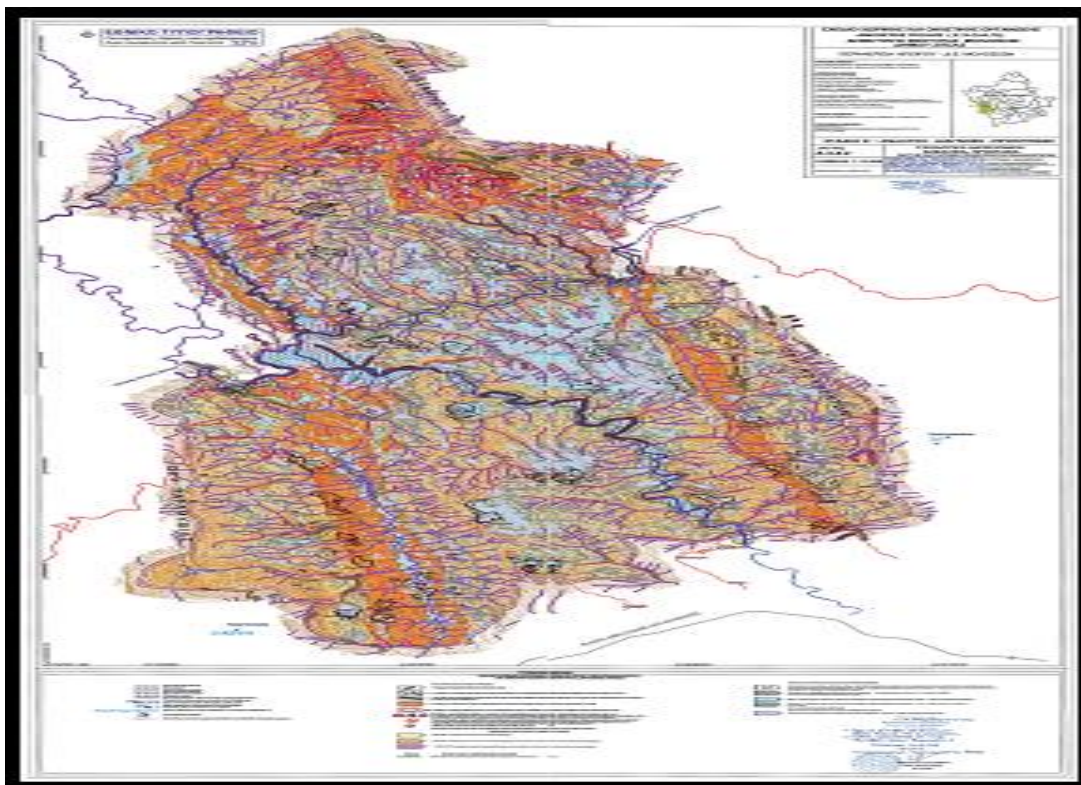
Για τις χρήσεις γης, στόχος είναι η λήψη μέτρων προστασίας των φυσικών πόρων της περιοχής στο πλαίσιο της αειφορίας και η ορθολογική αξιοποίησή τους στην προσπάθεια στήριξης και ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας. Στον άξονα αυτό, ορίζονται οι Περιοχές Οικιστικής Ανάπτυξης (ΠΟΑ) που περιλαμβάνουν όλους τους οικισμούς του Δήμου και τις προτεινόμενες επεκτάσεις και οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας που περιλαμβάνουν διακεκριμένες περιοχές του φυσικού περιβάλλοντος και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Ορίζονται επίσης Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (ΠΕΠΔ) που διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: ήπιων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού και γεωργικής γης υψηλής Παραγωγικότητας και Περιοχές Ειδικών Χρήσεων (ΠΕΧ) που έχουν να κάνουν με ζώνες γεινίασης με γραμμές μεταφοράς υψηλής τάσης της ΔΕΗ. Τέλος, προτείνεται η αναβάθμιση επιλεγμένων μονοπατιών με σκοπό την οικότουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι προτεινόμενες χρήσεις γης από το ΣΧΟΟΑΠ. Παρατηρείται ότι στην πλειονότητά του η περιοχή καλύπτεται από περιοχές ειδικής προστασίας, ενώ φαίνεται και η τάση ανάπτυξης τουριστικών δραστηριοτήτων ακόμα και σε μέρη δίπλα στο ρέμα (ροζ χρώμα). Μεγάλη έκταση καταλαμβάνουν οι δασικές εκτάσεις στις οποίες απαγορεύεται η πολεοδόμηση.



Εικόνα 43 Σχέδιο χρήσεων γης Μολοσσών (Πηγή: ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014)

Εκτός των παραπάνω, το ΣΧΟΟΑΠ συνοδεύεται από ένα σχέδιο “Γεωλογικής Διερεύνησης, Ασφάλειας, Προστασίας” το οποίο περιλαμβάνει περιοχές ακατάλληλες προς δόμηση, ή κατάλληλες με περιορισμούς λόγω των φυσικών κινδύνων. Στις ακατάλληλες προς δόμηση περιοχές περιλαμβάνονται βραχώδεις

εκτάσεις, κοίτες των ποταμών και των ρεμάτων και ζώνες 20 m περί των κοιτών, και γενικότερα περιοχές αποκλεισμού λόγω γεωλογικών και τοπογραφικών χαρακτηριστικών (πέτρωμα, κλίσεις κλπ). Αντίστοιχα, σε περιοχές χαμηλής επικινδυνότητας επιτρέπεται η δόμηση με περιορισμούς κατόπιν ειδικής μελέτης (γεωτεχνικής, υδραυλικής). Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι περιοχές επικινδυνότητας. Με πορτοκαλί και κόκκινα χρώματα είναι οι ακατάλληλες περιοχές προς δόμηση ενώ με γαλάζιο οι περιοχές δόμησης υπό προϋποθέσεις.



Εικόνα 44 Σχέδιο Γεωλογικής Διερεύνησης, Ασφάλειας, Προστασίας Μολλοσών (Πηγή: ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014)

Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, το σχέδιο προτείνει επεκτάσεις των οικισμών αλλά και αναπλάσεις στα κέντρα δύο οικισμών κεντρικού χαρακτήρα (Βουτσαράς - Βροσίνα). Σε αυτούς καθορίζεται η χρήση του «πολεοδομικού κέντρου» κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων που τους διασχίζουν και η χρήση της «γενικής κατοικίας» στο υπόλοιπο τμήμα τους. Στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου (οικισμοί με πληθυσμό έως 200 κατοίκους) καθορίζεται σε όλη τους την έκταση η χρήση της «γενικής κατοικίας» για να μην αποκλειστεί η όποια δυνατότητα εγκατάστασης σε αυτούς ήπιων επαγγελματικών δραστηριοτήτων (ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014). Επίσης προτείνεται η κήρυξη ενός οικισμού (Εκκλησοχώρι) ως «παραδοσιακού». Το σχέδιο έχει χρονικό ορίζοντα έως το 2021, προβλέποντας πληθυσμό 3.000 κατοίκων. Όπως αναφέρεται, το οικιστικό απόθεμα αλλά και η υφιστάμενη κατάσταση σε κοινωφελείς λειτουργίες/εξυπηρετήσεις και χώρους επαρκούν για να καλύψουν τέτοιο μέγεθος

πληθυσμού. Τέλος, οι μεταφορικές υποδομές κρίνονται σχετικά ικανοποιητικές, με προτάσεις έργων οδοποιίας μόνο σε τρεις δρόμους που συνδέονται με την Εθνική οδό Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας αλλά και αύξηση του αριθμού των υπεραστικών λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των οικισμών.

## 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 4.1 Ο Δήμος Φλώρινας

Ο Καλλικρατικός Δήμος Φλώρινας βρίσκεται στο Βορειοδυτικό άκρο της Ελλάδος και διοικητικά ανήκει στην Περιφέρεια της Δυτικής Μακεδονίας. Προέκυψε το 2010 από την συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Φλώρινας, Κάτω Κλεινών, Περάσματος και Μελίτη. Απαριθμεί πληθυσμό 32.881 κατοίκων σύμφωνα με την απογραφή του 2011 σε έκταση 827,62 τ.χλμ. Ο δήμος αυτός επιλέχθηκε καθώς μορφολογικά παρουσιάζει πλούσιες εναλλαγές τοπίων, καθώς έχει ορεινό, ημιορεινό και πεδινό χαρακτήρα. Περιβάλλεται από μεγάλους ορεινούς όγκους, όπως ο Βόρας (Καϊμακτσαλάν) 2.524 μ., ο Βαρνούντας (Περιστέρι) 2.334 μ., και το Βέρνον (Βίτσι) 2.128 μ. Ο δήμος συνορεύει με τους Δήμους Πρεσπών, Καστοριάς, Αμυνταίου, Έδεσσας και Αλμωπίας ενώ αποτελεί το εμπορικό σταυροδρόμι που συνδέει την Ελλάδα με την Π.Γ.Δ.Μ. και την Αλβανία. Απέχει 571 χμ από την Αθήνα και 159 χμ από την Θεσσαλονίκη έχοντας κυρίως γεωργοκτηνοτροφικά στοιχεία λόγω των οικισμών που τον αποτελούν. Πρωτεύουσα του δήμου είναι η ομώνυμη πόλη της Φλώρινας, η οποία βρίσκεται σε υψόμετρο 680 μέτρων και έχει πληθυσμό περίπου 18.000 κατοίκους (απογραφή 2011). Αποτελείται από 4 δημοτικές ενότητες στις οποίες απαριθμείται αριθμός 49 τοπικών κοινοτήτων.



Εικόνα 45 Θέση του δήμου Φλώρινας

#### 4.1.1 Δημογραφικά στοιχεία δήμου Φλώρινας

Στην πλειονότητά του, ο δήμος Φλώρινας αποτελείται από μικρές τοπικές κοινότητες, οι οποίες απαριθμούν πληθυσμό μικρότερο των 500 κατοίκων. Εκτός από την πόλη της Φλώρινας, η οποία απαριθμεί πληθυσμό 17.686 κατοίκων (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011), υπάρχουν κάποιοι οικισμοί με πληθυσμούς άνω των 1000 κατοίκων, όντας κυρίως οι έδρες των πρώην Καποδιστριακών δήμων. Ειδικότερα, χωριά όπως η Μελίτη, το Αμμοχώρι με πληθυσμό της τάξεως των 1400 κατοίκων, όπως επίσης η Σιταριά, το Αννεμοχώρι και η Βεύη με πληθυσμούς άνω των 500 κατοίκων, αποτελούν με την σειρά τους δυναμικούς οικισμούς με δυνατότητες ανάπτυξης και συγκράτησης του τοπικού πληθυσμού. Όσον αφορά τις πληθυσμιακές τάσεις, παρατηρείται μία σταθερή τάση τα τελευταία χρόνια σε επίπεδο δήμου, ενώ διακρίνεται μία ελάχιστη πληθυσμιακή αύξηση στην πόλη της Φλώρινας με παράλληλη μείωση του πληθυσμού στους υπόλοιπους οικισμούς. Παρακάτω παρουσιάζεται ένας πίνακας με τα πληθυσμιακά δεδομένα του δήμου Φλώρινας σε επίπεδο δημοτικών ενοτήτων, σύμφωνα με στοιχεία της Ελ.Στατ για το έτος 2011.

ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
ΔΗΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΑΣ (Έδρα: Φλώρινα,η)	32,881
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΤΩ ΚΛΕΙΝΩΝ	2,735
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΛΙΤΗΣ	5,927
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΟΣ	4,234
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΛΩΡΙΝΑΣ	19,985

Πίνακας 2 Πληθυσμιακά δεδομένα δήμου Φλώρινας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011)

#### 4.1.2 Οικονομικά στοιχεία δήμου Φλώρινας

Όπως όλος ο Νομός Φλώρινας είναι ο πλέον γεωργοκτηνοτροφικός νομός της Περιφέρειας Δ. Μακεδονίας, έτσι και ο Καλλικρατικός δήμος Φλώρινας συγκεντρώνει μεγάλο ποσοστό οικονομικής δραστηριότητας στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Η γεωργία της περιοχής χαρακτηρίζεται από έντονο προσανατολισμό στην παραγωγή κτηνοτροφικών φυτών για ζωτροφές, αφού οι κάτοικοι ασχολούνται κυρίως με την κτηνοτροφία. Το κυρίαρχο είδος καλλιέργειας, από την άποψη τόσο των εκτάσεων και του προσωπικού που σχετίζονται με αυτό όσο και του όγκου του παραγόμενου προϊόντος, είναι η καλλιέργεια σιτηρών. Η ξυλεία επίσης αποτελεί μία από τις σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής με προϊόντα όπως η οξιά, ο δρυς, και η καρυδιά. Τέλος, στον τομέα της αλιείας τα κύρια είδη αλιευμάτων είναι γριβάδια, τούρνες, γλήνια, πλατίκες, πεταλούδες και τσιρόνια. Όσον αφορά τον δευτερογενή τομέα παραγωγής, η περιοχή παρουσιάζει

περιορισμένη μεταποιητική δραστηριότητα και το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ενώ υπάρχει και τοπική εξειδίκευση κυρίως σε παραδοσιακούς βιομηχανικούς/βιοτεχνικούς κλάδους όπως μεταποιητικές μονάδες παραδοσιακών γλυκών κουταλιού και ποτών. Λόγο των πλούσιων κοιτασμάτων λιγνίτη στην ευρύτερη περιοχή, κατασκευάστηκε και λειτουργεί το ατμοηλεκτρικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος της ΔΕΗ Α.Η.Σ. Μελίτης - Αχλάδας συνολικής ισχύος 330MW, ενώ το 1986 άρχισε να λειτουργεί η Βιομηχανική Περιοχή Φλώρινας. Τέλος, ιδιαίτερα ανεπτυγμένος είναι και ο τριτογενής τομέας, κυρίως λόγω της πόλης της Φλώρινας, όπου εμφανίζεται μεγάλη ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και άλλων υπηρεσιών όπως αυτών της υγείας, της εκπαίδευσης, του αθλητισμού του πολιτισμού και του τουρισμού. Οι κυριότεροι κλάδοι είναι αυτός του εμπορίου, των τηλεπικοινωνιών-μεταφορών και του τουρισμού.

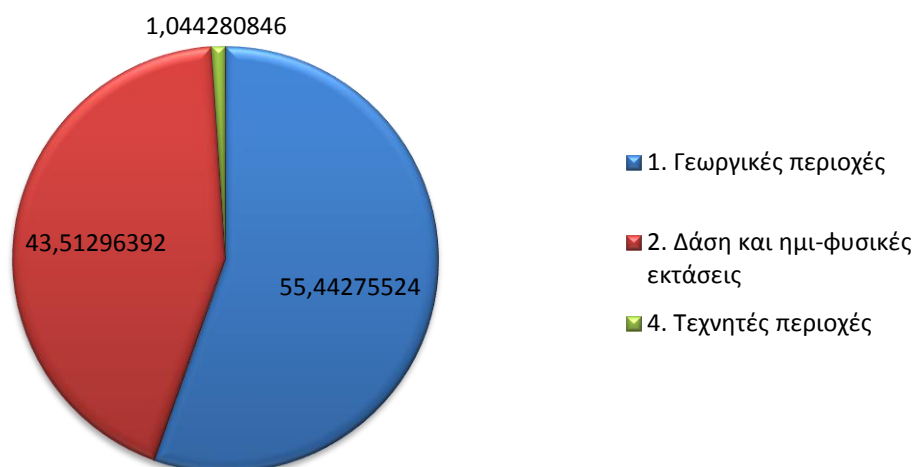
Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ένα ποσοστό μόλις της τάξεως του 38,5% είναι οικονομικά ενεργός πληθυσμός στον δήμο Φλώρινας, από τον οποίο το 13% είναι άνεργοι. Όσον αφορά τους τομείς παραγωγικής διαδικασίας, το υψηλότερο ποσοστό (55%) συγκεντρώνεται στον τριτογενή τομέα παραγωγής, ένα ποσοστό που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στους απασχολούμενους της πόλης της Φλώρινας. Τέλος, παρόμοια ποσοστά συναντώνται στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα παραγωγής, που συγκεντρώνουν το 23% και το 22% αντίστοιχα, του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του δήμου.

#### **4.1.3 Χρήσεις γης στον δήμο Φλώρινας**

Ο δήμος Φλώρινας καλύπτεται στην πλειοψηφία του από γεωργικές και δασικές εκτάσεις, γεγονός που αποτυπώνεται παράλληλα και στις οικονομικές δραστηριότητες που περιγράφηκαν παραπάνω. Το δομημένο περιβάλλον αποτελεί μόλις το 1% της εδαφικής επιφάνειας του δήμου, δείγμα της περιβαλλοντικής ιδιαιτερότητας της περιοχής. Το φυσικό περιβάλλον είναι πλούσιο, περιλαμβάνοντας περιοχές Natura, βιότοπους ενδημικών ειδών καθώς και πλούσιο υδρογραφικό δίκτυο. Οι τεχνητές περιοχές από την άλλη πλευρά πέραν των οικισμών και της πόλης της Φλώρινας, περιλαμβάνουν μία βιομηχανική περιοχή, όπως και περιοχές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Χαρακτηριστική είναι η μορφή του δήμου, έχοντας στην ανατολική και δυτική πλευρά τα όρη Βόρας και Βέρνο αντίστοιχα, ενώ κεντρικά βρίσκονται οι γεωργικές εκτάσεις. Παρακάτω παρουσιάζεται ένα διάγραμμα, ένας πίνακας με τις κυριότερες καλύψεις και χρήσεις γης στον δήμο και ένας χάρτης που αποτυπώνουν τις χρήσεις γης στον δήμο καθώς και την ιδιαίτερη μορφή τους, που προέκυψαν από επεξεργασία δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ, αναρτημένα στο Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας.



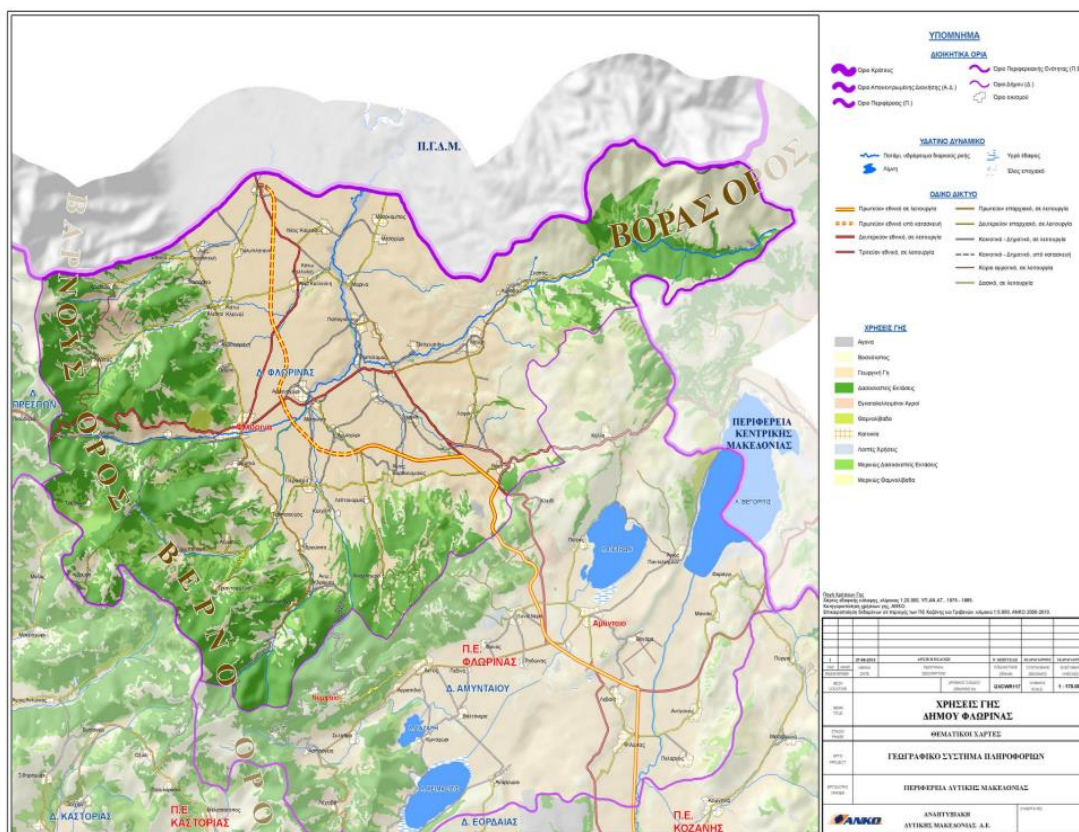
## ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ ΓΗΣ(%)



Εικόνα 46 Καλύψεις γης στο δήμο Φλώρινας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2001-2010)

ΚΑΛΥΨΗ ΓΗΣ	ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ(%)
<b>ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ</b>	Αρόσιμη γη	29.02127092
	Μόνιμες καλλιέργειες	0.770739722
	Βοσκότοποι - Μεταβατικές δασώδεις / θαμνώδεις εκτάσεις	1.921309044
	Βοσκότοποι - Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	4.772139625
	Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραιή ή καθόλου βλάστηση	5.0942078
	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	13.86309056
<b>ΔΑΣΗ ΚΑΙ ΗΜΙ-ΦΥΣΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ</b>	Δάση	29.30958364
	Μεταβατικές δασώδεις-θαμνώδεις εκτάσεις	6.205773059
	Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	7.266072496
	Εκτάσεις με αραιή ή καθόλου βλάστηση	0.731533508
<b>ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ</b>	Αστική οικοδόμηση	0.554012596
	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	0.055394075
	Δίκτυα συγκοινωνιών	0.074856529
	Ορυχεία, χώροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοτάξια	0.360017646

Πίνακας 3 Χρήσεις γης στο δήμο Φλώρινας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2001-2010)



Εικόνα 47 Χάρτης χρήσεων γης Καλλικρατικού δήμου Φλώρινας (Πηγή: Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας, geodm.gr, 2013)

#### 4.1.4 Υποδομές στον δήμο Φλώρινας

Ο δήμος Φλώρινας παρουσιάζει ένα ικανοποιητικό δίκτυο μεταφορικών υποδομών. Το κύριο οδικό δίκτυο αποτελείται από τις Εθνικές Οδούς Φλώρινας-Έδεσσας, Πτολεμαΐδας-Φλώρινας και Φλώρινας-Νίκης. Επίσης, στα επόμενα χρόνια προβλέπεται η ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού "Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη" (άξονας 50) που αναμένεται να συνδέει την Εγνατία Οδό από τη θέση του Α/Κ Κοζάνης, με το Συνοριακό σταθμό Νίκης στα σύνορα με την ΠΓΔΜ. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι τον δήμο διασχίζει σιδηροδρομικό δίκτυο (Γραμμή: Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Φλώρινα – Σύνορα, με διακλάδωση προς Κοζάνη) γεγονός που βοηθάει στην προσβασιμότητα του με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά και στις ενδοδημοτικές μεταφορές από την Φλώρινα κυρίως προς τους μεσαίους σε μέγεθος οικισμούς που βρίσκονται στην πεδινή έκταση. Επίσης το επαρχιακό και το τοπικό δίκτυο αποτελείται από μία πληθώρα δρόμων που συνδέουν όλους τους οικισμούς του δήμου, βρίσκεται όμως σε μέτρια κατάσταση λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούν, παρουσιάζοντας πολλά προβλήματα πρόσβασης κυρίως στους χειμερινούς μήνες. Η πόλη της Φλώρινας διαθέτει επίσης αερολιμένα, ο οποίος δεν χρησιμοποιείται για εμπορικές μεταφορές. Άλλες σημαντικές υποδομές πέραν των μεταφορικών, είναι οι υποδομές παραγωγής ενέργειας (αιολικό πάρκο, ατμοηλεκτρικός σταθμός ΔΕΗ), η

βιομηχανική περιοχή της Φλώρινας, όπως επίσης και υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (ΑΕΙ,ΤΕΙ), στην πόλη της Φλώρινας.

## 4.2 Η πόλη της Φλώρινας

Η Φλώρινα σήμερα αποτελεί την Μητρόπολη του ομώνυμου δήμου, βρισκόμενη στο κεντρικό τμήμα του σε μια δασώδη κοιλάδα, περίπου 13 χιλιόμετρα νότια από τα διεθνή σύνορα της Ελλάδας με τη Δημοκρατία της Μακεδονίας. Βρίσκεται σε υψόμετρο 680 μέτρων και απαριθμεί πληθυσμό της τάξεως των 18.000 κατοίκων που αυξάνεται συνεχώς τις τελευταίες δεκαετίες με χαμηλούς ρυθμούς. Αποτελεί την ψυχρότερη πόλη της Ελλάδας, λόγω της εσωτερικής θέσης της και του υψομέτρου έχοντας κλίμα που χαρακτηρίζεται από υψηλές βροχοπτώσεις, χιονοπτώσεις και παγετούς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι 12,1 βαθμοί Κελσίου, ενώ έχουν καταγραφεί θερμοκρασίες χαμηλότερες από -21 βαθμούς Κελσίου. Η Φλώρινα αποτελεί μία πόλη-αγορά, με μια οικονομία που κυριαρχείται από τη γεωργία, τη δασοκομία, θερινό και χειμερινό τουρισμό, το διασυνοριακό εμπόριο και την πώληση των τοπικών προϊόντων. Κύρια χαρακτηριστικά της είναι οι συνεχείς εναλλαγές του τοπίου σε συνδυασμό με το πλούσιο φυσικό περιβάλλον που περιλαμβάνει και ορεινές και πεδινές εκτάσεις. Τα βουνά και η έντονη βλάστηση που την περιβάλλουν, το ποτάμι και τα νεοκλασικά της κτήρια, είναι από τα χαρακτηριστικά που τις έχουν αποδώσει σήμερα μία τουριστική ταυτότητα. Είναι χτισμένη στις όχθες του ποταμού Σακουλέβα, ενώ ανήκει στο εθνικό δίκτυο των 22 ευρωπαϊκών πόλεων με ποτάμια.



Εικόνα 48 Η Φλώρινα (Πηγή: [deskastoria.blogspot.com](http://deskastoria.blogspot.com))

### 4.2.1 Ιστορικά στοιχεία

Η Φλώρινα ζει και εξελίσσεται σχεδόν αδιάλειπτα ήδη από την αρχαιότητα. Η πρωιμότερη ανθρώπινη δραστηριότητα τοποθετείται στην μέση Νεολιθική Περίοδο

(5800 - 5300 π. Χ.), γεγονός που αποδεικνύεται κυρίως από ιστορικές πηγές. Ο πρώτος οικισμός που αποκαλύφθηκε ήταν η αρχαία πόλη της Λυγκηστίδας, η οποία τοποθετείται χρονολογικά στο 352 π.Χ. στην περιοχή νότια της σημερινής πόλης, που σήμερα ονομάζεται λόφος του «Αγίου Παντελεήμονα», σε μία εποχή όπου επίσης παρατηρείται μεγάλη οικονομική και κοινωνική άνθηση στην περιοχή. Τα χρόνια του Βυζαντίου, ο οικισμός αναπτύσσεται στους πρόποδες του λόφου του Αγίου Παντελεήμονα κατά μήκος του ποταμού Σακουλέβα. Επίσης ατεκμηρίωτες πηγές τοποθετούν τον πρώτο οικιστικό πυρήνα της πόλης στην σημερινή πλατεία Ηρώων (Μποσδελεκίδου 2000:18,19). Με την πάροδο των χρόνων, η πόλη αρχίζει να αναπτύσσεται ανατολικότερα. Οι λόγοι είναι καταρχήν η ευκολότερη επικοινωνία (πρόσβαση στην πεδιάδα) καθώς επίσης η προσφορότερη εκμετάλλευση της γης. Αρχίζει σιγά-σιγά η ανοικοδόμηση και δημιουργείται ο νέος οικιστικός πυρήνας, που βέβαια τα χρόνια της Τουρκοκρατίας παρουσιάζει ακόμα εικόνα «υπανάπτυξης» (Ε. Τσαπάνου 2002:8). Επί Τουρκοκρατίας η Φλώρινα ήταν τοπικό εμπορικό και βιοτεχνικό κέντρο ενώ η πλειοψηφία των κατοίκων της ήταν Μουσουλμάνοι. Στο δεύτερο μισό του 17ου αιώνα η Φλώρινα είχε 6 συνοικίες και 1.500 σπίτια, σκεπασμένα με κεραμίδια και χτισμένα με πέτρα. Στην πόλη, όπου εξακολουθεί να υπερτερεί το μουσουλμανικό στοιχείο, υπήρχαν 14 τζαμιά, 6, 7 κατώτερα σχολεία, δύο λουτρά, δύο χάνια και 100 καταστήματα. Κατά τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας, ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται στους 8000 κατοίκους, από τους οποίους τα 3/4 ήταν Μωαμεθανοί, και το 1/4 Χριστιανοί. Στις 7 Νοεμβρίου 1912 ύστερα η πόλη απελευθερώνεται από τον Ελληνικό Στρατό και σταδιακά η σύνθεση των κατοίκων της πόλης μεταλλάσσεται, δεχόμενη προσφυγικό πληθυσμό από τις γειτονικές περιοχές μετά το τέλος των Βαλκανικών πολέμων, και αργότερα την Μικρασιατική καταστροφή. Κατά την διάρκεια των Παγκοσμίων πολέμων του 20ου αιώνα, η Φλώρινα αποτελεί έδρα στρατευμάτων, λόγω της γεωγραφικής της θέσης.

#### **4.2.2 Η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης**

Κατά την διάρκεια της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, η Φλώρινα είναι μία κλασική βαλκανική πόλη, με πολυκεντρική οργάνωση σε εθνοθρησκευτικές συνοικίες, χωρίς να υπάρχει ένα πολιτικό ή θρησκευτικό κέντρο (Δουκά, ΧΧ). Οι συνοικίες διαχωρίζονται με βάση τη θρησκεία ή με βάση το επάγγελμα των κατοίκων. Αποτελεί ένα πολυεθνικό και πολυθρησκευτικό αστικό σύνολο όπου ο χώρος της αγοράς (παζάρι) στις όχθες του ποταμού και γύρω από τον Οθωμανικό πύργο του ρολογιού είναι ο τόπος συνάντησης και συναλλαγών (Δουκά, ΧΧ). Τα χαρακτηριστικά της τότε Φλώρινας είναι: στενοί δρόμοι χωρίς σταθερό πλάτος, που δεν ακολουθούν την ευθεία γραμμή, διαπλατύνσεις στο σημείο διασταύρωσης των δρόμων με τη δημιουργία μικρών πλατωμάτων (Δουκά, ΧΧ). Από το 16ο μέχρι και την αρχή του 20ου αιώνα η Φλώρινα έχει 6 έως 7 συνοικίες που διαρθρώνονται κυρίως στις όχθες του Σακουλέβα και στην οδό Μοναστηρίου. Το 1892 έχει περίπου

1500 σπίτια και έως το 1920 απარიθμεί πληθυσμό της τάξεως των 10.000 κατοίκων (Δουκά, ΧΧ).

Η απαρχή της πολεοδομικής ανασυγκρότησης της Φλώρινας γίνεται με την ένταξή της στο ελληνικό κράτος το 1912. Είναι η περίοδος που αρχίζει να μεταφέρεται και το εμπορικό κέντρο της πόλης στην οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου από το ποτάμι όπου ήταν κατά την Τουρκοκρατία. Τα χρόνια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, η Φλώρινα αποτελεί ορμητήριο των Γαλλικών στρατιωτικών δυνάμεων. Εκείνη την περίοδο αλλάζει αισθητά ο αστικός ιστός καθώς διανοίγονται νέοι δρόμοι για τις στρατιωτικές ανάγκες και κατασκευάζονται τα πρώτα αποχετευτικά δίκτυα. Η σημαντικότερη συμβολή όμως είναι το ρυμοτομικό σχέδιο Φλώρινας που φτιάχτηκε από έναν Γάλλο μηχανικό το 1918. Η χάραξη του Γαλλικού χάρτη είναι μια προσπάθεια να διανοιχτούν δρόμοι και να δημιουργηθούν οικοδομικά τετράγωνα και πλατείες. Κατά τη δεκαετία του 1920, γίνεται η πρώτη σταδιακή ηλεκτροδότηση και ασφαλιτοστρωση των δρόμων, ανακαίνιση του υδραγωγείου για διοχέτευση πόσιμου νερού, και ίδρυση της νέας δημοτικής αγοράς. Παρακάτω παρατίθεται απόσπασμα του Γαλλικού χάρτη όπου φαίνεται η μετακίνηση της Δημοτικής αγοράς, στη θέση που βρίσκεται και σήμερα, η οποία σηματοδότησε και τη μετακίνηση του κέντρου της πόλης.



Εικόνα 49 Απόσπασμα του Γαλλικού Χάρτη (Πηγή Τσαπάνου-Κωστοπούλου, 2002)

Το ρυμοτομικό σχέδιο αυτό, το οποίο συντάχθηκε από την Γαλλική αποστολή σε συνεργασία με τον Δήμο και το επίσημο Ελληνικό Κράτος περιλάμβανε κυρίως επέκταση της πόλης προς τον ανατολικό κάμπο. Παρόλα αυτά, στα πρώτα χρόνια

της απελευθέρωσης ο πολεοδομικός ιστός δεν ακολούθησε κατά γράμμα το σχέδιο, αφού η πόλη αναπτυσσόταν προς τα βουνά, ακολουθώντας ένα δικό της εσωστρεφή ρυθμό που φέρει υποβόσκουσες φοβίες του μακροχρόνιου σκλαβωμένου παρελθόντος, οι οποίες θεωρούν τα βουνά σαν ασφαλέστερο τόπο κατοικίας (Λαφαζάνη, ΧΧ). Παρά το πλήθος των μετέπειτα τροποποιήσεων του και επεκτάσεων του, το σχέδιο αυτό αποτελεί το σημείο αναφοράς της ιστορίας της Πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης και της κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής της και εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται για το Δυτικό τμήμα της πόλης έτσι όπως αρχικά είχε εγκριθεί». (Ε. Τσαπάνου 2002:11,12).

#### **4.2.3 Η Φλώρινα σήμερα**

Ο πολεοδομικός ιστός της Φλώρινας σήμερα, απλώνεται και στις δύο όχθες του ποταμού Σακουλέβα. Περισσότερη οικιστική ανάπτυξη εμφανίζεται προς την αριστερή πλευρά του ποταμού, όπως τρέχουν τα νερά του. Η πόλη έχει να επιδείξει αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά δείγματα της ιστορίας της, με κτίσματα νεοκλασικής και μακεδονικής τεχνοτροπίας, επηρεασμένη από στοιχεία του τοπικού πολιτισμού, αλλά και από την εποχή της τουρκοκρατίας. Η αρχιτεκτονική της, είναι ένας από τους κύριους λόγους που τις αποδίδουν το προσωνύμιο ως “πόλη των καλλιτεχνών”, και τις προσδίδει ένα τουριστικό χαρακτήρα. Διαθέτει αρκετούς ανοιχτούς χώρους και πάρκα, με σημαντικότερο τον λόφο του Αγίου Παντελεήμονα στο βορειοδυτικό τμήμα της. Σήμα κατατεθέν της είναι η κεντρική υπαίθρια αγορά της, που λειτουργεί εδώ και 100 χρόνια με προϊόντα τοπικής προέλευσης.

Όσον αφορά τις υποδομές, η Φλώρινα συνδέεται με το Ευρωπαϊκό δίκτυο οδών E65, E86, ενώ διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό, γεγονός που την καθιστά αρκετά προσβάσιμη, παρότι πρόκειται για μία ορεινή πόλη. Όσον αφορά την εκπαίδευση, η Φλώρινα διαθέτει σήμερα 5 νηπιαγωγεία, 7 δημοτικά σχολεία, 3 γυμνάσια, 3 λύκεια μαζί με εκκλησιαστικό λύκειο, εσπερινό λύκειο και ΕΠΑΛ Φλώρινας. Η πόλη διαθέτει και τριτοβάθμια εκπαίδευση καθώς λειτουργεί Παιδαγωγική σχολή (δασκάλων, νηπιαγωγών παράρτημα ΑΠΘ), σχολή Καλών Τεχνών, ΤΕΙ, σχολή ζωικής παραγωγής, ενώ πρόσφατα διέθετε και σχολή Βαλκανικών σπουδών, η οποία όμως μεταφέρθηκε στην Θεσσαλονίκη. Όσον αφορά τις πολιτιστικές υποδομές, στην πόλη λειτουργούν το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, η Πινακοθήκη Φλωρινιωτών Καλλιτεχνών, η Δημόσια Βιβλιοθήκη "Βασιλικής Πιτόσκα" και τα Λαογραφικά Μουσεία της Λέσχης Πολιτισμού Φλώρινας και του Φιλεκπαιδευτικού Συλλόγου Φλωρίνης "Ο Αριστοτέλης". Επίσης λειτουργεί ο αρχαιολογικός χώρος της ελληνιστικής πόλης στο λόφο του Αγίου Παντελεήμονα. Έξω από την πόλη χωροθετείται η βιομηχανική περιοχή (ΒΙ.ΠΕ) της Φλώρινας, ενώ σημαντική υποδομή είναι και το στρατόπεδο Φλώρινας που βρίσκεται μέσα στην πόλη. Τέλος, η πόλη διαθέτει ικανοποιητικό δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης, όπως επίσης και δύο Τοπικές Μονάδες Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΤΜΔΑ) που

περιλαμβάνουν με τη σειρά τους 2 Σταθμούς Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ) και Τοπικά Κέντρα Ανακύκλωσης (ΤΚΑ) για την διαχείριση των Αστικών Στερεών Απορριμμάτων.

#### **4.2.4 Χωρική και Πολεοδομική οργάνωση της Φλώρινας**

Σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, η Φλώρινα αποτελεί κέντρο δεύτερου επιπέδου. Το σιδηροδρομικό της δίκτυο σε συνδυασμό με την υλοποίηση των βασικών έργων μελετών όπως αυτή της Εγνατίας οδού (Κάθετος Άξονας Νίκης-Φλώρινας-Κοζάνης-Ορίων Νομού), αναμένεται να βελτιώσουν την χωροταξική της θέση, τόσο στο διαπεριφερειακό όσο και το διεθνές επίπεδο (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Μακεδονίας, 2003). Η Φλώρινα εντάσσεται την ζώνη της ενέργειας, λόγω της δραστηριοποίησης της ΔΕΗ, ενώ η ανάπτυξη της μεταποιητικής δραστηριότητας (λόγω της ύπαρξης οργανωμένης ΒΙ.ΠΕ) την εντάσσουν στο ανταγωνιστικό τμήμα της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας. Οι παραπάνω δραστηριότητες παρόλα αυτά, έχουν δημιουργήσει αλλοίωση στα φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής, (ρύπανση του αέρα και του υδροφόρου ορίζοντα, μείωση των αγροτικών εκτάσεων κλπ) διαταράσσοντας σημαντικά την οικολογική ισορροπία. Επίσης, η Φλώρινα μπορεί να παίξει τον ρόλο και του τουριστικού κέντρου, λειτουργώντας ως πύλη για τουριστικές περιοχές Πισοδερίου-Πρεσπών-Νυμφαίου, ορεινού όγκου Βιτίου, Βαρνούντα και Καϊμακτσαλάν. Το παραπάνω εξειδικεύεται περισσότερο στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, εντάσσοντας την Φλώρινα στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές και ειδικότερα στις περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης ήπιων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2009).

#### Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο είναι εγκεκριμένο από το 1987 (ΦΕΚ 212-13/3/1987), το οποίο περιλαμβάνει:

- Τις προτάσεις για την πολεοδομική οργάνωση της Φλώρινας επόμενη πενταετία με προβλεπόμενο πληθυσμό μεγέθους 15000 κατοίκων.
- Τις προτάσεις για την λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος.
- Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες των δικτύων υποδομής.
- Τις προτάσεις για την ασφάλεια και προστασίας του περιβάλλοντος από φυσικές καταστροφές (σεισμούς, πυρκαγιές κλπ).
- Τα απαραίτητα έργα υλοποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου
- Χάρτες και πίνακες που αποτυπώνουν τις παραπάνω προτάσεις, την επέκταση του υπάρχοντος σχεδίου πόλης στις αραιοδομημένες εκτάσεις, για πληθυσμιακό μέγεθος 15.000 κατοίκων.

Το σχέδιο αυτό προτείνει την επέκταση της πόλης προς την Ανατολική πλευρά σε αραιοδομημένες εκτάσεις, ενώ χωρίζει την περιοχή σε πέντε πολεοδομικές ενότητες, με την μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού και συντελεστή δόμησης να αποδίδονται στην πολεοδομική ενότητα του κέντρου (96 κατ/εκτ, ΣΔ: 1.7). Ειδικότερα:

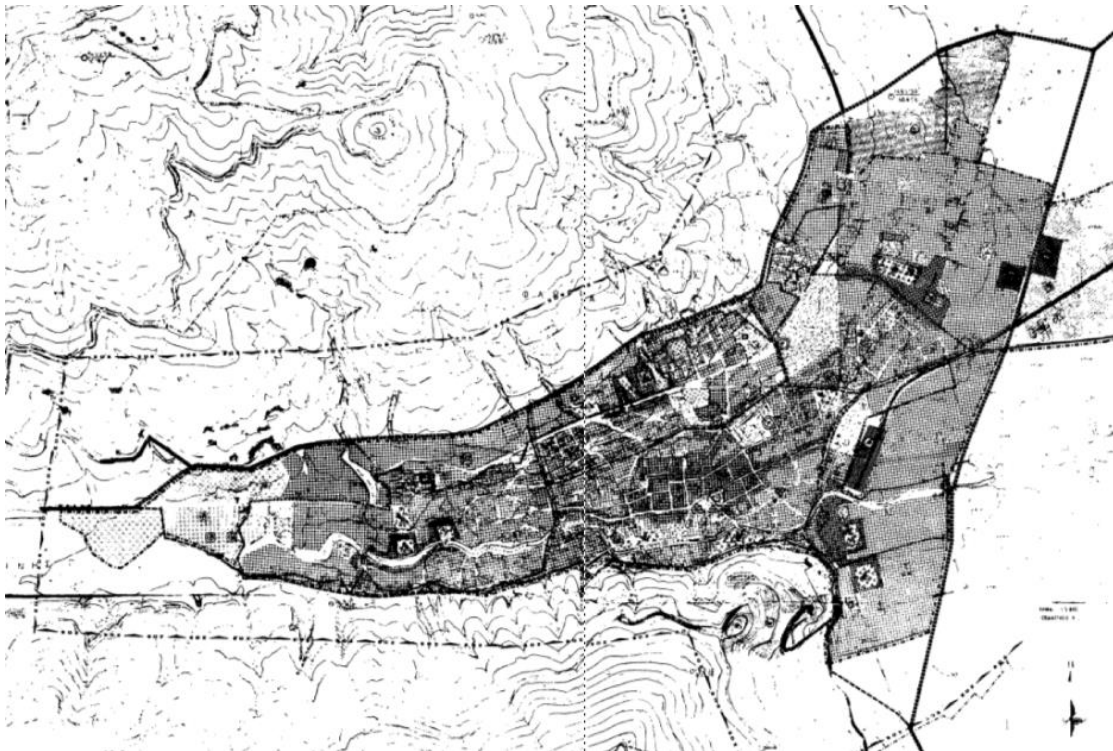
- Η πρώτη πολεοδομική ενότητα (γειτονιά πλατείας Ηρώων) απλώνεται στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης. Οριοθετείται από την κάθετη οδό Αριστοτέλους από ανατολή και από την λεωφόρο Ταξιάρχου Τζάνη και την οδό Καυκάσου-Ιωαννίνων στο βόρειο και νότιο τμήμα αντίστοιχα.
- Η δεύτερη πολεοδομική ενότητα (κέντρο) περιλαμβάνει τις περιοχές του κέντρου και οριοθετείται επίσης από την κάθετη οδό Αριστοτέλους στο δυτικό τμήμα της, και τις λεωφόρους Ολυμπιάδος και Ελευθερίας στο βόρειο και νότιο κομμάτι της αντίστοιχα. Η κεντρική ενότητα τελειώνει στην πλατεία Μεγάλου Αλεξάνδρου, όπου και υπάρχει ο κόμβος των κυρίων αρτηριών που εισέρχονται στην πόλη.
- Η τρίτη πολεοδομική ενότητα (γειτονιά Γυμνασίων) οριοθετείται στο βόρειο μέρος της πόλης, ακριβώς πάνω από την κεντρική ενότητα, με την λεωφόρο Ολυμπιάδος να αποτελεί το νότιο όριό της, και τις κάθετες οδούς Αριστοτέλους και Αναλήψεως τα δυτικά και ανατολικά όρια αντίστοιχα.
- Η τέταρτη πολεοδομική (γειτονιά Τσιφλίκι) ενότητα τοποθετείται στο ανατολικό σημείο της πόλης, όπου και προτείνεται η επέκταση. Τέλος, η Πέμπτη ενότητα (γειτονιά Αγίου Γεωργίου) τοποθετείται στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης, περιλαμβάνοντας τις περιοχές κυρίως πίσω από τον ποταμό Σακουλέβα



Εικόνα 50 Απόσπασμα από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987, πολεοδομικές ενότητες (Πηγή: ΦΕΚ/122/Δ1987)



Στόχος του σχεδίου είναι να διατηρηθούν οι κεντρικές λειτουργίες στον υπάρχον κέντρο (γύρω από την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου) ενώ να αναπτυχθούν τοπικά κέντρα στις υπάρχουσες πολεοδομικές ενότητες. Με άξονα τα παραπάνω, το σχέδιο εστιάζει στην δημιουργία υποδομών εκπαίδευσης, πρόνοιας κλπ, σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες, προτείνοντας παράλληλα αρκετούς ελεύθερους χώρου πρασίνου (συνολικά 23 πλατείες και πάρκα) σε όλη την έκταση της πόλης, ειδικότερα στις περιοχές επέκτασης. Σύμφωνα με το σχέδιο, οι κύριες χρήσεις γης είναι αυτές της αμιγής και γενικής κατοικίας, με την αμιγή κατοικία να εμφανίζεται κυρίως στο δυτικό και ανατολικό κομμάτι της πόλης, ενώ την γενική κοντά στο κέντρο. Όσον αφορά την κινητικότητα, το σχέδιο ιεραρχεί το οδικό δίκτυο σε ελεύθερες λεωφόρους, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς, προτείνοντας μία περιφερειακή οδό στο βορειοανατολικό τμήμα της πόλης, με κύριο μέλημα το κύριο σύστημα συλλεκτηρίων να αποτελείται από τις οδούς που βρίσκονται στα όρια των πολεοδομικών ενοτήτων. Κάποιες άλλες σημαντικές πτυχές του σχεδίου είναι η δημιουργία ζώνης χονδρεμπορίου και βιοτεχνικού πάρκου για την μεταφορά των υπαρχουσών βιοτεχνιών ανατολικά της πόλης, όπως επίσης και η μεταφορά του στρατοπέδου που βρίσκεται στον μέσα στην πόλη με την δημιουργία πάρκου πόλης στη θέση του. Τέλος το σχέδιο τονίζει την ανάγκη επέκτασης των υποδομών ύδρευσης και αποχέτευσης, προτείνοντας θέση εγκατάστασης σταθμού επεξεργασίας λυμάτων (ΦΕΚ 212/Δ/1987). Ένα χρόνο μετά (1988) εγκρίθηκε και η επέκταση του σχεδίου αυτού με πολεοδομική μελέτη για την πολεοδομική ενότητα Τσιφλίκι (ΦΕΚ 386/Δ/6-6-88).



Εικόνα 51 Χάρτης χρήσεων γης - ΓΠΣ Φλώρινας 1987(Πηγή: ΦΕΚ/122/Δ1987)

### Η οργάνωση των χρήσεων γης σήμερα

- **Το πολεοδομικό κέντρο:** Το πολεοδομικό κέντρο σήμερα στη Φλώρινα συγκεντρώνει σήμερα τις περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες στην πόλη, καθώς σε αυτό βρίσκονται όλες οι κοινωφελείς υπηρεσίες, οι περισσότερες λειτουργίες διοίκησης, καταστήματα, χώροι αναψυχής, τράπεζες, γραφεία κ.α. Εκτείνεται κατά μήκος της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου, ακριβώς στα σημεία που είχαν οριστεί από το ΓΠΣ του 1987.
- **Τα τοπικά κέντρα:** Σε σχέση με το θεσμοθετημένο ΓΠΣ, τα τοπικά κέντρα εκλείπουν στις γειτονιές της πόλης. Εκτός από το τοπικό κέντρο της πολεοδομικής ενότητας 3, όπου στεγάζεται η υπηρεσία της Περιφέρειας και ο σταθμός των υπεραστικών ΚΤΕΛ και της πολεοδομικής ενότητας 1, όπου και υπάρχουν κάποιες διοικητικές λειτουργίες στα όριά της (Δημαρχείο, Δικαστήρια). Στις υπόλοιπες γειτονιές, παρατηρούνται αδόμητοι χώροι και χρήσεις κατοικίας στα προβλεπόμενα από το ΓΠΣ, τοπικά κέντρα.
- **Η κατοικία:** Η κατοικία (γενική και αμιγής) είναι η κυρίαρχη χρήση στην πόλη και συμβαδίζει στο μεγαλύτερο κομμάτι με το ΓΠΣ. Η γενική κατοικία απλώνεται κυρίως κοντά στις κεντρικές περιοχές, ενώ είναι η κυρίαρχη χρήση στο βόρειο μέρος της πόλης, όπου και λειτουργούν οι περισσότερες σήμερα ξενοδοχειακές μονάδες. Αντίστοιχα, η αμιγής κατοικία είναι η κυρίαρχη ανατολικά, στην τέταρτη πολεοδομική ενότητα όπου και προβλεπόταν η επέκταση της πόλης.
- **Βιομηχανία-βιοτεχνία-εμπόριο:** Μέσα στην πόλη της Φλώρινας δεν υπάρχουν βιομηχανικές-βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και αυτές που υπάρχουν είναι μεμονωμένες. Οι περισσότερες συγκεντρώνονται στο νότιο-ανατολικό κομμάτι της πόλης, όπως είχε προβλεφθεί από το ΓΠΣ. Η βιομηχανική περιοχή της Φλώρινας που βρίσκεται σε μικρή απόσταση ανατολικά της πόλης, έχει συντελέσει στην αποφυγή χρήσεων βαριάς βιομηχανίας στα όρια της πόλης. Βιοτεχνικές δραστηριότητες και δραστηριότητες εμπορίου παρατηρούνται επίσης στην κεντρική και ανατολική είσοδο της πόλης, κατά μήκος των λεωφόρων Μοναστηρίου και 7ης Νοεμβρίου.
- **Εγκαταστάσεις:** Σχεδόν σε όλη την Φλώρινα λειτουργούν εγκαταστάσεις αναψυχής και τουρισμού, με τις περισσότερες να βρίσκονται στο κέντρο της πόλης και στο βόρειο μέρος της. Εγκαταστάσεις μεταφορών βρίσκονται σήμερα σε δύο σημεία, ο σιδηροδρομικός σταθμός στην πολεοδομική ενότητα 5 και ο σταθμός Κτελ στην ενότητα 3. Σε σχέση με το ΓΠΣ υπάρχουν λιγότερες μεταφορικές εγκαταστάσεις. Ειδικότερα, ενώ είχε προβλεφθεί δημιουργία σταθμού λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων, ο χώρος σήμερα καλύπτεται από την χρήση της κατοικίας. Στα δυτικά όρια της πόλης υπάρχει το ΤΕΙ Φλώρινας και το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, ενώ οι εγκαταστάσεις ΑΕΙ βρίσκονται κυρίως στο κέντρο. Τέλος, έξω από τον κύριο οικιστικό πυρήνα χωροθετούνται αθλητικές εγκαταστάσεις, ένα κοιμητήριο, ενώ πολιτιστικές

εγκαταστάσεις συναντώνται σε όλη την έκταση της πόλης, με τις περισσότερες να βρίσκονται επί της κεντρικής οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου και κοντά στον ποταμό Σακουλέβα.

- **Ιδιαίτερες Χρήσεις:** Μέσα στην πόλη της Φλώρινας είναι χωροθετημένη μία μεγάλη έκταση στρατοπέδου (στρατόπεδο Σκιαδοπούλου). Ο χώρος αυτός είχε προβλεφθεί από το ΓΠΣ ως ανοιχτός χώρος πρασίνου, μετά από μεταφορά των στρατιωτικών εγκαταστάσεων. Χώροι στάθμευσης υπάρχουν μικροί και διάσπαρτοι σχεδόν σε όλη την έκταση. Τέλος υπάρχουν πολλές αδόμητες περιοχές στην τέταρτη πολεοδομική ενότητα, γεγονός που δείχνει ότι οι ανάγκες για στέγαση δεν είναι τόσες ώστε να επεκταθεί περαιτέρω η πόλη.
- **Πράσινο και ελεύθεροι χώροι:** Μέσα στον αστικό ιστό υπάρχουν αρκετοί χώροι πρασίνου και αρκετές πλατείες οι οποίοι επηρεάζουν χαρακτηριστικά τη αστική οργάνωση. Οι σημαντικότεροι είναι το δημοτικό πάρκο λίγο πάνω από τον σιδηροδρομικό σταθμό, το νέο μεγάλο πάρκο απέναντι από τον σταθμό υπεραστικών λεωφορείων, όπως και ο λόγος Αγίου Παντελεήμονα. Από τις πλατείες σημαντικότερες είναι η πλατεία Μόδη, που οδηγεί στον εμπορικό πεζόδρομο (οδός Παύλου Μελά, συνέχεια της Μεγάλου Αλεξάνδρου) και η πλατεία Ηρώων στην πολεοδομική ενότητα 1. Σημαντικός ανοιχτός και αναξιοποίητος χώρος υπάρχει στην έκταση απέναντι από τα ΤΕΙ, στη δυτική είσοδο της πόλης.

## 5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### 5.1 Εισαγωγή

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το τελευταίο θεσμοθετημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για τη Φλώρινα χρονολογείται στο 1987, συμπεραίνεται ότι ο σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής βρίσκεται σε οριακή κατάσταση. Η πόλη τα τελευταία χρόνια «χτίζεται» εντελώς αποσπασματικά χωρίς να υπάρχει κανένας προγραμματισμός που να εντάσσεται σε κάποιο γενικότερο πλαίσιο. Αυτό γίνεται εύκολα κατανοητό από τα πληθυσμιακά στοιχεία της Φλώρινας τα οποία δείχνουν αύξηση 3.000 κατοίκων περίπου σε σχέση με τα προγραμματιζόμενα μεγέθη του ΓΠΣ. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συνύπαρξη του Γαλλικού με τα νέα Ελληνικά σχέδια έχει προκαλέσει αρκετά προβλήματα κυρίως στο δυτικό μέρος της πόλης, καθώς υπάρχουν αρκετές συγκρούσεις και διαφορές μεταξύ τους. Σημαντικό στοιχείο είναι επίσης ότι δεν υπάρχει κάποιο ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανάπτυξης για όλον τον Καλλικρατικό δήμο Φλώρινας σήμερα. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί το ιστορικό του σχεδιασμού στην ευρύτερη περιοχή. Σύμφωνα με παλαιότερη έρευνα του ΤΕΕ το 2004, όλη η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας υστερούσε στις πολεοδομικές μελέτες, με το ποσοστό της μελετώμενης επιφάνειας να είναι μόλις 5% της συνολικής. Αντίστοιχα, ο νομός Φλώρινας συγκαταλεγόταν στους νομούς όπου δεν έχει προκηρυχθεί καμία μελέτη (Μπάτσου, 2004). Ο Καλλικρατικός δήμος σήμερα, έχει εκείνα τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά που του προσδίδουν μία ιδιαίτερη ορεινή ταυτότητα με προβλήματα, ευκαιρίες και δυνατότητες ανάπτυξης. Η αξιοποίηση της άμεσης γειτνίασης της ορεινής με την πεδινή έκταση, η προστασία του περιβάλλοντος και η δημιουργία προϋποθέσεων αναζωογόνησης του ορεινού χώρου αποτελούν τις κυρίαρχες κατευθύνσεις του σχεδιασμού των ορεινών περιοχών στην Ευρώπη σήμερα. Με άξονα τα παραπάνω, στην παρούσα εργασία θα προταθεί ένα Master plan με αρχή αυτήν της ολοκληρωμένης ανάπτυξης με στόχους:

- Την διασφάλιση μιας ομαλής και αρμονικής λειτουργίας του Δήμου από την πόλη της Φλώρινας μέχρι και όλους του οικισμούς που τον απαρτίζουν.
- Την ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής.
- Την ισόρροπη οικονομικά και κοινωνικά ανάπτυξη.
- Την διασφάλιση της οικολογικής ισορροπίας με ανάδειξη των σημαντικότερων φυσικών πόρων.
- Την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από έργα και αναπλάσεις.

Το προτεινόμενο master plan χωρίζεται σε τρία μέρη και περιλαμβάνει:

- Ένα σχέδιο επικινδυνότητας για κατολισθήσεις για όλη την επιφάνεια του Καλλικρατικού δήμου Φλώρινας. Ειδικότερα, στην περιοχή μελέτης το

φαινόμενο των κατολισθήσεων είναι ιδιαίτερα συχνό, λόγω γεωμορφολογικού της υποβάθρου, προκαλώντας υλικές και όχι μόνο καταστροφές. Για μία περιοχή σαν αυτήν, ένα σχέδιο επικινδυνότητας κρίνεται απαραίτητο, παρόμοιο με τα αντίστοιχα σχέδια στις εξεταζόμενες περιοχές στο 2ο κεφάλαιο.

- Ένα προτεινόμενο δομικό σχέδιο και ένα σχέδιο χρήσεων γης για όλον τον Καλλικρατικό δήμο Φλώρινας. Ένα τέτοιο σχέδιο κρίνεται απαραίτητο καθώς μετά την νέα διοικητική διαίρεση του “Καλλικράτη”, δεν υπάρχει κάποιο ολοκληρωμένο νέο ενημερωμένο σχέδιο που να περιλαμβάνει όλη την εδαφική έκταση του δήμου.
- Σχέδια χρήσεων γης, κινητικότητας και πολεοδομικές παρεμβάσεις για την πόλη της Φλώρινας. Όλα τα παραπάνω, θα είναι μία προσπάθεια υιοθέτησης των πρακτικών που εξετάστηκαν στις ορεινές περιοχές της Ευρώπης, στον ευρύτερο Καλλικρατικό δήμο αλλά και στην πόλη της Φλώρινας.

## **5.2 Δημιουργία χάρτη ζωνών επικινδυνότητας εκδήλωσης κατολισθήσεων**

### **5.2.1 Γενικά στοιχεία για τις κατολισθήσεις**

Ως «κατολίσηση» ορίζεται η εξωτερική ή εσωτερική κίνηση μιας μάζας κορημάτων (συντρίμμια), βράχου ή γαιών σε ένα πρανές (πλαγιά βουνού) (Cruden, 1991). Η ορολογία αυτή έχει υιοθετηθεί από την Ομάδα Εργασίας για την Παγκόσμια Καταγραφή Κατολισθήσεων (Working Party on the World Landslide Inventory - WP/WLI, 1991) και είναι η πιο αντιπροσωπευτική και διαδεδομένη μεταξύ των γεωλόγων και μηχανικών που ερευνούν κατολισθητικά φαινόμενα σε παγκόσμια κλίμακα. Πρόκειται στην ουσία για μία φυσική καταστροφή στην οποία συμβαίνει ολίσθηση όλων των πραγματικών στοιχείων του εδάφους.

Η εκδήλωση κατολισθητικών φαινομένων αποτελεί απόρροια ελλιπούς ευστάθειας των πρανών έναντι στατικών και σεισμικών φορτίων. Η πιθανότητα αστοχίας πρανών προκαλείται από την επίδραση πολλών και διαφορετικών μεταξύ τους παραγόντων. Οι πιο σημαντικοί παράγοντες διακρίνονται στους παρακάτω (Κούκης & Σαμπατακάκης, 2007):

1. Εδαφικές συνθήκες: Περιοχή, η οποία αποτελείται από αποσαθρωμένα υλικά και διαφοροποιήσεις στην υδροπερατότητα, διατηρεί αρκετές πιθανότητες ύπαρξης ευαίσθητου υλικού και έχει ως συνέπεια την πιθανή εμφάνιση κατολισθητικών φαινομένων εάν συντρέξουν και άλλοι παράγοντες.
2. Γεωμορφολογικές διεργασίες: Αυτές οι διεργασίες θεωρούνται αρκετά σημαντικές και εμφανίζονται και εξωτερικά και εσωτερικά στη γεωμορφολογία της περιοχής. Η επίδραση παγετώνων, ανύψωσης της περιοχής από ηφαιστειακές διεργασίες, ποτάμια και θαλάσσια διάβρωση της βάσης του

πρανούς καθώς και η απομάκρυνση της φυτοκάλυψης μιας περιοχής από πυρκαγιά ή διάβρωση, μπορούν να οδηγήσουν στη διατάραξη της ισορροπίας.

3. Φυσικές διεργασίες: Σε αυτές τις διεργασίες μπορούμε να συμπεριλάβουμε το γρήγορο λιώσιμο του χιονιού, την αποσάθρωση του εδάφους λόγω παγετού, τις εκρήξεις των ηφαιστειών και τους σεισμούς, την παρατεταμένη βροχόπτωση, καθώς και την μικρής διάρκειας αλλά, παράλληλα, έντονη βροχόπτωση.
4. Ανθρωπογενείς διεργασίες: Η ανεξέλεγκτη άρδευση, οι εκσκαφές στη βάση του πρανού, η τεχνητή αποψίλωση του εδάφους, η λειτουργία χωματερών, λατομείων και μεταλλείων καθώς και οι τεχνητές δονήσεις του εδάφους από την κυκλοφορία οχημάτων και τη λειτουργία μηχανών, επηρεάζουν, ορισμένες φορές σε μεγάλο βαθμό, την ισορροπία της περιοχής.

Οι κατολισθήσεις μπορούν να ταξινομηθούν σε έξι τύπους, με το μέγεθός τους να ποικίλλει, προκαλώντας καταστροφές όπως υλικές ζημιές σε ανθρωπογενή δίκτυα (οδικό δίκτυο, υποδομές κλπ) μέχρι και απώλειες ανθρώπινων ζώων. Ο δήμος Φλώρινας αποτελείται περίπου εξ' ημισείας από πεδινά και ορεινά τμήματα και ενδέχεται να είναι ευαίσθητος σε ζητήματα κατολισθήσεων λόγω των υψηλών ορεινών όγκων στα βόρειο δυτικά και ανατολικά κυρίως τμήματα, τα οποία χαρακτηρίζονται από μεγάλη κλίση πρανών αλλά και λόγω λιθολογίας.

### **5.2.2 Μεθοδολογία**

Η μεθοδολογία δημιουργίας χάρτη ζωνών επικινδυνότητας για κατολισθήσεις βασίζεται σε τεχνολογίες Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών και σε τηλεπισκοπικές μεθόδους, οι οποίες μπορούν να αποτυπώσουν με αρκετά μεγάλη ακρίβεια σημεία και περιοχές, οι οποίες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν στο μέλλον κατολισθητικά προβλήματα. Ειδικότερα, οι παράγοντες οι οποίοι κρίνονται σημαντικοί για την πρόκληση ή την πιθανότητα πρόκλησης κατολισθήσεων είναι (Γαλανού & Κολοκούσης, 2010; Budetta et al., 2008; Kouli et al., 2010; Yalcin et al., 2011):

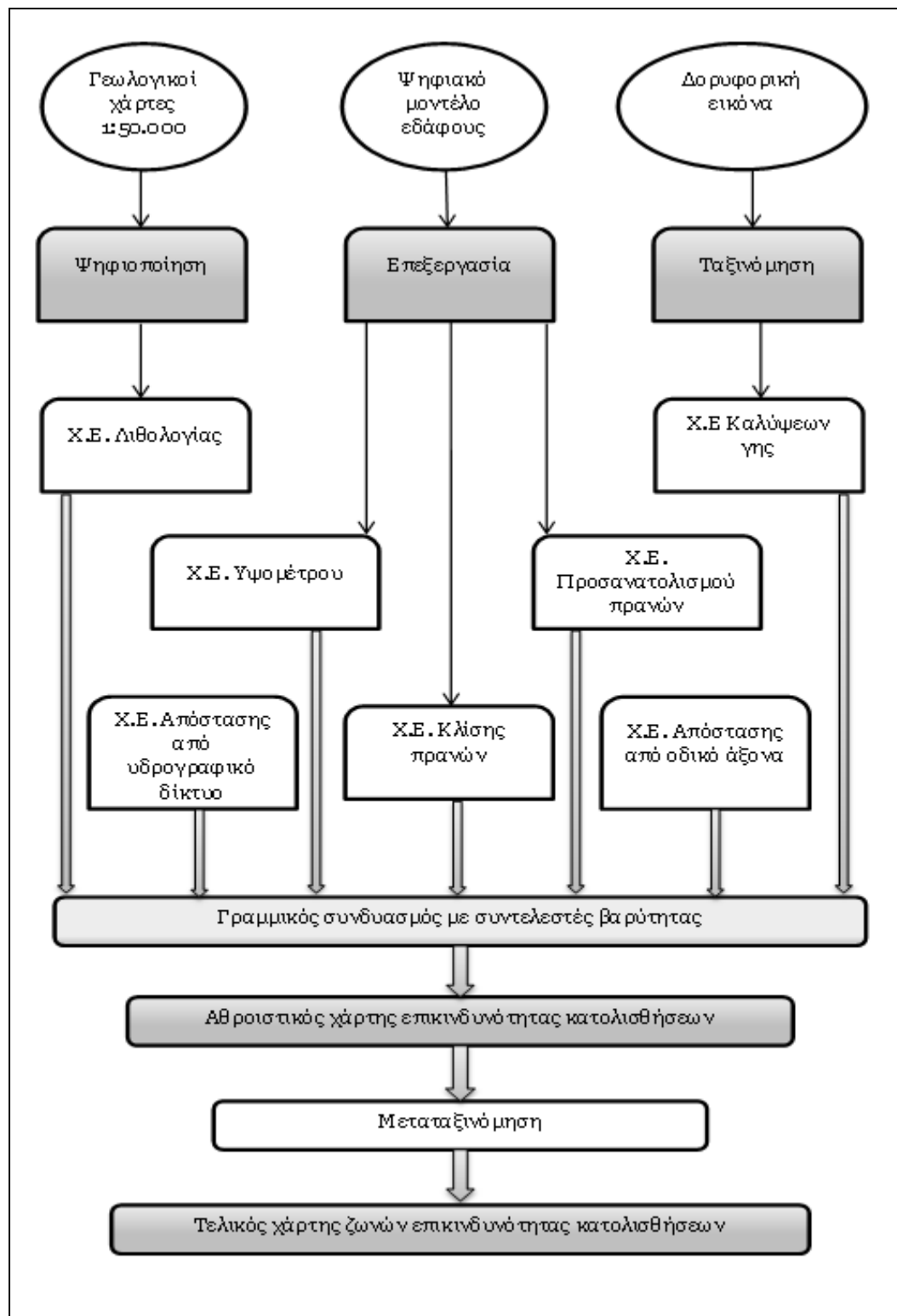
1. Κλίση πρανών
2. Καλύψεις γης
3. Λιθολογία
4. Απόσταση από οδικό δίκτυο
5. Απόσταση από υδρογραφικό δίκτυο
6. Υψόμετρο
7. Προσανατολισμός πρανών

Σε κάθε έναν από τους παραπάνω παράγοντες αντιστοιχούν βαθμοί επικινδυνότητας. Η βαθμονόμηση των χαρακτηριστικών των παραγόντων στηρίζεται συνήθως σε σχετικές εργασίες που έχουν εκπονηθεί σε περιβάλλον παρόμοιου

λιθολογικού υποβάθρου με την περιοχή μελέτης (Γαλανού & Κολοκούσης, 2010). Στο βαθμό 1 αντιστοιχεί πολύ χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης κατολίθωσης, ενώ στο βαθμό 6 πολύ μεγάλη πιθανότητα. Για κάθε έναν από τους παραπάνω παράγοντες δημιουργείται ένας χάρτης επικινδυνότητας και έπειτα με γραμμικό συνδυασμό προκύπτει ο τελικός χάρτης. Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας με την βαθμονόμηση της επικινδυνότητας κάθε χαρακτηριστικού παράγοντα επίδρασης, καθώς και το διάγραμμα ροής για την δημιουργία του τελικού χάρτη.

Παράγοντας	Χαρακτηριστικό	Βαθμός επικινδυνότητας
Κλίση πρηνών (σε μοίρες)	0-4	1
	5-9	2
	10-14	3
	15-19	4
	20-29	5
	>=30	6
Καλύψεις γης	Δάση	1
	Χορτολιβαδικές εκτάσεις	2
	Χέρσα γη	3
	Καλλιέργειες	5
Λιθολογία	Ασβεστόλιθος	1
	Σχιστόλιθος	3
	Φλύσχης	4
	Αλλουβιακές αποθέσεις	5
Απόσταση από οδικό άξονα (m)	>=60	1
	40-59	2
	20-39	3
	0-19	5
Απόσταση από κλάδο του υδρογραφικού δικτύου (m)	>=60	1
	40-59	2
	20-39	3
	0-19	5
Υψόμετρο (m)	0-399	1
	400-599	2
	600-999	3
	1000-1499	4
	>=1500	5
Προσανατολισμός πρηνών (σε μοίρες)	0-44	3
	45-89	2
	90-179	1
	180-224	2
	225-269	3
	>=270	4

Πίνακας 4 Βαθμονόμηση των παραγόντων επίδρασης για κατολιθήσεις



Εικόνα 52 Διάγραμμα ροής για την ανάπτυξη ζωνών επικινδυνότητας για κατολισθήσεις

Ο προσδιορισμός των καλύψεων γης πραγματοποιήθηκε με τηλεπισκοπική μέθοδο. Αναλύθηκε εικόνα (raster) του δορυφόρου Landsat 8 στο δέκτη TM (18/04/2014) της ευρύτερης περιοχής της Φλώρινας με την τεχνική της ταξινόμησης της ελάχιστης απόστασης (Minimum Distance) δορυφορικών ψηφιακών απεικονίσεων.



Επιλέχθηκαν, δηλαδή, ανάλογα με τους χρωματικούς συνδυασμούς του έγχρωμου σύνθετου οι κυριότερες καλύψεις γης.

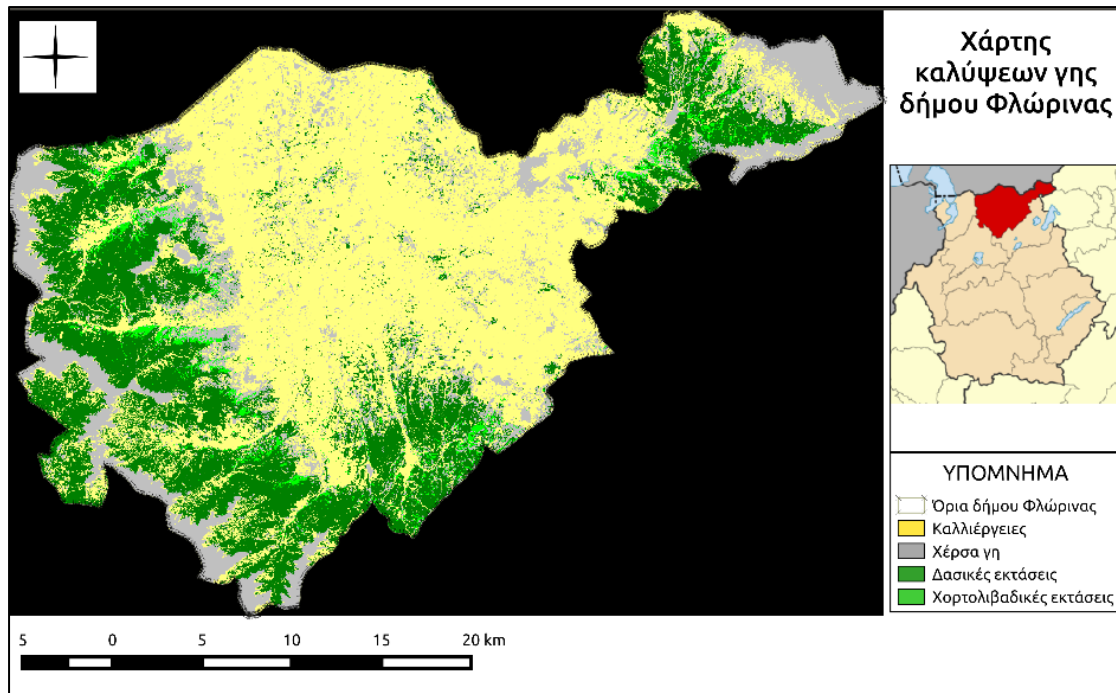
Για τον προσδιορισμό της λιθολογίας της περιοχής χρησιμοποιήθηκαν από το Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (ΙΓΜΕ) γεωλογικοί χάρτες κλίμακας 1:50.000. Οι χάρτες αυτοί προσαρμόστηκαν ακριβώς στα όρια του Δήμου Φλώρινας κι έπειτα πραγματοποιήθηκε η ψηφιοποίηση των κυριότερων πετρωμάτων της περιοχής. Για το οδικό και υδρογραφικό δίκτυο χρησιμοποιήθηκαν διανυσματικά μοντέλα (vector), τα οποία αναπαριστούν τους κύριους οδικούς άξονες και την υδρογραφία (ποτάμια) της περιοχής. Τα διανυσματικά δεδομένα πάρθηκαν από τα δεδομένα της δημόσιας διοίκησης (<http://geodata.gov.gr/geodata/>) και το Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας (<http://www.geodm.gr/dataset>). Το υψόμετρο, ο προσανατολισμός και η κλίση των πρανών προσδιορίστηκαν από το ψηφιακό μοντέλο εδάφους (GDEM) της περιοχής της Φλώρινας και την εφαρμογή σε αυτό των ανάλογων φίλτρων απεικόνισης.

### 5.2.3 Δημιουργία ενδιάμεσων θεματικών χαρτών

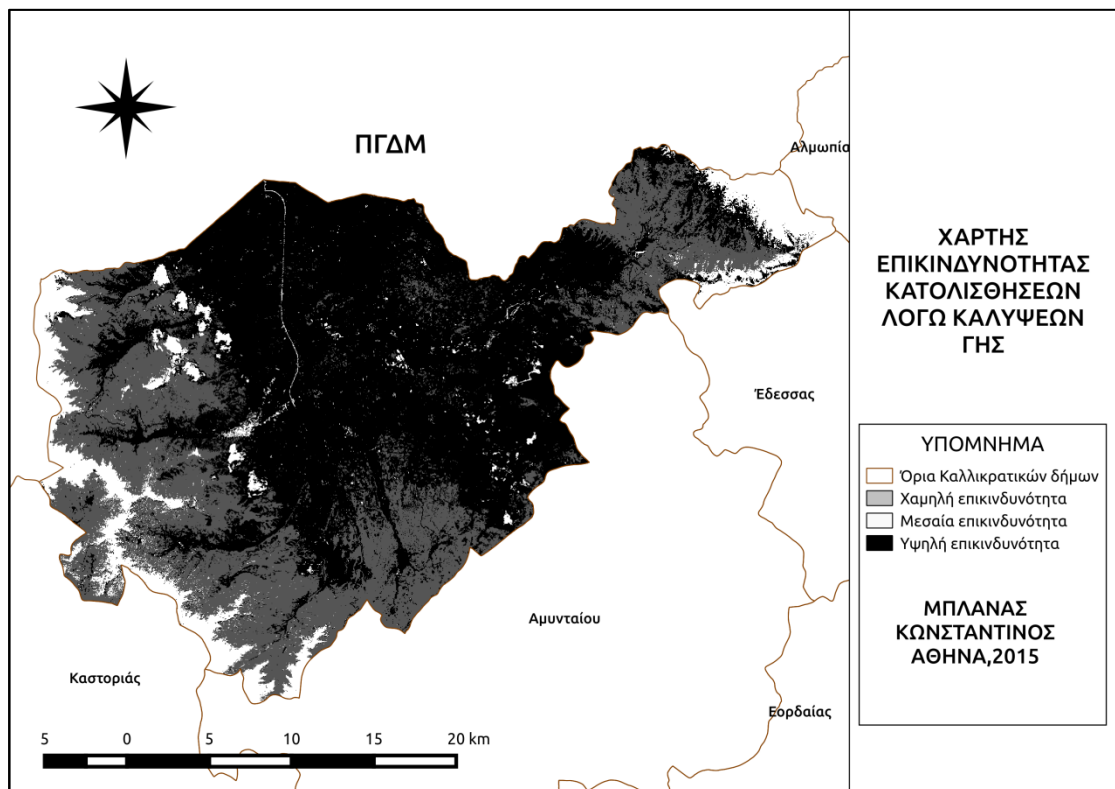
Για κάθε παράγοντα από τους παραπάνω, δημιουργήθηκε ένας θεματικός χάρτης ζωνών επικινδυνότητας τριών επιπέδων, ο οποίος εμπεριέχει τους συντελεστές βαθμονόμησης των εκάστοτε χαρακτηριστικών. Για τον χάρτη καλύψεων γης, χρησιμοποιήθηκε όπως προαναφέρθηκε δορυφορική εικόνα, από την οποία μέσω ταξινόμησης στο λογισμικό ErMapper μετά από πολλαπλές δοκιμές, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα (χάρτης 47, 3ο κεφάλαιο) υπολογίστηκαν οι κυριότερες καλύψεις γης του δήμου.



Εικόνα 53 Δορυφορική εικόνα Φλώρινας, 18/04/2014

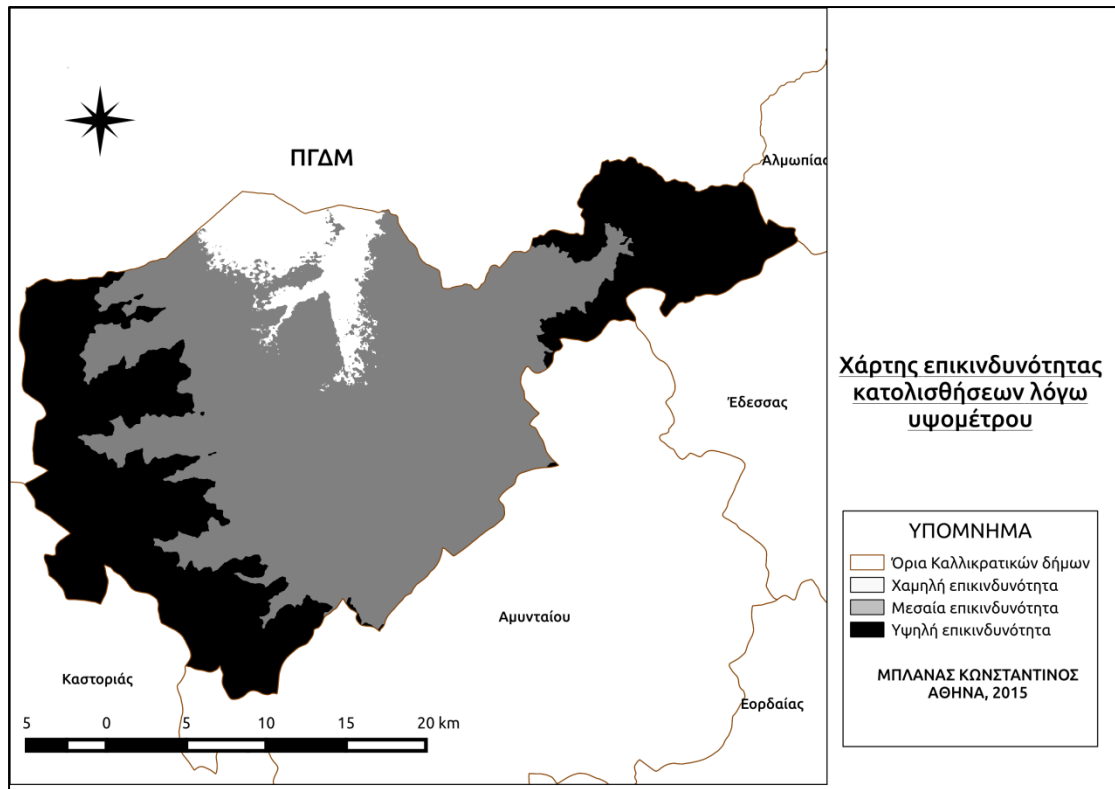


Εικόνα 54 Ταξινομημένη εικόνα καλύψεων γης

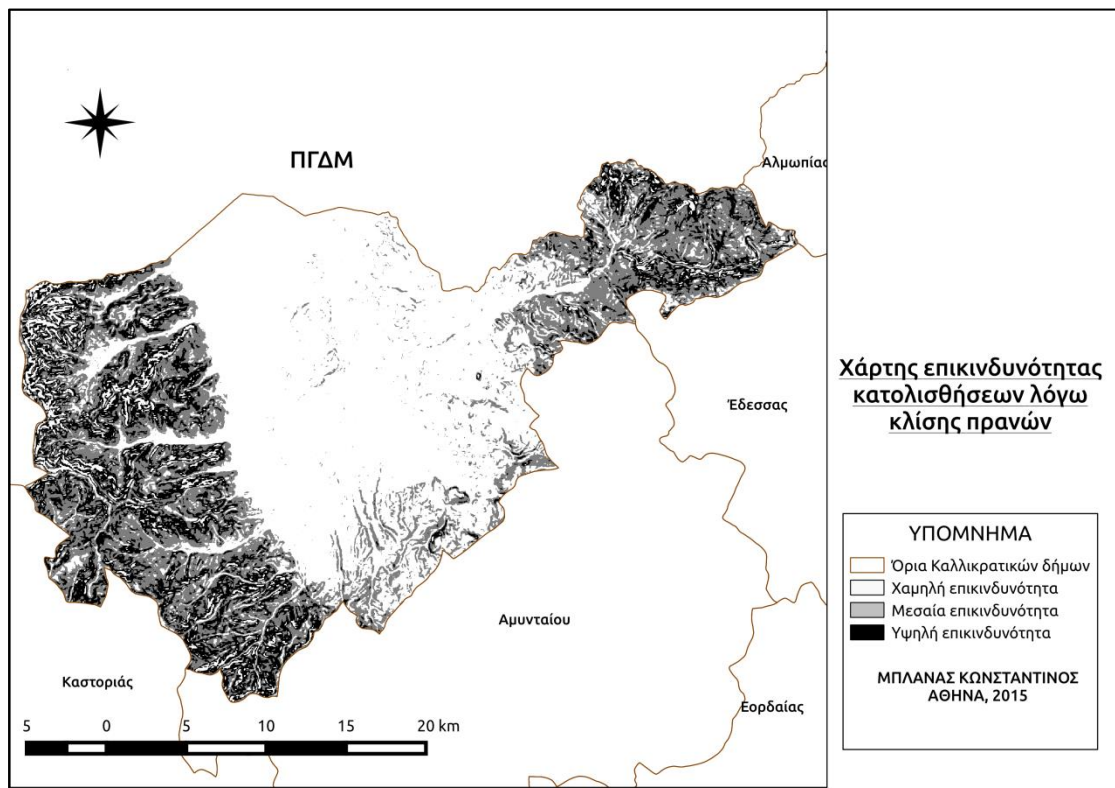


Εικόνα 55 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω καλύψεων γης

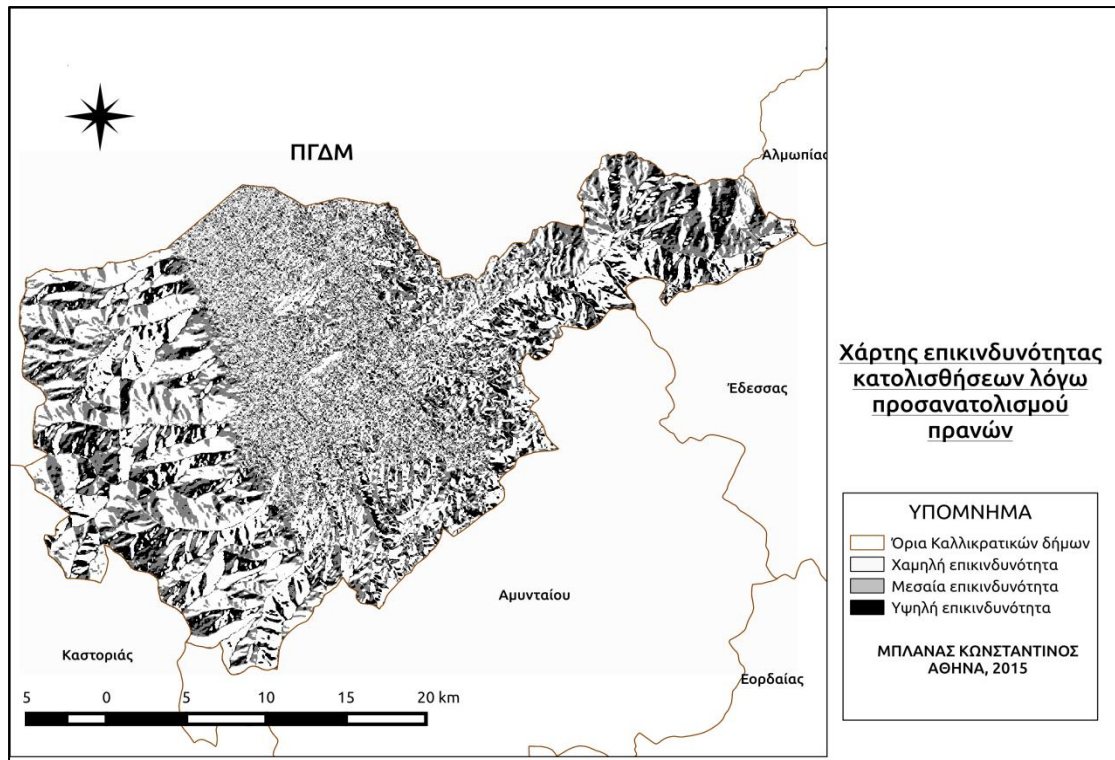
Αντίστοιχα δημιουργήθηκαν οι θεματικοί χάρτες με βάση το ψηφιακό μοντέλο εδάφους για την περιοχή μελέτης, για υψόμετρο, κλίσεις και προσανατολισμό πρανών, αφού συνυπολογίστηκαν οι ανάλογοι βαθμοί επικινδυνότητας. Οι χάρτες αυτοί παρουσιάζονται παρακάτω.



Εικόνα 56 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω υψομέτρου

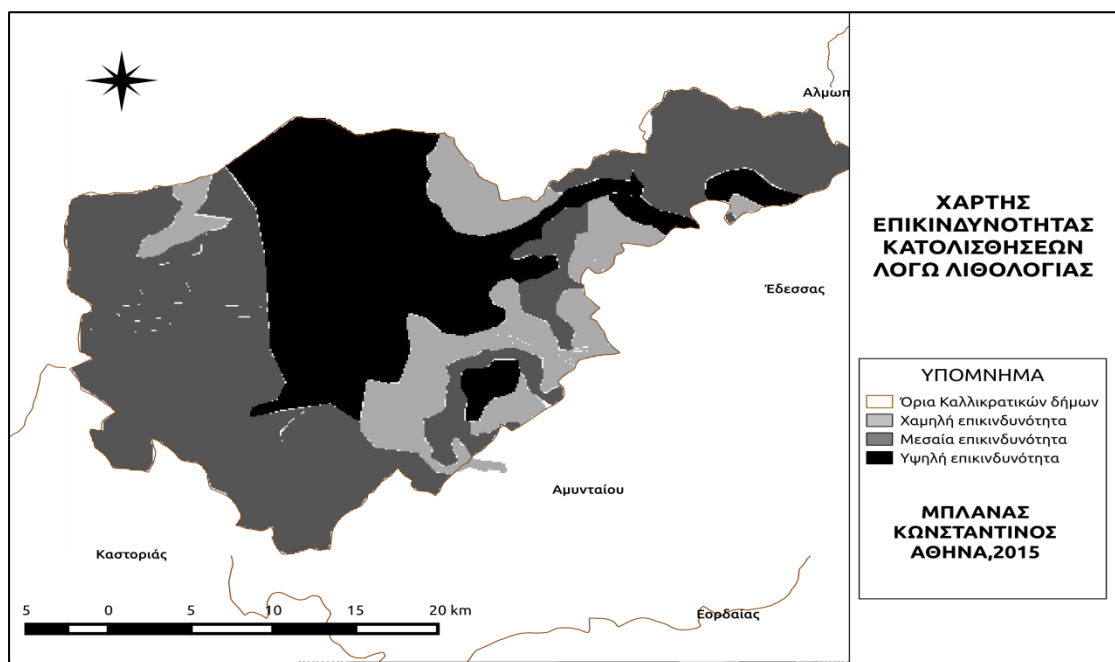


Εικόνα 57 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω κλίσης πρανών



Εικόνα 58 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω προσανατολισμού πρανών

Ο χάρτης επικινδυνότητας λόγω λιθολογίας παρουσιάζει κλιμακωτά τη λιθολογική ευαισθησία λόγω των πετρωμάτων. Για τους χάρτες επικινδυνότητας που σχετίζονται με το οδικό και υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής ορίστηκαν επιμέρους ζώνες αποστάσεων, ώστε να διαπιστωθεί ποια σημεία της περιοχής θα μπορούσε να επιβαρύνει η κίνηση των οχημάτων και η ροή των υδάτων.



Εικόνα 59 Θεματικός χάρτης επικινδυνότητας λόγω λιθολογίας

#### 5.2.4 Δημιουργία τελικού χάρτη επικινδυνότητας για κατολισθήσεις

Ο κάθε παράγοντας επηρεάζει σε διαφορετικό βαθμό την επικινδυνότητα πρόκλησης κατολίσθησης, έτσι για κάθε έναν από αυτούς, δίνονται συντελεστές βαρύτητας. Ο βαθμός βαρύτητας κάθε παράγοντα στηρίχθηκε σε σχετικές εργασίες που έχουν εκπονηθεί σε περιβάλλον με παρόμοιο λιθολογικό υπόβαθρο με την περιοχή μελέτης (Γαλανού & Κολοκούσης, 2010). Τους υψηλότερους συντελεστές βαρύτητας συγκεντρώνουν η κλίση των πρανών, οι καλύψεις γης και η λιθολογία της περιοχής, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

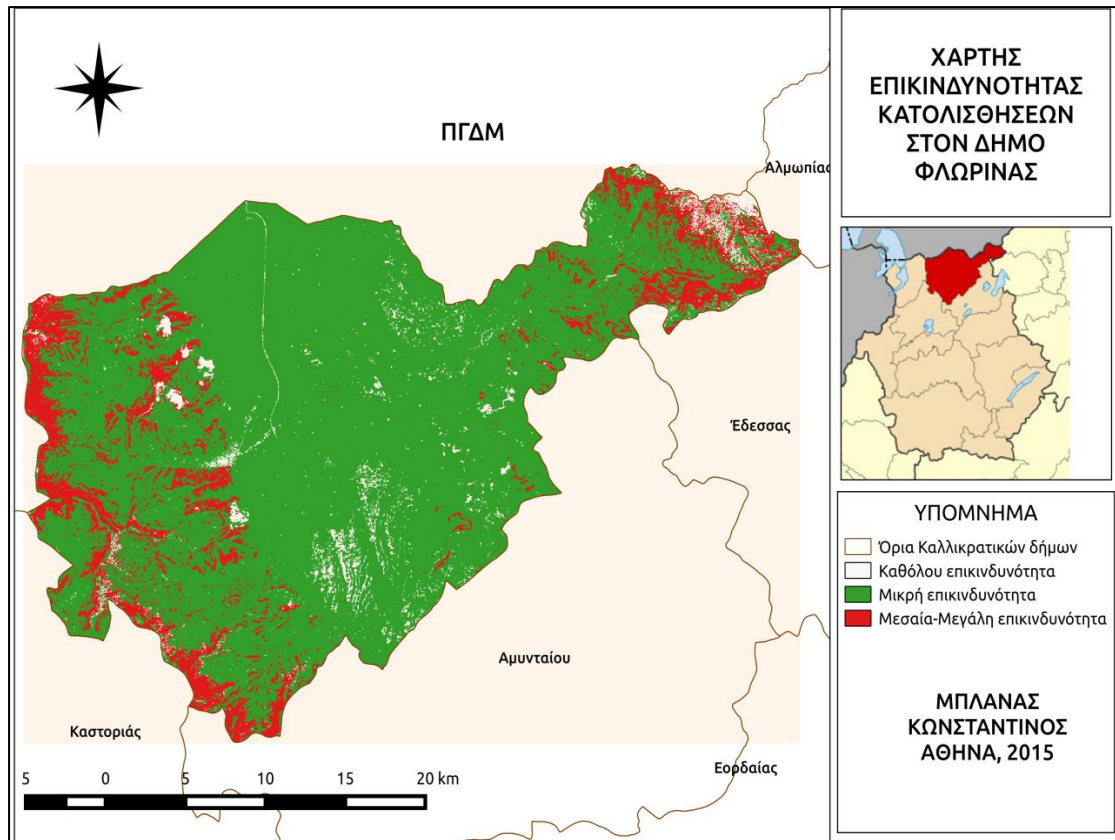
Παράγοντας	Συντελεστής βαρύτητας	Ποσοστό
Κλίση πρανών	0,35	35%
Καλύψεις γης	0,2	20%
Λιθολογία	0,15	15%
Απόσταση από οδικό άξονα	0,1	10%
Απόσταση από κλάδο υδρογραφικού δικτύου	0,1	10%
Υψόμετρο	0,06	6%
Προσανατολισμός πρανών	0,04	4%

Ο τελικός χάρτης προέκυψε μέσω του γραμμικού συνδυασμού των επιμέρους χαρτών:  $R_a = \sum W_i X_i$ , όπου:

- $R_a$  = η επικινδυνότητα για κατολισθήσεις στο εικονοστοιχείο  $\alpha$  της γραμμικής συνάρτησης,
- $W_i$  = ο συντελεστής βαρύτητας του παράγοντα  $i$ ,
- $X_i$  = η τιμή της τάξης επικινδυνότητας του παράγοντα  $i$  στο εικονοστοιχείο  $\alpha$

Ο τελικός χάρτης προκύπτει μετά από τη διαδικασία της μεταταξινόμησης του αθροιστικού χάρτη επικινδυνότητας και απεικονίζει τρεις ζώνες επικινδυνότητας εμφάνισης κατολισθήσεων. Η επιλογή του αριθμού (3) ζωνών επιλέχθηκε έτσι ώστε να συνάδει με τα αντίστοιχα σχέδια επικινδυνότητας που εξετάστηκαν στα Ευρωπαϊκά παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού. Ειδικότερα στις ζώνες αυτές δίνονται οι εξής ιδιότητες:

- Καθόλου επικινδυνότητα: Μη περιορισμός δόμησης.
- Μικρή επικινδυνότητα: Μη αυστηρός περιορισμός δόμησης, δόμηση υπό προϋποθέσεις.
- Μεσαία-Μεγάλη επικινδυνότητα: Απαγόρευση δόμησης, δόμηση υπό προϋποθέσεις

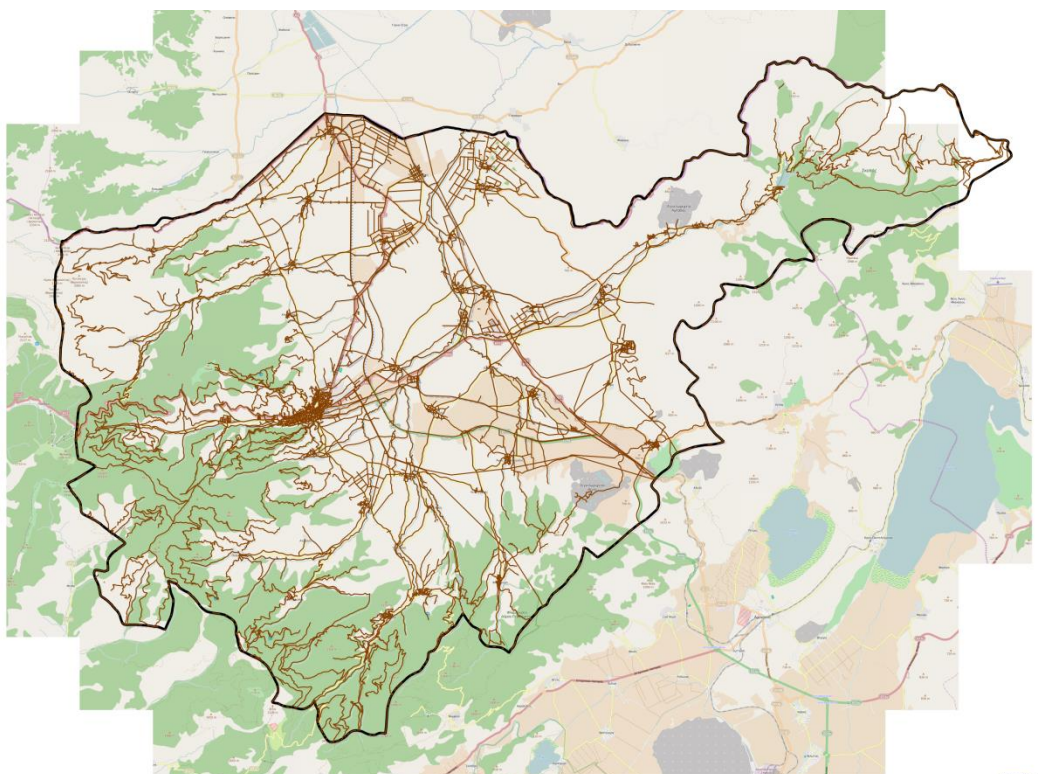


Εικόνα 60 Τελικός χάρτης επικινδυνότητας για κατολισθήσεις στον Καλλικρατικό δήμο Φλώρινας

Ο παραπάνω χάρτης προέκυψε μετά από την σύνθεση των επιμέρους θεματικών χαρτών. Παρατηρείται ότι στο μεγαλύτερο κομμάτι του δήμου υπάρχει κάποια χαμηλή επικινδυνότητα εκδήλωσης κατολισθητικών δεδομένων. Ειδικότερα, στις γεωργικές εκτάσεις, παρά το γεγονός ότι είναι στον κάμπο του δήμου, παρουσιάζεται επικινδυνότητα κυρίως λόγω του ανάγλυφου και της κάλυψης γης, (εδάφη επιρρεπή στη διάβρωση και την κατακρήμνιση λόγω της συχνής ανθρώπινης επέμβασης σε αυτά) όπως επίσης και της ύπαρξης οδικού και υδρογραφικού στοιχείου. Στις ορεινές περιοχές, η ύπαρξη δασικών και χορτολιβαδικών εκτάσεων μειώνει αρκετά την πιθανότητα εκδήλωσης κατολισθητικών φαινομένων, διότι με το ριζικό τους σύστημα συγκρατούν τα εδάφη. Το αποτέλεσμα φαίνεται αρκετά λογικό, σε σχέση με τους επιμέρους χάρτες που δημιουργήθηκαν και τα υπόβαθρα που εξετάστηκαν. Οι περιοχές που συγκεντρώνουν την υψηλότερη επικινδυνότητα είναι κατά κύριο λόγο στο δυτικό και ανατολικό κομμάτι του δήμου, αφού εκεί υπάρχουν γυμνά εδάφη τα οποία με τις πλημμύρες δεν φέρνουν ιδιαίτερη αντίσταση στην κατακρήμνιση. Αξίζει να αναφερθεί ότι η πόλη της Φλώρινας, δεν αντιμετωπίζει πιθανότητα εκδήλωσης κατολισθήσεων σύμφωνα με τον παραγόμενο χάρτη, παρόλα αυτά γειτνιάζει με περιοχές μεγάλης επικινδυνότητας, πράγμα το οποίο δείχνει ότι τυχόν επέκτασή της προς τη νοτιοδυτική πλευρά ίσως δημιουργήσει πρόβλημα για την πόλη.

### 5.3 Δομικό σχέδιο και χρήσεις γης στον Καλλικρατικό δήμο

Για τις ανάγκες εκπόνησης των παρακάτω προτάσεων και λόγω της δυσκολίας εύρεσης ψηφιακού υποβάθρου για τον Καλλικρατικό δήμο Φλώρινας, δημιουργήθηκε ψηφιακό υπόβαθρο μέσω του προγράμματος ΓΣΠ, QGIS. Ειδικότερα χρησιμοποιώντας ως υπόβαθρο χάρτες από το [openstreetmaps](https://openstreetmaps.org) και το εργαλείο [OSMdownloader](https://osmdownload.com), αποκτήθηκαν γραμμικά στοιχεία από τον χάρτη, από τα οποία επιλέχθηκαν τα στοιχεία που ανήκουν στην εδαφική έκταση του δήμου. Στη συνέχεια, τα στοιχεία αυτά αναλύθηκαν σε σχεδιαστικό περιβάλλον [autocad](https://www.autocad.com), όπου και δημιουργήθηκαν τα αντίστοιχα επίπεδα (Layers). Οι τελικοί χάρτες δημιουργήθηκαν με το λογισμικό QGIS.



Εικόνα 61 Αρχικό υπόβαθρο

#### 5.3.1 Πρόταση για την δομή της περιοχής μελέτης

Το παρών master plan στοχεύει στην υιοθέτηση ενός πολυκεντρικού χωρικού συστήματος, με την ανάπτυξη ενός ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου εξαρτημένο από τις υπάρχουσες οικιστικές υποδομές. Ειδικότερα, θα προταθεί μία λειτουργική οργάνωση παρόμοια με του δήμου του Τρέντο όπως εξετάστηκε, με στόχο την ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής και την δημιουργία προϋποθέσεων αναζωογόνησης του οικιστικού δικτύου που βρίσκεται εκτός της ευρύτερης πόλης της Φλώρινας. Η παρούσα πρόταση συνάδει άμεσα και με τους στόχους του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου, για να επιτευχθεί η συνεργασία πόλης-υπαίθρου,

με στόχο την αξιοποίηση της δυναμικής των αστικών κέντρων και τη διάχυσή της από τα μεγάλο αστικό κέντρο της Φλώρινας, στα μικρότερα και στην ύπαιθρο. Ειδικότερα, η προτεινόμενη ιεραρχία έχει ως εξής:

1. **Η πόλη της Φλώρινας**, η οποία αποτελεί το αντίστοιχο υπερτοπικό λειτουργικό κέντρο του δήμου. Η Φλώρινα, αποτελεί το διοικητικό κέντρο του νομού και είναι το πρώτο σημαντικό αστικό κέντρο που συναντά κανείς, προερχόμενος από την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας. Η πόλη μπορεί να αποτελέσει εμπορικό κέντρο διασυνοριακού χαρακτήρα, αφού η θέση, το μέγεθος και οι υποδομές της, προσδίδουν μία δυναμική ικανή να αναζωογονήσει τις διασυνοριακές της προοπτικές.
2. **Τα δευτερεύοντα λειτουργικά κέντρα**: Σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας υπάρχουν ήδη οικιστικές πιέσεις για την πόλη της Φλώρινας που είναι πιθανόν να ενταθούν στο άμεσο μέλλον με την συνεχή βιομηχανική και ενεργειακή δραστηριότητα, και ενδέχεται να προκαλέσουν επέκταση του αστικού ιστού της. Με σκοπό να αποφευχθεί το γεγονός αυτό, προτείνονται κάποια δευτερεύοντα λειτουργικά κέντρα, τα οποία έχουν το κατάλληλο πληθυσμιακό δυναμικό, τις υποδομές πρόσβασης αλλά και αργούν κεφάλαιο έτσι ώστε να αποτελέσουν οικιστικούς υποδοχείς. Αυτά τα κέντρα περιλαμβάνουν κυρίως τις πρώην έδρες των Καποδιστριακών δήμων όπως και τα κεφαλοχώρια της ευρύτερης περιοχής. Στους οικισμούς χαρακτήρα δευτερεύοντος λειτουργικού κέντρου προτείνεται η χρήση του «πολεοδομικού κέντρου» κατά μήκος των κεντρικών οδικών ή σιδηροδρομικών αξόνων που τους διασχίζουν και η χρήση της νέας «κατοικίας επιπέδου γειτονιάς» στο υπόλοιπο τμήμα τους, Συγκεκριμένα τέτοια κέντρα κρίνονται:
  - Η Σκοπιά, η οποία είναι ένα χωριό 563 κατοίκων, σε πολύ κοντινή απόσταση με την Φλώρινα, άμεσα προσβάσιμο από αυτήν σε υψόμετρο 700 μέτρων.
  - Το Αμμοχώρι, χωριό σε απόσταση 9 χιλιομέτρων από την Φλώρινα, με πληθυσμό 1250 κατοίκων. Το χωριό βρίσκεται στο λεκανοπέδιο, άμεσα προσβάσιμο από την Εθνική οδό, διαθέτοντας υποδομές αθλητισμού και εκπαίδευσης.
  - Το Αρμενοχώρι που βρίσκεται σε υψόμετρο 670 μέτρων και απέχει 4,6 χλμ. από τη Φλώρινα. Απαριθμεί πληθυσμό 986 κατοίκων, οι περισσότεροι εκ των οποίων ασχολούνται με τη γεωργία και την κτηνοτροφία, και διαθέτει υποδομές αθλητισμού, όντας επίσης άμεσα προσβάσιμο από την Εθνική οδό.
  - Το Πέρασμα που αποτελούσε την έδρα του πρώην Καλλικρατικού δήμου Περάσματος. Βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του δήμου, σε υψόμετρο 661



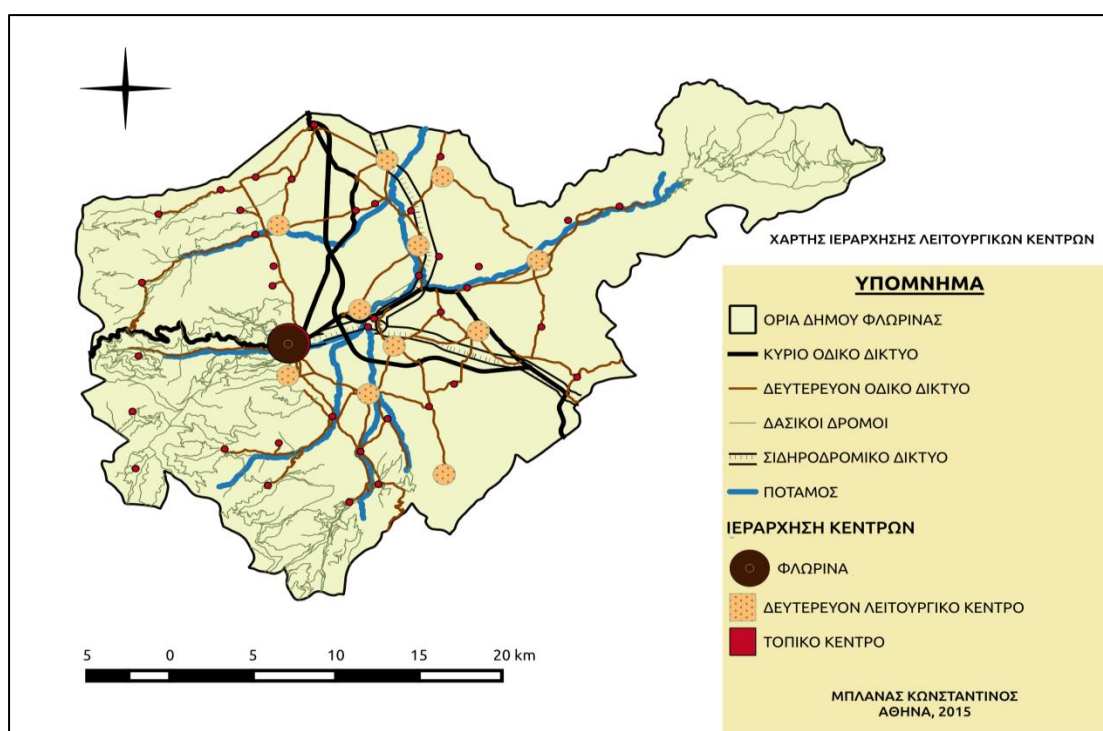
μέτρων, έχοντας 500 περίπου κατοίκους, υποδομές εκπαίδευσης και αθλητισμού. Στο Πέρασμα υπάρχουν και λειτουργίες διοίκησης, καθώς εκεί στεγάζεται το τμήμα Πολεοδομίας του δήμου.

- Το Φλάμπουρο, ένας ορεινός οικισμός 420 κατοίκων, στις ανατολικές κλιθείς του όρους Βίτσι. Βρίσκεται στο νότιο τμήμα του νομού, 20 χλμ. ΝΑ της Φλώρινας σε υψόμετρο 800μ.
- Η Σιταριά, ένα χωριό 718 κατοίκων, στο λεκανοπέδιο της Λυγκηστίδας, ανατολικά της Φλώρινας. Σήμερα, η Σιταριά παρουσιάζει ιδιαίτερη πληθυσμιακή ανάπτυξη. Οι κάτοικοι ασχολούνται κυρίως με την κτηνοτροφία και τη γεωργία, είναι εύκολα προσβάσιμη από την ΕΟ86 και διαθέτει υποδομές αθλητισμού αλλά και αστικού πρασίνου.
- Ο Παπαγιάννης, χωριό του κάμπου, που βρίσκεται μόλις 11 χλμ. από την πόλη της Φλώρινας. Παραμένει ένα κεφαλοχώρι σήμερα με πληθυσμό της τάξεως των 600 κατοίκων διαθέτοντας υποδομές αθλητισμού αλλά και σιδηροδρομικό σταθμό.
- Η Μελίτη, η βρίσκεται 18χλ. νοτιοανατολικά της πόλης της Φλώρινας σε υψόμετρο 680 μέτρων. Απαριθμεί πληθυσμό 1432 κατοίκων ενώ κοντά της υπάρχει ο ηλεκτροπαραγωγικός σταθμός της ΔΕΗ. Είναι εύκολα προσβάσιμη ενώ διαθέτει υποδομές εκπαίδευσης.
- Το Μεσοχώρι, ένας δυναμικός οικισμός 400 περίπου κατοίκων στο ανατολικό τμήμα του δήμου, άμεσα προσβάσιμο από το επαρχιακό δίκτυο.
- Ο Νέος Καύκασος, ένα μικρό χωριό βορειοανατολικά του δήμου, με πολλές δυνατότητες ανάπτυξης όμως, καθώς αποτελεί τον τελευταίο σταθμό με τα σύνορα Ελλάδας-Σκοπίων διαθέτοντας σιδηροδρομικό σταθμό.
- Οι Κάτω Κλείνες, έδρα του πρώην Καλλικρατικού Δήμου Κάτω Κλεινών, με πληθυσμό της τάξεως των 400 κατοίκων διαθέτοντας υποδομές εκπαίδευσης (πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας).

**3. Τα τοπικά κέντρα:** Πρόκειται για τους υπόλοιπους 37 οικισμούς της περιοχής, με πληθυσμούς μικρότερους των 400 κατοίκων. Κάποιοι από αυτούς έχουν κάποιες υποδομές εκπαίδευσης, αθλητισμού, αλλά οι περισσότεροι εξ αυτών είναι οικισμοί απομονωμένοι, έχοντας πρόσβαση κυρίως με το επαρχιακό δίκτυο αλλά και τους δασικούς δρόμους. Στα τοπικά κέντρα προτείνεται σε όλη τους την έκταση η χρήση της νέας « κατοικίας επιπέδου γειτονιάς» για να μην αποκλειστεί η όποια δυνατότητα εγκατάστασης σε αυτούς ήπιων επαγγελματικών δραστηριοτήτων, χρήσεων κοινωνικής πρόνοιας, κοινωφελών ξενώνων κλπ.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η παραπάνω πρόταση, περιλαμβάνοντας επίσης τον νέο κάθετο άξονα της Εγνατίας Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη. Η υλοποίηση του παραπάνω δομικού συστήματος είναι ιδιαίτερα εφικτή και μπορεί να γίνει με απλές προτάσεις που περιλαμβάνουν:

- Την μεταφορά διοικητικών δραστηριοτήτων από την πόλη της Φλώρινας σε κάποια δευτερεύοντα λειτουργικά κέντρα, αξιοποιώντας το αργούν κεφάλαιο.
- Την μετακίνηση λοιπών δραστηριοτήτων από την πόλη της Φλώρινας σε άλλους οικισμούς, όπως η μεταφορά του στρατοπέδου της Φλώρινας σε ορεινό οικισμό κοντά στα σύνορα.
- Την βελτίωση του επαρχιακού και δασικού οδικού δικτύου.
- Την θέσπιση ειδικών χρήσεων γης που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη του δομικού αυτού συστήματος.



Εικόνα 62 Χάρτης ιεράρχησης λειτουργικών κέντρων

### 5.3.2 Χρήσεις γης και προστασία περιβάλλοντος

Η παρακάτω πρόταση περιλαμβάνει την οργάνωση των χρήσεων γης σε όλη την επιφάνεια του Καλλικρατικού δήμου, με στόχο την προστασία των φυσικών πόρων της περιοχής και την ορθολογική αξιοποίησή τους στην προσπάθεια στήριξης και ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας και γενικότερα του ιεραρχικού πολυκεντρικού συστήματος που προτάθηκε παραπάνω. Ειδικότερα, θα προσδιοριστούν περιοχές προστασίας του περιβάλλοντος, οικιστικές περιοχές, όπως επίσης και ειδικές χρήσεις, κάποιες από τις οποίες εναρμονίζονται με τις χρήσεις της Ελληνικής νομοθεσίας και έχουν εξεταστεί στα Ελληνικά παραδείγματα σχεδιασμού, αλλά και χρήσεις που συναντήθηκαν στα Ευρωπαϊκά παραδείγματα. Ως υπόβαθρο στον τελικό χάρτη χρησιμοποιήθηκαν οι κυριότερες καλύψεις γης, οι οποίες δημιουργήθηκαν σε παραπάνω κεφάλαιο με τηλεπισκοπικές μεθόδους για την δημιουργία χάρτη επικινδυνότητας εκδήλωσης κατολισθήσεων.

### Οικιστικές περιοχές

Ως οικιστικές περιοχές ορίζονται η πόλη της Φλώρινας στη γενικότερη κλίμακά της καθώς και όλοι οι οικισμοί που βρίσκονται στο δήμο. Οι θέσεις των οικισμών αποκτήθηκαν από διανυσματικό αρχείο από τα δεδομένα της δημόσιας διοίκησης (<http://geodata.gov.gr/geodata/>), ενώ ψηφιοποιήθηκαν τα όριά τους έχοντας ως υπόβαθρο χάρτες google σε περιβάλλον GIS.

### Περιοχές προστασίας περιβάλλοντος

Ως περιοχές προστασίας περιβάλλοντος ορίζονται οι εξής, κάποιες από τις οποίες ανήκουν εξολοκλήρου στον δήμο. Οι περιοχές αυτές αποκτήθηκαν από το Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας (geodm.gr) και είναι:

1. Το όρος Βέρνον-κορυφή Βίτσι, το οποίο ανήκει στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000 ως ζώνη ειδικής διατήρησης.
2. Το όρος Βόρας, το οποίο ανήκει στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000 ως ζώνη ειδικής προστασίας της ορνιθοπανίδας.
3. Τα όρη Βαρνούντα το οποίο ανήκει στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000 ως ζώνη ειδικής διατήρησης και ειδικής προστασίας της ορνιθοπανίδας.
4. Το καταφύγιο άγριας ζωής Φλάμπουρου, θεσμοθετημένο από την ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 468/23/07/90).
5. Το καταφύγιο άγριας ζωής Αμπέλια, θεσμοθετημένο από την ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 425/11/04/2003).
6. Το καταφύγιο άγριας ζωής Φλώρινας (Άγιος Παντελεήμονας), θεσμοθετημένο από την ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 425/11/04/2003).
7. Το καταφύγιο άγριας ζωής σκοπού, θεσμοθετημένο από την ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 540/28/08/90).

### Περιοχές περιορισμού επέκτασης της πόλης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η πόλη της Φλώρινας αντιμετωπίζει συνεχώς οικιστικές πιέσεις. Στο πλαίσιο αυτό, παραδείγματα στο εξωτερικό δείχνουν κάποιες πρακτικές αντιμετώπισης του φαινομένου αυτού. Ειδικότερα, στο Τρέντο υπάρχουν οι νέες “περιοχές γεωργικής αξίας” με σκοπό την διατήρηση της γεωργίας (επιτρέπεται η δόμηση μόνο όταν υπάρχει κυρίαρχη δραστηριότητα γεωργίας). Επίσης, στο Σαμονί, υπάρχουν οι πράσινες ζώνες μεταξύ πόλης και χωριών, με σκοπό την αποτροπή της επέκτασης της πόλης στους οικισμούς. Με βάση της παραπάνω πρακτικές σε συνδυασμό με πρακτικές ελληνικών παραδειγμάτων προτείνονται:

1. Περιοχές γεωργικής αξίας κατά μήκος των αξόνων που οδηγούν από την Φλώρινα στους κοντινότερους οικισμούς. Οι περιοχές αυτές δημιουργήθηκαν σε περιβάλλον GIS, με πλάτος 500 μέτρων από το οδικό δίκτυο, ανατολικά και νότια της Φλώρινας, όπου υπάρχει ο κάμπος της Λυγκήστιδας. Σκοπός τους

είναι η προστασία της γεωργικής δραστηριότητας αλλά και η αποφυγή της επέκτασης της πόλης στα δευτερεύοντα λειτουργικά κέντρα. Στην περίπτωση της περιοχής ανατολικά της πόλης, επί της Ε86 όπου υπάρχουν ήδη κάποιες εγκαταστάσεις εμπορίου και ελαφράς βιομηχανίας, προτείνεται η παραμονή των εγκαταστάσεων με απαγόρευση όμως επέκτασής τους είτε δημιουργία νέων.

2. Περιοχές παραποτάμιας προστασίας στο δυτικό τμήμα της πόλης, με σκοπό την προστασία της όχθης του ποταμού Σακουλέβα και την αποτροπή της επέκτασης της πόλης προς αυτήν την πλευρά. Οι περιοχές αυτές δημιουργήθηκαν σε περιβάλλον GIS σε απόσταση 300 μέτρων από την όχθη του ποταμού.

#### Περιοχές υποστήριξης των τοπικών και λειτουργικών κέντρων

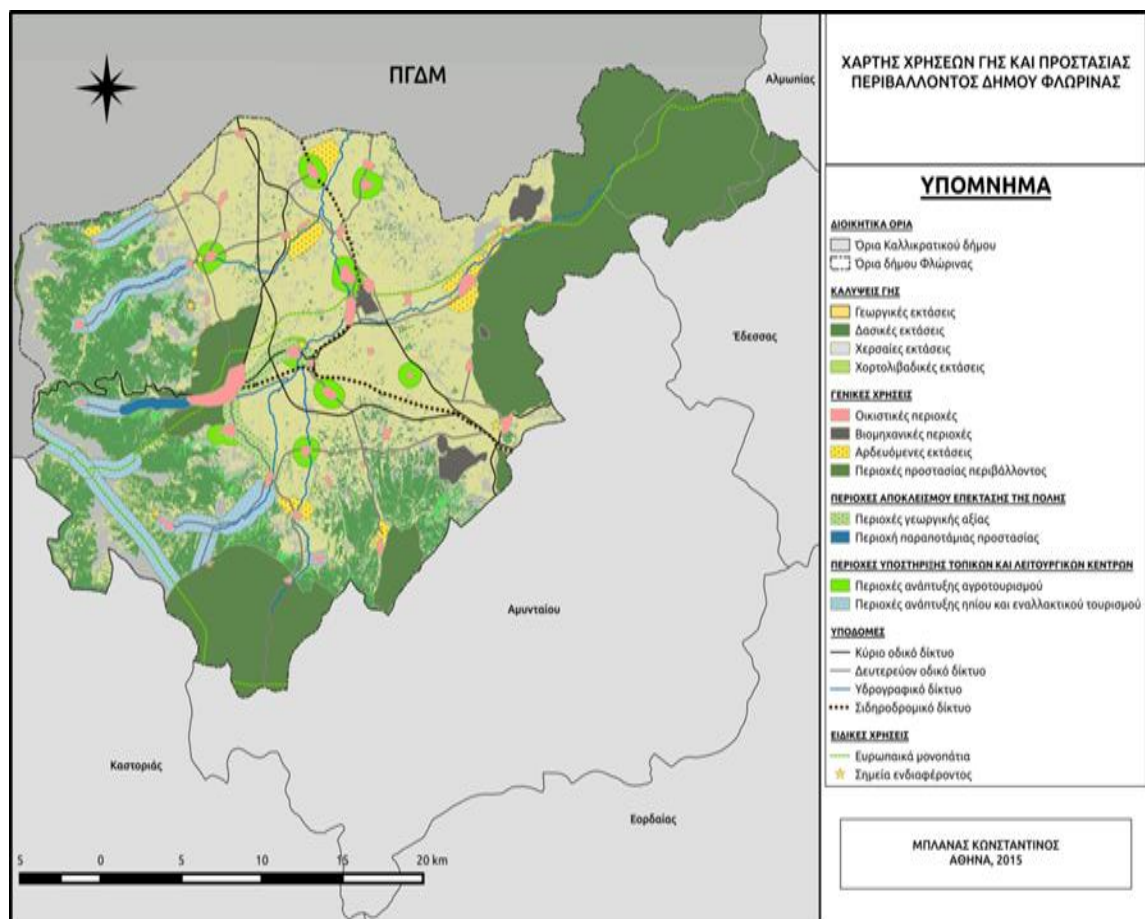
Ως τέτοιες περιοχές ορίζονται οι περιοχές που θα βοηθήσουν την αναβάθμιση του ρόλου των οικισμών εκτός της Φλώρινας, έχοντας ως κύριο στόχο την υποστήριξη του προτεινόμενου ιεραρχικού συστήματος κέντρων και την εναρμόνιση με τον υπερκείμενο σχεδιασμό. Ειδικότερα προτείνονται οι παρακάτω περιοχές που έχουν συγκεκριμένες χρήσεις από την ελληνική νομοθεσία:

1. Περιοχές ανάπτυξης αγροτουρισμού, οι οποίες χαρακτηρίζουν τον περιβάλλοντα χώρο των οικισμών της ενδοχώρας, κατά κανόνα αγροτικών περιοχών που θα υποδεχθούν μικρό σχετικά αριθμό τουριστικών εγκαταστάσεων. Τοποθετούνται στα περισσότερα δευτερεύοντα λειτουργικά κέντρα σε απόσταση 500 μέτρων από τα όριά τους, όπου υπάρχουν καλλιέργειες.
2. Περιοχές ήπιων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού που έχουν ως στόχο την ανάπτυξη ενός φυσιολατρικού τουρισμού στα ορεινά τοπικά κέντρα στο βορειοδυτικό κομμάτι του δήμου αλλά και στις περιοχές ενδιαφέροντος. Βασική επιδίωξη είναι η ανάπτυξη δραστηριοτήτων οικοτουρισμού που θα τονώσει τις απομονωμένες αυτές περιοχές με την παράλληλη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος. Οι περιοχές αυτές τοποθετούνται κατά μήκος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου που οδηγεί στους ορεινούς οικισμούς, στα περίχωρά τους, όπως και γύρω από περιοχές ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, οι οικισμοί που επιλέχθηκαν είναι το Κρατερό, ο Ακρίτας, το Αλώνα, ο Ατραπός, το Πολυπόταμο, η Τριανταφυλλέα και η Άνω Υδρούσσα. Οι οικισμοί αυτοί είναι ορεινοί και ημιορεινοί, με έντονο υδρογραφικό στοιχείο. Επίσης γειτνιάζουν με περιοχές φυσικού κάλλους και περιοχές γενικότερου ενδιαφέροντος (σημαντικά μοναστήρια, ορειβατικά μονοπάτια).

#### Ειδικές περιοχές

Τέλος, ορίζονται κάποιες ειδικές περιοχές, οι οποίες κυρίως προέρχονται από διανυσματικά δεδομένα του Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας αλλά και ίδια επεξεργασία. Οι περιοχές αυτές είναι:

1. Οι βιομηχανικές περιοχές που αφορούν την ΒΙ.ΠΕ Φλώρινας, τον ατμοηλεκτρικό σταθμό Μελίτη και τα λιγνιτωρυχεία Αχλάδας και Βεύης-Βαρούτη τα οποία ψηφιοποιήθηκαν.
2. Οι αρδευόμενες εκτάσεις, οι οποίες αποκτήθηκαν ως διανυσματικό δεδομένο από το Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας.
3. Τα μονοπάτια Ε4, Ε6 που ανήκουν στο δίκτυο από μονοπάτια μεγάλων αποστάσεων που διασχίζουν την Ευρώπη. Ειδικότερα το Ε4 διασχίζει σχεδόν όλη την κεντρική έκταση του δήμου καταλήγοντας στα σύνορα της Νίκης, ενώ το Ε6 πρόκειται για ορειβατικό μονοπάτι το οποίο διασχίζει την κορυφογραμμή του όρους Βέρνο. Για τα μονοπάτια αυτά, προτείνεται επίσης η συνεχής συντήρηση και ανάδειξή τους.

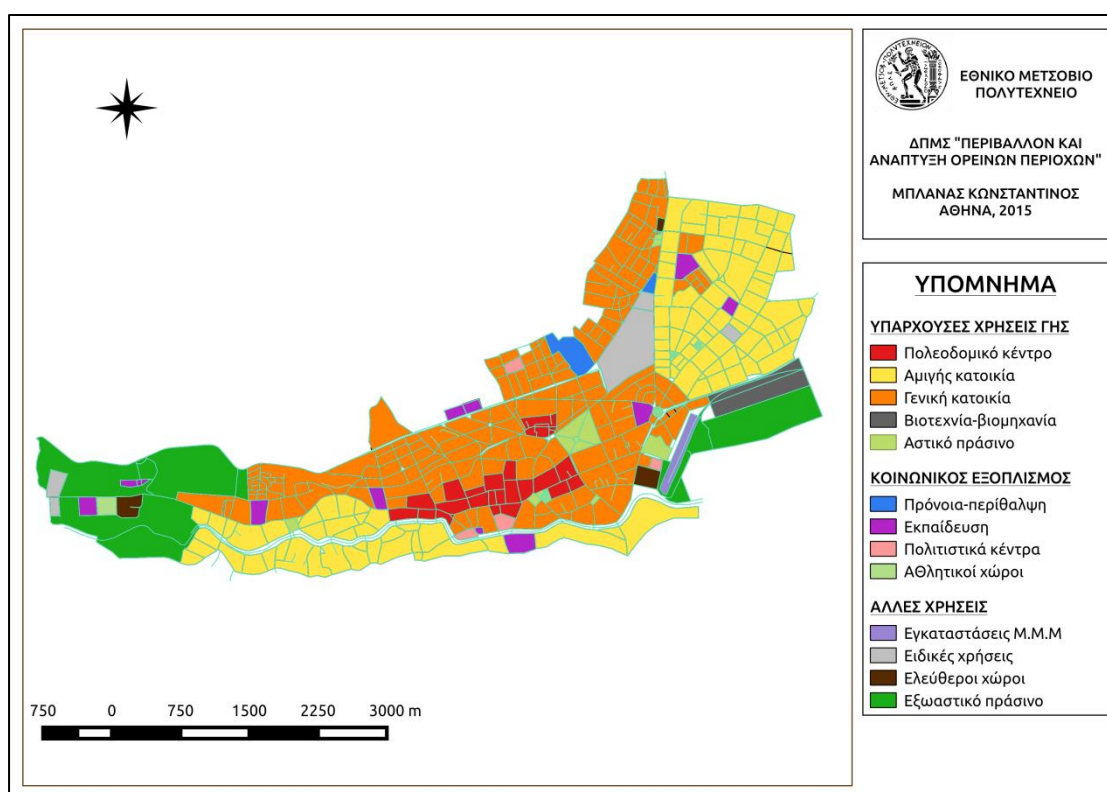


Εικόνα 63 Προτεινόμενος χάρτης χρήσεων γης και προστασίας περιβάλλοντος για τον Καλλικρατικό δήμο

## 5.4 Σχεδιασμός της πόλης της Φλώρινας

Για την καλύτερη κατανόηση της υπάρχουσας κατάστασης, δημιουργήθηκε αρχικά ένας χάρτης χρήσεων γης, σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987 και

σε συνδυασμό με επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε το πρώτο 10ήμερο του Ιουνίου του 2015. Όπως προαναφέρθηκε, μεγάλο μέρος των προβλέψεων του ΓΠΣ δεν αποτυπώνεται στην σημερινή πραγματικότητα. Ο παρακάτω χάρτης περιλαμβάνει τις χρήσεις γης σύμφωνα με τον νόμο 2742/99, με σκοπό να γίνουν κατανοητές οι διαφορές μεταξύ της πραγματικότητας και του ΓΠΣ. Οι σημαντικότερες διαφορές έχουν να κάνουν με κάποιους αναξιοποίητους χώρους, που δεν αναπτύχθηκαν όπως προβλεπόταν με αποτέλεσμα να είναι σήμερα ερημωμένοι, με συγκεκριμένες χρήσεις που δεν αποτυπώνονται σήμερα, (στρατόπεδο στο οποίο είχε προβλεφθεί ανοιχτός χώρος πρασίνου, σταθμός φορτηγών οχημάτων όπου σήμερα υπάρχει η χρήση γενικής κατοικίας) και με την απουσία τοπικών κέντρων στις επιμέρους πολεοδομικές ενότητες. Από την άλλη πλευρά, οι χρήσεις κοινωνικού εξοπλισμού (πρόνοια, εκπαίδευση, αθλητισμός), εναρμονίζονται πλήρως με τις προβλέψεις του ΓΠΣ. Οι προτάσεις που θα γίνουν για την πόλη θα περιλαμβάνουν το υπόβαθρο των παρακάτω χρήσεων, ενώ στο τέλος θα παρουσιαστεί ένας τελικός προτεινόμενος χάρτης χρήσεων γης με βάση τα νέα δεδομένα (νόμος 4269/14), περιλαμβάνοντας τις όποιες αλλαγές προκύψουν από τις προτάσεις.



Εικόνα 64 Χρήσεις γης Φλώρινας, υπάρχουσα κατάσταση

#### 5.4.1 Πρόταση για τις περιοχές εκτός του κέντρου-Αναζωογόνηση γειτονιών

Η παρούσα πρόταση στοχεύει στην διαμόρφωση νέων πόλων συγκέντρωσης δραστηριοτήτων στις περιοχές εκτός του κέντρου της πόλης. Κύριο χαρακτηριστικό

της πόλης της Φλώρινας είναι το γεγονός ότι όλες οι διοικητικές και εμπορικές λειτουργίες της πόλης βρίσκονται στην πολεοδομική ενότητα 2 (κέντρο). Στόχος είναι η δημιουργία μικρών πόλεων μέσα στην πόλη, που θα καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες των ενδοαστικών εξυπηρετήσεων, με σκοπό την μείωση της ανάγκης για μετακίνηση στο κέντρο, με παράλληλη βελτίωση της εικόνας της πόλης σε όλη την έκτασή της. Για την επίτευξη του στόχου της αναζωογόνησης των γειτονιών, παρουσιάζονται οι επιμέρους άξονες προτεραιότητας.

**Άξονας 1: Δημιουργία πόλων συγκέντρωσης δραστηριοτήτων.** Η κατεύθυνση αυτή αφορά την αποκέντρωση των διοικητικών και εμπορικών δραστηριοτήτων της Φλώρινας μέσω ενός συστήματος λειτουργικών πόλων ως εξής:

- Το κέντρο της Φλώρινας, το οποίο συνεχίζει να συγκεντρώνει τις περισσότερες δραστηριότητές του, γίνεται όμως μία προσπάθεια αποσυμφόρησής του, μέσω ανακατάταξης της προσπελασιμότητάς του, και αναβάθμισής του όπως θα περιγραφεί σε παρακάτω υποκεφάλαιο.
- Οι πόλοι ανάπτυξης 2ου επιπέδου, οι οποίοι αφορούν περιοχές κοντά στο κέντρο, με σκοπό να υποστηρίζουν το υπάρχον κέντρο, αποκτώντας μία ελεγχόμενη λειτουργικότητα για να καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες εξυπηρέτησης των κατοίκων των υπόλοιπων περιοχών.
- Οι πόλοι ανάπτυξης 3ου επιπέδου, οι οποίοι τοποθετούνται στις πιο απομακρυσμένες από το κέντρο περιοχές, με σκοπό να συντελέσουν με την σειρά τους στη δημιουργία ενός συμπαγούς μοντέλου μέσα στην πόλη. Οι πόλοι αυτοί δημιουργούνται αξιοποιώντας κυρίως το κτιριακό απόθεμα σε συνδυασμό με την άμεση προσβασιμότητάς τους.

Ως πόλοι ανάπτυξης 2ου επιπέδου προτείνονται:

1. Η περιοχή πάνω από το νέο πάρκο πόλης στην πολεοδομική ενότητα 3, όπου και στεγάζεται σήμερα το κτίριο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας. Η συγκεκριμένη αποτελεί το μοναδικό τοπικό κέντρο που έχει εμφανιστεί μετά το ΓΠΣ, ενώ διαθέτει και αρκετό ελεύθερο περιβάλλοντα χώρο. Η γειτνίασή της με το κέντρο, η ύπαρξη του νέου πάρκου σε κοντινή απόσταση, έχει συντελέσει θετικά στην ανάδειξή της. Στην περιοχή αυτή προτείνεται η απομάκρυνση κάποιων λειτουργικών δραστηριοτήτων με σκοπό την δημιουργία ενός συγκοινωνιακού σταθμού αστικών μεταφορών, όπως θα περιγραφεί σε παρακάτω υποκεφάλαιο.
2. Η περιοχή του στρατοπέδου της Φλώρινας στην πολεοδομική ενότητα 4. Όπως έχει ήδη αναφερθεί σε παραπάνω κεφάλαιο, προτείνεται η μεταφορά του στρατοπέδου Φλώρινας σε ορεινή περιοχή-οικισμό στα σύνορα με Π.Δ.Γ.Μ, με σκοπό την αναζωογόνηση των ορεινών περιοχών (Κεφάλαιο 5, σελ 103). Στην θέση αυτή προτείνεται η δημιουργία ενός Τεχνολογικού πάρκου, όπως θα

παρουσιαστεί αργότερα στον τελικό προτεινόμενο χάρτη χρήσεων γης της Φλώρινας.

3. Η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού στην πολεοδομική ενότητα 5. Ο περιβάλλοντας χώρος του σταθμού σήμερα, βρίσκεται σε μία παραμελημένη κατάσταση. Παρόλα αυτά, υπάρχει αρκετός διαθέσιμος χώρος προς διαμόρφωση, ενώ συνορεύει με περιοχές ενδιαφέροντος, όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο αλλά και το δημοτικό πάρκο. Προτείνεται έτσι η γενικότερη ανάπλασή του, με την δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σταθμού μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων και των ΚΤΕΛ). Ένας τέτοιος σταθμός αποτελεί κύριο στοιχείο όλων των περιοχών που εξετάστηκαν στην Ευρώπη και αναμένεται να δώσει πνοή στην πέμπτη πολεοδομική ενότητα. Θα παρουσιαστεί ειδικότερα παρακάτω, στην πρόταση περί “βιώσιμης κινητικότητας”.

Ως πόλοι ανάπτυξης 3ου επιπέδου προτείνονται:

1. Η περιοχή απέναντι από τα ΤΕΙ Φλώρινας, όπου σήμερα υπάρχει κτιριακό απόθεμα έτσι ώστε να φιλοξενήσει λειτουργίες διοίκησης. Στην περιοχή, που αποτελεί το όριο ουσιαστικά της 1ης πολεοδομικής ενότητας, έχουν αναπτυχθεί σήμερα δραστηριότητες αναψυχής, όπως αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδο, κολυμβητήριο) καθώς και το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής της Φλώρινας. Έτσι η ενίσχυσή της μέσω λειτουργιών διοίκησης, αναμένεται να συντελέσει αρκετά στην δημιουργία ενός πόλου συγκέντρωσης δραστηριοτήτων για τους κατοίκους της πρώτης πολεοδομικής ενότητας αλλά και του κέντρου.



Εικόνα 65 Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής





Εικόνα 66 Διαθέσιμος χώρος απέναντι από ΤΕΙ

2. Η περιοχή στην βορειοδυτική είσοδο της πόλης, στην πολεοδομική ενότητα 4. Στην προτεινόμενη αυτή περιοχή είχε προταθεί η δημιουργία ενός τοπικού πολεοδομικού κέντρου από το ΓΠΣ, όμως σήμερα υπάρχει ένα αναξιοποίητο κτιριακό απόθεμα. Προτείνεται έτσι η εγκατάσταση δραστηριοτήτων διοίκησης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το πάρκο στο οποίο γειτνιάζει θα συντελέσει στην δημιουργία ενός πόλου και στα όρια της 4ης πολεοδομικής ενότητας, ο οποίος παράλληλα και με το νέο Τεχνολογικό πάρκο, θα δώσει πνοή αναζωογόνησης στην πιο ίσως «απομονωμένη» χωρική ενότητα της πόλης σήμερα.

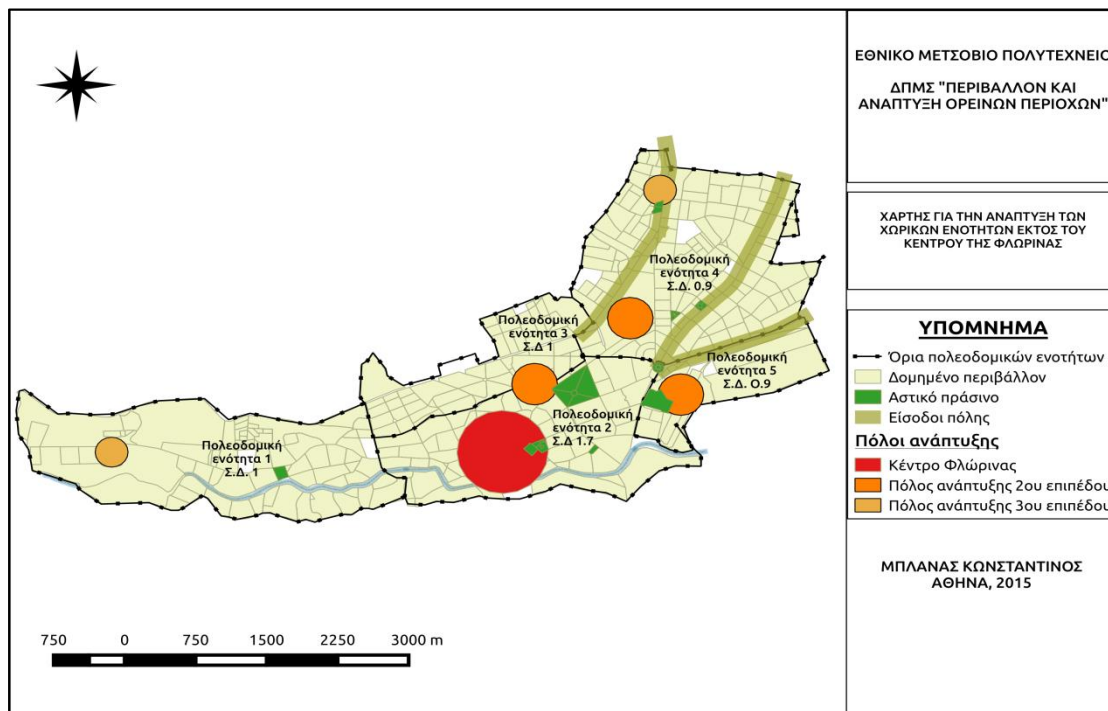
**Άξονας 2: Ανάπλαση των εισόδων της πόλης:** Όπως μελετήθηκε και στην περίπτωση του Albertville όπου και δίνεται έμφαση στην μεταμόρφωση του τοπίου στις εισόδους της πόλης, έτσι και στην Φλώρινα η πρακτική αυτή θα μπορούσε να ενισχύσει την ελκυστικότητα της πόλης με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας ζωής στους κατοίκους των απομονωμένων χωρικών ενοτήτων. Στο πλαίσιο αυτό, έχει γίνει ήδη ένα έργο ανάπλασης για την κεντροδυτική είσοδο της πόλης (διαμόρφωση της λεωφόρου Μοναστηρίου) ενώ προβλέπεται και επιπλέον έργο διαμόρφωσης ειδικού χώρου επί της ίδιας οδού. Στην παραπάνω κατεύθυνση, προτείνεται η αντίστοιχη ανάπλαση των οδών Δημάρχου Παπαθανασίου Παντελή και 7ης Νοεμβρίου, που αποτελούν τις επιμέρους εισόδους της ανατολικής πλευράς της πόλης. Ένα τέτοιο έργο θα ενισχύσει ακόμα περισσότερο την ανάπτυξη της 4ης πολεοδομικής ενότητας καθώς από την μία πλευρά (λεωφόρος 7ης Νοεμβρίου) η εικόνα των βιοτεχνιών-βιομηχανιών και από την άλλη η εικόνα άναρχης δόμησης αλλοιώνουν σημαντικά το τοπίο. Όσον αφορά την δυτική είσοδο της πόλης

(λεωφόρος Καραμανλή Κωνσταντίνου), η εικόνα είναι αρκετά ικανοποιητική, καθώς η περιοχή είναι από τις παλαιότερες της Φλώρινας, συμπεριλαμβάνοντας νεοκλασικά κτίρια, τα ΤΕΙ, το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής καθώς και αθλητικές εγκαταστάσεις.



Εικόνα 67 Η λεωφόρος Μοναστηρίου σήμερα (ανατολική είσοδος πόλης)

Παρακάτω παρουσιάζεται ο τελικός προτεινόμενος χάρτης με τους πόλους συγκέντρωσης δραστηριοτήτων και τις περιοχές ανάπλασης των εισόδων της πόλης για την ενίσχυση των απομακρυσμένων χωρικών ενότητων. Τονίζεται ότι στον χάρτη παρουσιάζονται τα όρια των πολεοδομικών ενότητων (σύμφωνα με το ΓΠΣ σε συνδυασμό με το υπάρχον δομημένο περιβάλλον), καθώς και οι συντελεστές δόμησης, όπως αυτοί ορίστηκαν από το ΓΠΣ του 1987.



Εικόνα 68 Χάρτης ανάπτυξης των περιοχών εκτός του κέντρου

#### 5.4.2 Πρόταση για τις κεντρικές περιοχές - Αναβάθμιση κέντρου Φλώρινας

Ένας από τους σημαντικότερους άξονες των σχεδίων που μελετήθηκαν στις Ευρωπαϊκές πόλεις έχει να κάνει με τις κεντρικές περιοχές που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων. Η αποσυμφόρηση, όπου υπάρχει πρόβλημα, ο περιορισμός της στάθμευσης, οι αναπλάσεις και η δημιουργία περισσότερων ανοιχτών χώρων αποτελούν τις κύριες πρακτικές σχεδόν σε όλα τα παραδείγματα που εξετάστηκαν. Όπως προαναφέρθηκε, ως κέντρο νοείται η πολεοδομική ενότητα 2, η οποία διασχίζεται από την κεντρική οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου, ενώ εκτείνεται έως και τον ποταμό Σακουλέβα. Στο πλαίσιο της ποιοτικής αναβάθμισης του κέντρου της Φλώρινας και της ανάδειξής του ως πόλο αναψυχής, εμπορίου και τουρισμού, παρουσιάζονται οι παρακάτω κατευθύνσεις:

**Άξονας 1: Η διατήρηση της παραδοσιακής εικόνας και της ιστορικής ταυτότητας του κέντρου.** Ο στόχος είναι η εκπόνηση των απαραίτητων μελετών ανάπλασης και η θέσπιση μέτρων προστασίας των ιστορικών και διατηρητέων κτιρίων όπως τα νεοκλασικά και τα δημόσια κτίρια. Ειδικότερα, προτείνεται η αναπαλαίωση των κτιρίων των δικαστηρίων καθώς και της Λέσχης Πολιτισμού (Λαογραφικό Μουσείο Φλώρινας), τα οποία βρίσκονται επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου, στα όρια μεταξύ της πολεοδομικής ενότητας του κέντρου με την πολεοδομική ενότητα 1.



Εικόνα 69 Το λαογραφικό μουσείο σήμερα



Εικόνα 70 Προτεινόμενα κτίρια προς ανάπλαση με κίτρινο (Υπόβαθρο (openstreetmaps))

**Άξονας 2: Η αποσυμφόρηση και η ανασυγκρότηση του δημοσίου χώρου.** Όσον αφορά την αποσυμφόρηση, θα προταθεί μία ριζική ανακατάταξη των μετακινήσεων με στόχο την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας. Για την προοπτική αυτή θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο, αλλά και την αποφόρτιση των κεντρικών δρόμων από την στάθμευση. Όσον αφορά την ανασυγκρότηση του δημοσίου χώρου, προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου πράσινου-πεζόδρομων, που θα συνδέουν τις κεντρικές περιοχές με τον παραποτάμιο χώρο. Παρακάτω θα παρουσιαστεί η πρόταση πράσινου δικτύου διαδρομών, με τις προτάσεις για αποσυμφόρηση του κέντρου να συνοψίζονται σε επόμενο υποκεφάλαιο που αφορά την βιώσιμη κινητικότητα σε όλη την έκταση της πόλης.

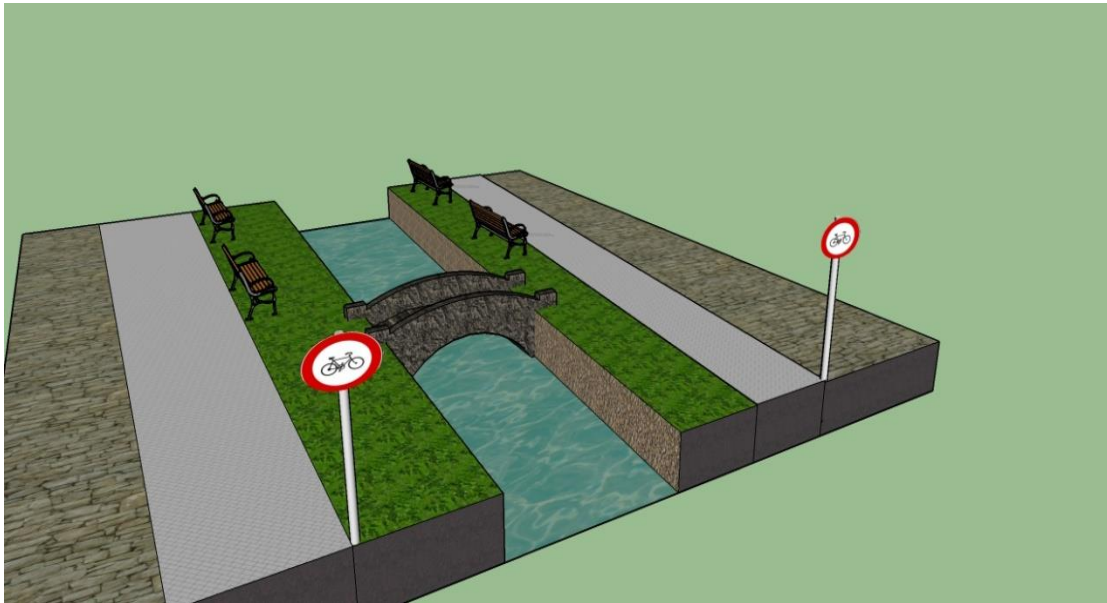
### **Δημιουργία πράσινης διαδρομής**

Η δημιουργία της πράσινης διαδρομής στοχεύει στην αποκατάσταση της σχέσης κέντρου-ποταμού και αναμένεται να δώσει μία πνοή αναζωογόνησης στις κεντρικές περιοχές και να αποτελέσει έναν πόλο έλξης για τους κατοίκους και τους τουρίστες. Το προτεινόμενο δίκτυο ξεκινάει από τον εμπορικό πεζόδρομο (Παύλου Μελά, συνέχεια της Μεγάλου Αλεξάνδρου), συνεχίζεται στην παραποτάμια λεωφόρο Ελευθερίας, μέσω της οδού 25ης Μαρτίου, καταλήγοντας στην οδό Πρέσνας από δυτικά, αποτελώντας επιπλέον και πολιτιστικό πόλο αφού περιλαμβάνει το μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και τον πολιτιστικό σύλλογο “Αριστοτέλης”. Το δίκτυο περιλαμβάνει τις υπάρχουσες πλατείες Μόδη και Σχολείων, ενώ συμπεριλαμβάνει και εγκαταστάσεις εκπαίδευσης. Για την επίτευξή του απαιτούνται:

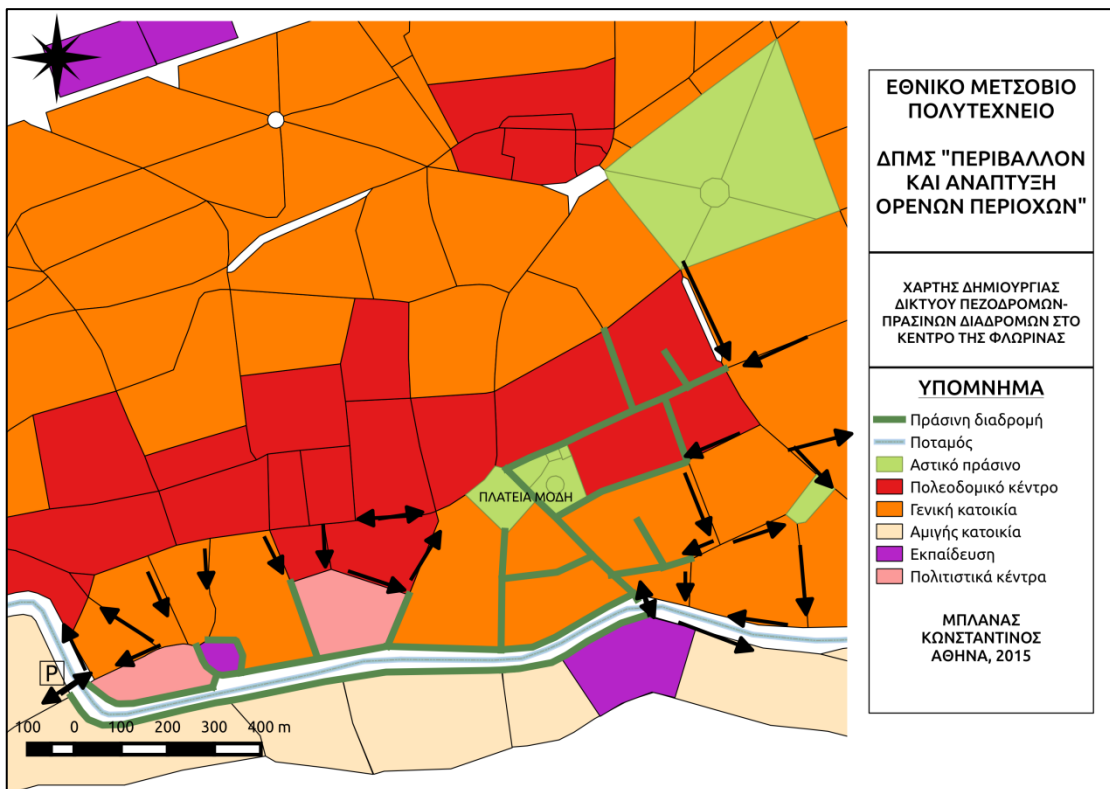
1. Η πεζοδρόμηση της οδού 25ης Μαρτίου. Η κίνηση των αυτοκινήτων μπορεί να γίνει περιμετρικά μέσω των οδών Ελευθερίας-Λυσίμαχου-Καπετάν Βαγγέλη. Στον νέο πεζόδρομο προτείνεται η φωταγώγησή του και οι γενικότερες αναπλάσεις δενδροφυτεύσεων και πλακόστρωσης έτσι ώστε να προσελκύσουν τους κατοίκους στην επιλογή αυτής της διαδρομής. Στον δρόμο αυτό υπάρχει σήμερα η αφετηρία των αστικών λεωφορείων, η μεταφορά της οποίας θα παρουσιαστεί στο παρακάτω υποκεφάλαιο περί βιώσιμης κινητικότητας. Η επιλογή της συγκεκριμένης οδού έγινε αφού αποτελεί την άμεση σύνδεση μεταξύ του υπάρχοντα πεζόδρομου και της παραποτάμιας περιοχής, έχοντας επιπλέον τις λιγότερες συνέπειες από την μη κίνηση των αυτοκινήτων. Αξίζει να αναφερθεί ότι το δίκτυο γειτνιάζει με την νέο πάρκο της Φλώρινας, όμως μία ενδεχόμενη επέκτασή του θα δημιουργούσε πρόβλημα στην κυκλοφορία των οχημάτων όπως θα φανεί σε χάρτη παρακάτω.
2. Η γενικότερη ανάπλαση της παραποτάμιας οδού Ελευθερίας. Ειδικότερα, προτείνεται η απαγόρευση της διέλευσης αυτοκινήτων όπως επίσης και η απαγόρευση της στάθμευσης επί αυτής, εκατέρωθεν του ποταμού, στην περιοχή πάντα του δικτύου. Επίσης προτείνεται η διαπλάτυνση του υπάρχοντα πεζόδρομου, με στόχο την δημιουργία πράσινης ζώνης δίπλα από το ποτάμι και της δημιουργίας ποδηλατοδρόμου. Τονίζεται ότι η δημιουργία πράσινων ζωνών δίπλα από ποταμό είναι μία πρακτική που ακολουθείται στην Ανδόρρα λα Βέγια με σκοπό να λειτουργήσουν και ως ζώνη προστασίας από πλημμύρες. Στην περίπτωση του ποταμού Σακουλέβα, το ενδεχόμενο πλημμύρας συγκεντρώνει ελάχιστες πιθανότητες, αφού έχει ήδη περιφραχθεί κατάλληλα, παρόλα αυτά τους χειμερινούς μήνες υπάρχει το ενδεχόμενο να πλημμυρίσει έστω και ελάχιστα. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία θέσης στάθμευσης, σε ελεύθερο διαθέσιμο χώρο στα δυτικά όρια του δικτύου, με σκοπό να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των κατοίκων της μικρής περιοχής που συμπεριλαμβάνεται στο δίκτυο.



Εικόνα 71 Λεωφόρος Ελευθερίας σήμερα αριστερά, προτεινόμενη θέση στάθμευσης δεξιά



Εικόνα 73 Σχέδιο διαμόρφωσης πράσινου δικτύου στην παραποτάμια περιοχή



Εικόνα 72 Προτεινόμενη "πράσινη διαδρομή"

#### 5.4.3 Πρόταση για την βιώσιμη κινητικότητα

Όπως παρατηρήθηκε σε όλες τις πόλεις που εξετάστηκαν, η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στον σχεδιασμό. Αρκετές από τις περιπτώσεις παρουσίαζαν ενδιαφέρουσες προτάσεις και πρακτικές, και ως εκ τούτου στην παρούσα πρόταση θα γίνει μία προσπάθεια υιοθέτησης και

προσαρμογής τους στην δομή της Φλώρινας. Ειδικότερα, η πρόταση για ένα ολοκληρωμένο σύστημα κινητικότητας διαρθρώνεται στους εξής άξονες:

**Άξονας 1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου.** Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987 προτείνει μία ιεράρχηση του οδικού δικτύου με ελεύθερες λεωφόρους, αρτηρίες συλλεκτήριες και τοπικές οδούς. Κύριο μέλημα είναι οι συλλεκτήριες οδοί να ταυτίζονται παράλληλα με τα όρια πολεοδομικών ενοτήτων. Στον Ευρωπαϊκό χώρο αντίστοιχα, η κύρια τάση είναι η δημιουργία δακτυλίων περιμετρικά των γειτονιών. Στην πράξη, η δημιουργία ενός συστήματος δακτυλίων στην Φλώρινα είναι αρκετά περίπλοκη, καθώς υπάρχουν οι ελεύθερες λεωφόροι (Εθνικές οδοί) οι οποίοι εισέρχονται κατά μήκος της πόλης και διασταυρώνονται στην πλατεία Μεγάλου Αλεξάνδρου. Παρόλα αυτά η παρούσα πρόταση θα προσπαθήσει να αναδιαρθρώσει το εξής σύστημα, με σκοπό να γίνει καλύτερη και ορθολογικότερη κατανομή της κίνησης του αυτοκινήτου στην πόλη. Έτσι:

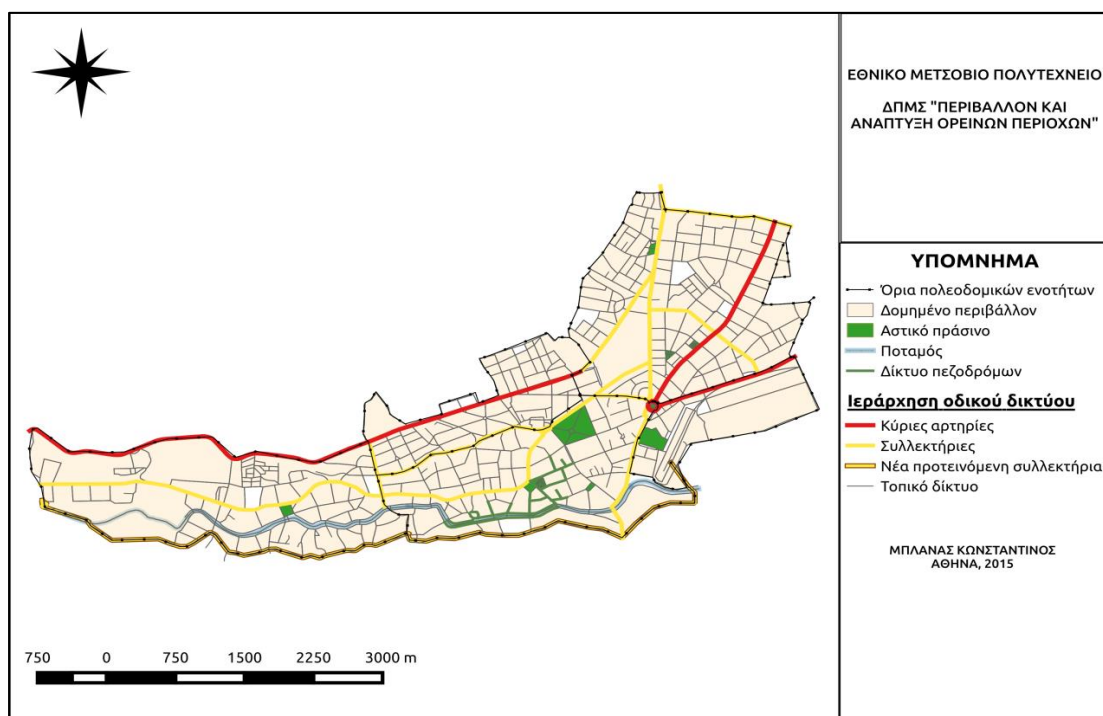
**Οι κύριες αρτηρίες** παραμένουν οι αντίστοιχες με τις ελεύθερες λεωφόρους του ΓΠΣ και είναι η Λεωφόρος Μοναστηρίου (Ε65) και οι 7ης Νοεμβρίου και Καραμανλή Κωνσταντίνου (Ε86), γίνεται όμως παράλληλη μείωση της κίνησης κατά την είσοδό τους στον κύριο πολεοδομικό ιστό της πόλης, σύμφωνα με την πρόταση περί “διαμόρφωσης εισόδων πόλης”. Αυτό εξυπηρετεί περισσότερο την πολεοδομική γειτονιά 4, καθώς εκεί υπάρχουν και κάθετες οδοί οι οποίες χαρακτηρίζονται επίσης ως συλλεκτήριες με σκοπό την διευκόλυνση της κίνησης.

**Οι δευτερεύουσες αρτηρίες-συλλεκτήριες,** τις οποίες αποτελούν οι εξής: 1) Η λεωφόρος Δημάρχου Παπαθανασίου Παντελή- Δημητρίου Ελένης στην βορειοανατολική είσοδο πόλης που συνδέεται με την Ελεύθερη λεωφόρο Καραμανλή Κωνσταντίνου. 2) Οι κάθετες οδοί Εθνικής Αντιστάσεως και Δημάρχου Αναστασίου Κωστόπουλου στην πολεοδομική ενότητα 4 που συνδέουν μεταξύ τους όλες τις ανατολικές εισόδους της πόλης. 3) Οι λεωφόροι Μακεδονομάχων, Μεγάλου Αλεξάνδρου και Ολυμπιάδος για τις κεντρικές περιοχές, που θα δημιουργήσουν ένα εσωτερικό δίκτυο δακτυλίων στο κέντρο, με σκοπό να κατανεμηθεί ομαλότερα η κίνηση (η Ολυμπιάδος αποτελεί παράλληλα και όριο μεταξύ πολεοδομικών ενοτήτων 2 και 3). 4) Η κάθετη οδός Αριστοτέλους (όριο μεταξύ πολεοδομικών ενοτήτων 1,2,3) και η οδός Ηλείου-(συνέχεια Μεγάλου Αλεξάνδρου) στην πρώτη πολεοδομική ενότητα. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία νέας συλλεκτήριας στο νότιο τμήμα της πόλης, με σκοπό την διευκόλυνση της κίνησης των αυτοκινήτων στην νότια πλευρά του ποταμού. Η προτεινόμενη οδός περιλαμβάνει τις υπάρχουσες οδούς Αφροδίτης, Εθνομάρτυρος Αιμιλιανού. Οι δρόμοι αυτοί είναι σε άσχημη κατάσταση, λόγω κυρίως των καιρικών συνθηκών, υπάρχει όμως η δυνατότητα ένωσής τους για την δημιουργία μίας νέας συλλεκτήριας, η οποία θα αποτελέσει λύση σε ενδεχόμενα προβλήματα των κατοίκων που θα προκύψουν από την προτεινόμενη “πράσινη διαδρομή” (σελ 114).



Εικόνα 74 Υπάρχουσα κατάσταση νέας συλλεκτήριας

**Οι τοπικές οδοί** που αποτελούνται κυρίως από ζεύγη μονόδρομων που καταλήγουν ακτινωτά στο υπόλοιπο δίκτυο. Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης με την προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η νέα προτεινόμενη συλλεκτήρια οδός αυτή θα πρέπει να συνοδεύεται από τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης κατολισθήσεων (τοίχοι αντιστήριξης κλπ), καθώς η περιοχή αυτή κρίνεται ως επικίνδυνη σύμφωνα με τον χάρτη επικινδυνότητας (σελ 101) αλλά και την επιτόπια έρευνα. Έτσι, η κατασκευή της θα συνοδεύεται παράλληλα και με μέτρα προστασίας για της κατολισθήσεις, προστατεύοντας τις ευαίσθητες περιοχές νότια του ποταμού Σακουλέβα.



Εικόνα 75 Ιεράρχηση οδικού δικτύου



## **Άξονας 2: Προώθηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και στάθμευση**

Η παρούσα πρόταση στοχεύει στην δημιουργία μίας πιο ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας για την Φλώρινα. Τονίζεται αρχικά ότι είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός μηχανισμού ελέγχου και συντονισμού των αρμοδιοτήτων της. Η ύπαρξη ενός οργανωμένου φορέα μητροπολιτικής εμβέλειας θα μπορέσει να ενσωματώσει όλα τα διατιθέμενα μέσα σε ένα πιο ολοκληρωμένο, μη ανταγωνιστικό, σύστημα μεταφορών. Αυτό προϋποθέτει μία αυστηρή μορφή οργάνωσης μέσα στην οποία θα ασκούνται οι διάφορες πολιτικές, με γνώμονα πάντα την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Η ύπαρξη ενός τέτοιου φορέα αναμένεται να εφαρμόσει πολιτικές εύρεσης εσόδων με σκοπό την άμεση ενίσχυση και εξέλιξη του συστήματος δημοσίων μεταφορών. Για την προώθηση της χρήσης της, απαιτούνται κίνητρα, ποιοτικά και ποσοτικά (οικονομικά), έτσι ώστε να ενθαρρύνουν τους πολίτες στην χρήση της για τις καθημερινές μετακινήσεις τους. Παραδείγματα τέτοιων κινήτρων υπάρχουν πολλά, εξετάστηκαν και στις περιπτώσεις σχεδιασμού των πόλεων στο 2ο κεφάλαιο (πχ Σαμονί), αλλά εντοπίζονται επίσης στις περισσότερες πόλεις της Ευρώπης σήμερα.

Η Φλώρινα σήμερα, εξυπηρετείται στο έπακρο από τα αστικά λεωφορεία, περιλαμβάνοντας συχνά δρομολόγια και εντός πόλης αλλά και σε όλον τον Καλλικρατικό δήμο. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι μετακινήσεις εκτός πόλης γίνονται με minibus, ενώ μέσα στην πόλη το μέγεθος των λεωφορείων σε συνδυασμό με την στενότητα των δρόμων δυσχαιρένει την κίνηση και τον χρόνο μεταφοράς. Οι κύριες και συχνότερες συνδέσεις μέσα στην πόλη περιλαμβάνουν την διαδρομή “κέντρο-ΤΕΙ και ΑΕΙ” . Το παρών σχέδιο εστιάζει στις παρακάτω προτάσεις:

***Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σταθμού υπεραστικών εξυπηρετήσεων στον σιδηροδρομικό σταθμό:*** Στα Ευρωπαϊκά παραδείγματα που εξετάστηκαν, είναι εμφανής η ύπαρξη ενός σταθμού μεταφορών που συμπεριλαμβάνει όλα τα μέσα (τρένο, λεωφορείο) και λειτουργεί ως ένα κομβικό σημείο για τις εξωαστικές εξυπηρετήσεις. Στην πόλη της Φλώρινας, ένας τέτοιος σταθμός είναι εφικτό να υλοποιηθεί στο πλαίσιο του υπάρχοντος σιδηροδρομικού σταθμού, όπου υπάρχει αρκετός αναξιοποίητος χώρος και κτιριακό απόθεμα. Προτείνεται έτσι η μεταφορά του σταθμού των υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ), δίπλα από το σιδηροδρομικό. Αυτό αναμένεται να τονώσει και την περιοχή της πολεοδομικής ενότητας 5, δημιουργώντας έναν πόλο συγκέντρωσης πληθυσμού, αφού η περιοχή διαθέτει πολιτιστικούς και ανοιχτούς χώρους που γειτνιάζουν με τον παραμελημένο σήμερα σταθμό, και θα λειτουργήσει σαν αρωγός στην προσπάθεια συνύπαρξης των δύο διαφορετικών μέσων μετακίνησης, σε ένα πιο ολοκληρωμένο, μη ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών. Στην θέση αυτή προτείνεται επίσης και θέση στάθμευσης (park and ride, όπως σε όλα τα

παραδείγματα που εξετάστηκαν), αφού υπάρχει άμεση σύνδεση με την αστική συγκοινωνία.



Εικόνα 76 Η εικόνα γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό σήμερα

**Δημιουργία κόμβου αστικών μετακινήσεων:** Για τις ενδοαστικές μετακινήσεις, προτείνεται η μεταφορά της αφετηρίας των αστικών ΚΤΕΛ στην θέση όπου βρίσκονται σήμερα τα υπεραστικά ΚΤΕΛ. Η σημερινή αφετηρία των αστικών ΚΤΕΛ βρίσκεται επί της οδού 25ης Μαρτίου, όπου στην πρόταση για την δημιουργία του πράσινου δικτύου πεζοδρομείται. Η μεταφορά τους στην θέση των υπεραστικών ΚΤΕΛ σήμερα σε μία θέση πιο προσβάσιμη, σε κομβικό σημείο συνάντησης λεωφόρων και συλλεκτηρίων, αναμένεται να δώσει πνοή στην αστική συγκοινωνία και να συντελέσει τα μέγιστα στην προσπάθεια αποσυμφόρησης του κέντρου μέσω της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας. Η θέση αυτή γειτνιάζει με το νέο πάρκο της Φλώρινας, που αποτελεί σήμερα τον κυριότερο χώρο συνάθροισης της πόλης. Η νέα αφετηρία μπορεί να συνδυαστεί επίσης με θέση park and ride, καθώς υπάρχει διαθέσιμος χώρος που χρησιμοποιείται σήμερα από τα υπεραστικά ΚΤΕΛ, ενώ η γειτνίαση της με το μοναδικό τοπικό κέντρο (εκτός του κύριου πολεοδομικού) που έχει αναπτυχθεί, αναμένεται να συντελέσει τα μέγιστα στην αυξημένη ζήτηση της περιοχής για καθημερινές μετακινήσεις. Αυτή η πρόταση τοποθετείται επίσης πάνω στην βάση της συνεργασίας μεταξύ των μέσων μεταφοράς, αφού στην περιοχή υπάρχει επίσης ο κύριος σταθμός για ταξί της πόλης.

Εκτός των παραπάνω, απαιτείται η γενικότερη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας με χρήση Minibus και μέσα στην πόλη, για την επίτευξη της ασφάλειας και άνεσης της κίνησης στους στενούς δρόμους της Φλώρινας. Αυτό πρέπει να συνοδεύεται απαραίτητα και με πύκνωση των δρομολογίων, αφού η μετακίνηση ειδικά προς τις περιοχές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης έχει μεγάλη ζήτηση. Τα Minibus θα έχουν την δυνατότητα μετακίνησης με άνεση και στην παραποτάμια περιοχή, ενώ θα μπορούν να αξιοποιηθούν και για τουριστικούς σκοπούς, όπως περιηγήσεις κλπ.



Εικόνα 77 Μεταφορά αφετηρίας αστικών λεωφορείων (Υπόβαθρο:google maps)

Όσον αφορά την στάθμευση, η πόλη αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα στις κεντρικές περιοχές. Απαιτείται λοιπόν η θέσπιση αυστηρότερων οικονομικών μέτρων για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης, όπως και η δημιουργία προϋποθέσεων αποθάρρυνσης της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Στο παραπάνω πλαίσιο, η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει την δημιουργία δύο νέων θέσεων στάθμευσης, έξω από το κέντρο και στα όριά του. Η μία θέση έχει να κάνει με την δυτική είσοδο της πόλης, όπου όπως προαναφέρθηκε υπάρχει διαθέσιμος χώρος, ενώ η δεύτερη αφορά την περιοχή κοντά στο στρατόπεδο. Οι παραπάνω θέσεις σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες θέσεις αλλά και τις θέσεις park and ride στους δύο σταθμούς, αναμένεται να συντελέσουν τα μέγιστα στην επίτευξη των στόχων “περί βιώσιμης κινητικότητας”.



Εικόνα 78 Διαθέσιμος χώρος προς θέση στάθμευσης στα όρια του κέντρου

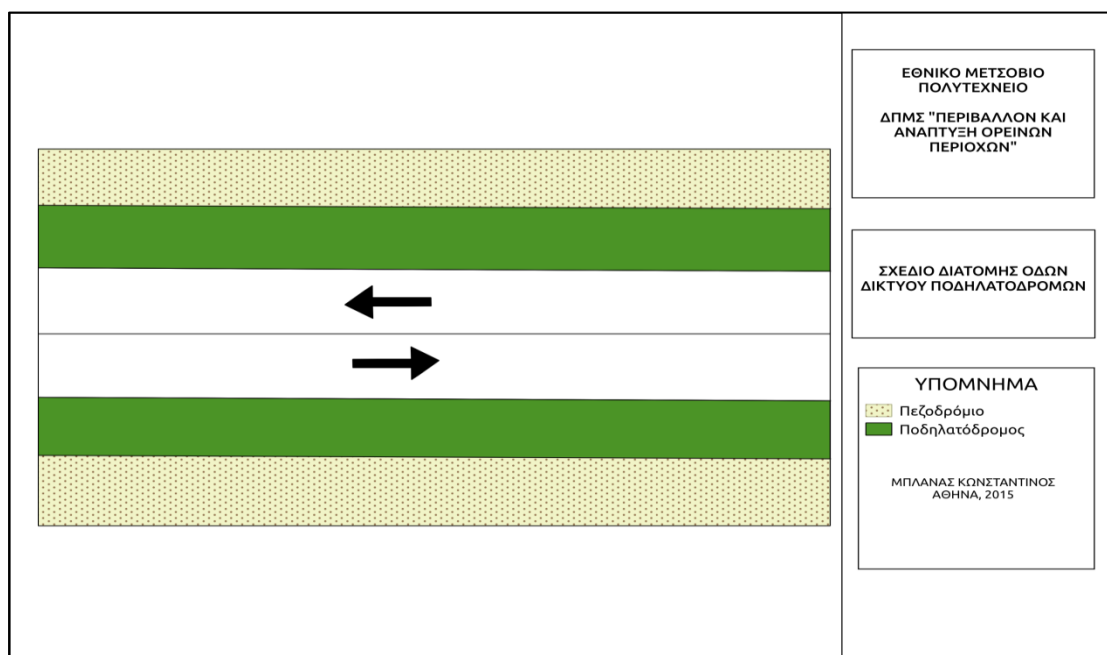
### Άξονας 3: Ποδήλατο

Από τα Ευρωπαϊκά παραδείγματα που εξετάστηκαν, γίνεται σαφές ότι το ποδήλατο έχει εισέλθει για τα καλά στον σχεδιασμό για την βιώσιμη κινητικότητα. Πλέον, το ποδήλατο για τις ορεινές πόλεις δεν αποτελεί απαραίτητα μόνο ένα μέσο μετακίνησης, αλλά και ένα μέσο αναψυχής και οι ποδηλατικές διαδρομές τον συνδυαζόμενο κρίκο μεταξύ τουρισμού και περιβάλλοντος. Παγκοσμίως, η δημοτικότητα της ορεινής ποδηλασίας έχει αυξηθεί και σε πολλές χώρες αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα των διαχειριστών αναψυχής. Για τον επισκέπτη, η γνωριμία με έναν νέο τόπο, με τον πολιτισμό και την ιστορία του, επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό με την άμεση επαφή που του προσφέρει η χρήση του ποδηλάτου. Στην πόλη της Φλώρινας, η δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων είναι πολυεπίπεδης σημασίας, καθώς η γειτνίασή της με το βουνό, θα δώσει στους ποδηλάτες μία επιπλέον ευκαιρία συνδυασμού ορεινής ποδηλασίας και ποδηλάτου πόλης. Στο παραπάνω πλαίσιο προτείνεται η δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου εντός της πόλης, με σκοπό να αποτελέσει την απαρχή της διάδοσης του ποδηλάτου σαν μέσο αναψυχής αλλά και να συντελέσει στην επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας.

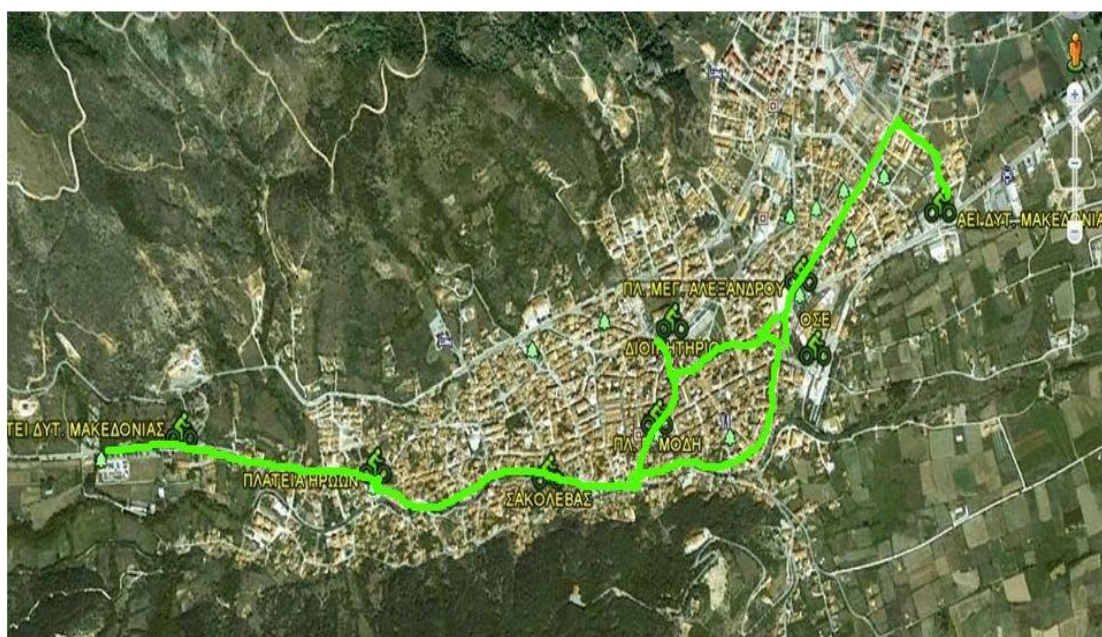
Όπως προαναφέρθηκε, στην Φλώρινα σήμερα υπάρχει ποδηλατόδρομος επί της λεωφόρου Μοναστηρίου στο πλαίσιο του έργου για την ανάπλαση της ανατολικής εισόδου. Ο ποδηλατόδρομος αυτός συνδέεται άμεσα με το κέντρο και την πλατεία Μεγάλου Αλεξάνδρου. Επίσης, στο κεφάλαιο περί αναβάθμισης του κέντρου προτείνεται η δημιουργία ποδηλατοδρόμου στην παραποτάμια περιοχή. Ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι η ένωση αυτού του δικτύου και η επέκτασή του στους βασικούς πόλους ενδιαφέροντος της πόλης (σταθμός, ΤΕΙ, ΑΕΙ). Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες ρυθμίσεις στις οδούς που θα διαπερνάει, ρυθμίσεις που αφορούν την απομάκρυνση των σταθμευμένων αυτοκινήτων, τις διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων, με σκοπό την εξοικονόμηση χώρου για την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου.

Σημαντικό στοιχείο για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στην Φλώρινα είναι η ύπαρξη του αυτοματοποιημένου συστήματος εκμίσθωσης ποδηλάτων. Ειδικότερα, στην πόλη της Φλώρινας είναι υπό υλοποίηση το έργο "Cyclopolis" που περιλαμβάνει 8 σταθμούς, 90 ποδήλατα και 128 θέσεις στάθμευσης (16 ανά σταθμό) με ειδικές κατασκευές για εξωτερικό χώρο. Το έργο είναι ενταγμένο στο ΠΕΠ Μακεδονία-Θράκη 2007-2013 και συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και από Εθνικούς Πόρους. Έτσι, το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων αναμένεται να ακολουθήσει τις υπάρχουσες προβλεπόμενες στάσεις περιλαμβάνοντας τις οδούς από δυτικά προς ανατολικά: Κοντόπουλου-Ηπείρου-Παπαπέτρου-Αβέρωφ-Ελευθερίας-25ης Μαρτίου-Παύλου Μελά-Σαρανταπόρου-Μακεδονομάχων- Στέφανου Δραγούμη- Μοναστηρίου-

Εθνικής Αντιστάσεως. Σημειώνεται ότι οι κλίσεις στην προτεινόμενη περιοχή ποδηλατοδρόμου είναι ήπιες, ενώ απότομες κλίσεις συναντώνται κυρίως σε όλο το βόρειο μέρος της πόλης.



Εικόνα 79 Διατομή οδών ποδηλατικού δικτύου

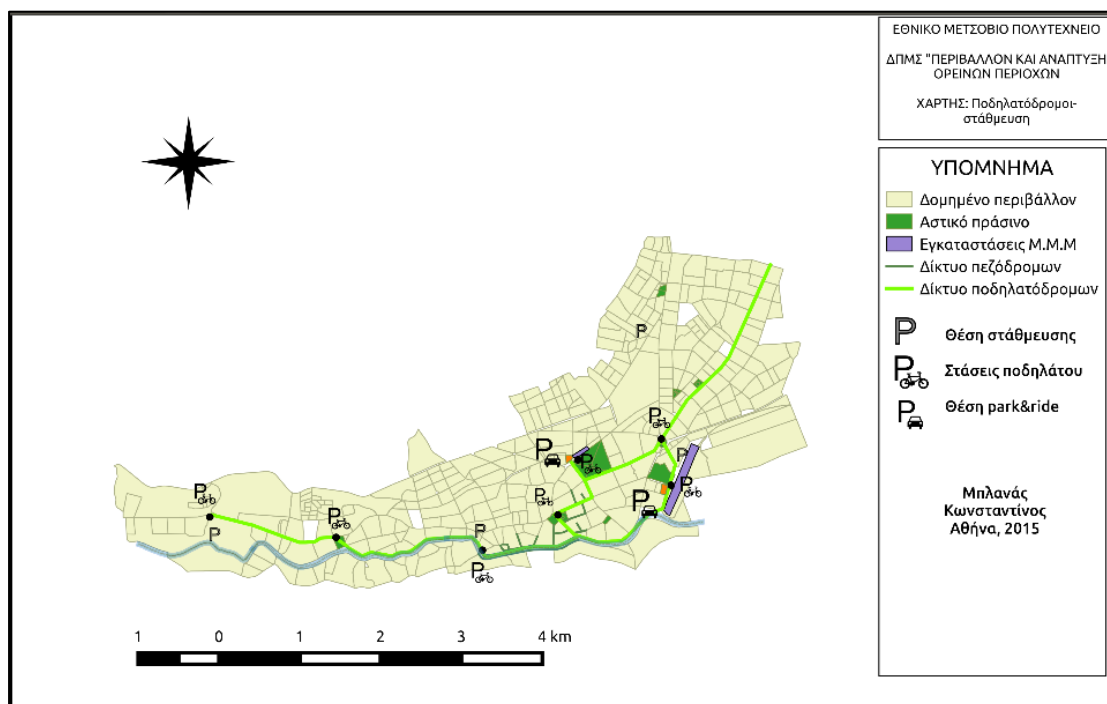


Εικόνα 80 Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, στάσεις ποδηλάτου (Πηγή στάσεων: <http://radioflorina.blogspot.gr>)

#### 5.4.4 Σύνοψη προτάσεων

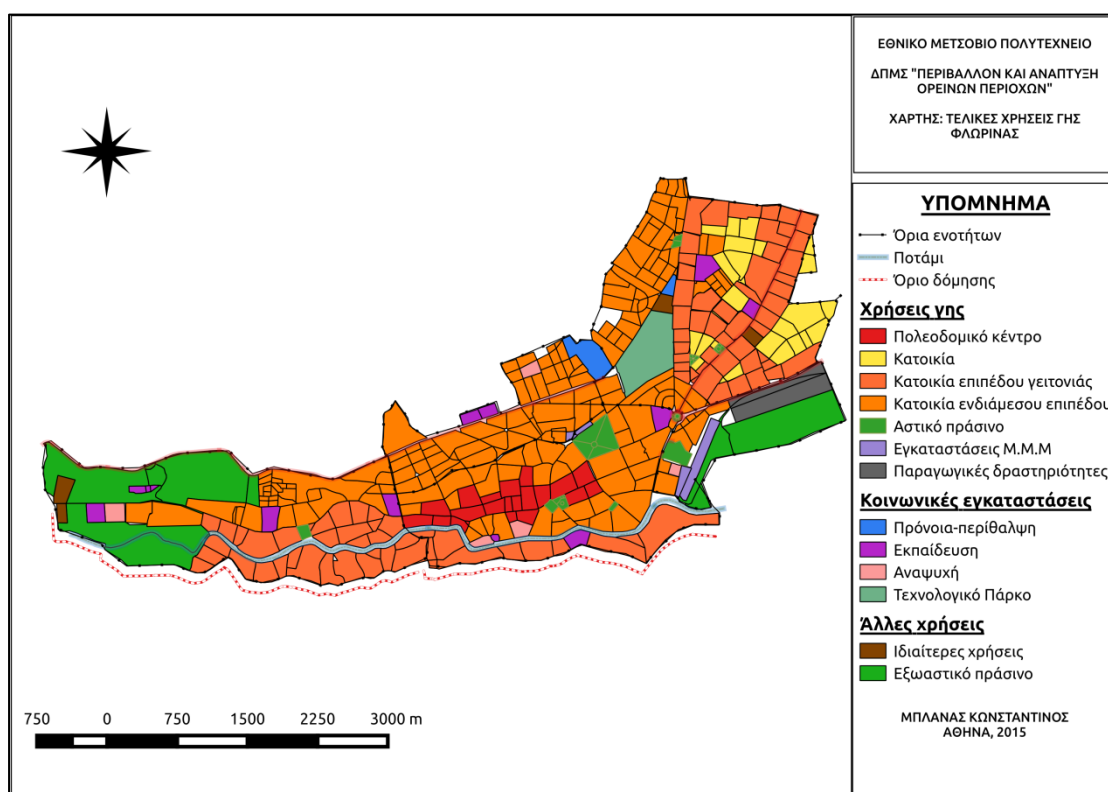
Οι προτάσεις που περιγράφηκαν παραπάνω, εστιάζουν στην ορθολογικότερη αξιοποίηση του υπάρχοντος δομήσιμου χώρου, αφού όπως διαπιστώθηκε δεν

υπάρχουν προς το παρόν ανάγκες επέκτασης της πόλης, παρά τις προβλέψεις των Χωροταξικών Σχεδίων. Κύριο μέλημα είναι η αποσυμφόρηση του κέντρου με την παράλληλη αναζωογόνηση των περιοχών εκτός αυτού. Σε γενικές γραμμές, οι προτάσεις μπορούν να αποκτήσουν βραχυπρόθεσμο αλλά και μακροπρόθεσμο χαρακτήρα. Ειδικότερα, η δημιουργία πόλων συγκέντρωσης δραστηριοτήτων σε περιοχές εκτός του κέντρου είναι άμεσα υλοποιήσιμη, αφού περιλαμβάνει κυρίως μεταφορά διοικητικών δραστηριοτήτων σε υπάρχον οικιστικό απόθεμα. Επίσης, η ανάδειξη της πολιτιστικής και παραδοσιακής ταυτότητας του κέντρου μπορεί να χαρακτηριστεί ως βραχυπρόθεσμη, αφού δεν απαιτείται χρόνος και κόστος στις απαραίτητες παρεμβάσεις για την υλοποίηση ενός δικτύου πεζόδρομων. Από την άλλη πλευρά, προτάσεις όπως η δημιουργία δύο συγκοινωνιακών σταθμών ενδοαστικών και εξωαστικών εξυπηρετήσεων και η δημιουργία Τεχνολογικού Πάρκου έχουν μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, ειδικότερα σε εποχές αβεβαιότητας όπως η σημερινή, αφού απαιτούνται οι κατάλληλες ζυμώσεις σε πολλά επίπεδα (συνεργασία ιδιωτικού-δημοσίου τομέα, μεταφορά στρατοπέδου). Παρόλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω προτάσεις, έρχονται σε απόλυτη αρμονία με τους στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού για τις πόλεις με ορεινό χαρακτήρα, προσπαθούν να εναρμονιστούν με αντίστοιχες πρακτικές που συναντήθηκαν σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και μπορούν να αποτελέσουν την απαρχή για την αρμονική συνύπαρξη του παραδοσιακού με το σύγχρονο στην Φλώρινα, ενισχύοντας μία πόλη που θα σέβεται το φυσικό και δομημένο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.



Εικόνα 81 Μακροπρόθεσμο πλάνο για την βιώσιμη κινητικότητα στην Φλώρινα

Οι κύριες αλλαγές που προκύπτουν στις χρήσεις γης της πόλης αφορούν όπως προαναφέρθηκε τις νέες προτεινόμενες χρήσεις σε ελεύθερους χώρους αλλά και την νέα χρήση στο στρατόπεδο. Έτσι, παρακάτω θα παρουσιαστεί ένας νέος χάρτης χρήσεων γης, ο οποίος θα προσπαθήσει παράλληλα να εναρμονιστεί με τον νέο νόμο 4269/14. Έτσι, στην θέση πλέον της γενικής κατοικίας θα εμφανίζεται η “Κατοικία ενδιάμεσου επιπέδου”, αφού είναι η κύρια χρήση που μπορεί να εμφανιστεί στις περιοχές πολεοδομικού κέντρου, περιλαμβάνοντας τις περισσότερες χρήσεις που μπορεί να συναντηθούν σε μία πόλη. Επίσης, η χρήση της κατοικίας ενδιάμεσου επιπέδου θα εμφανίζεται πλέον στα τοπικά κέντρα, αφού περιλαμβάνει και διοικητικές δραστηριότητες. Όσον αφορά την αμιγή κατοικία, την θέση της παίρνει η χρήση της “κατοικίας”, όμως θα γίνεται αλλαγή σε χρήση “κατοικίας επιπέδου γειτονιάς” στις περιοχές που βρίσκονται επί των κύριων αρτηριών και συλλεκτριών οδών αφού σύμφωνα με τον νόμο “Χρήση κατοικίας Κ1 δεν θα μπορούν να έχουν ιδιοκτησίες που βρίσκονται πάνω σε πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες, σε λεωφόρους και στο βασικό οδικό δίκτυο” ([www.fpress.gr](http://www.fpress.gr)). Τέλος, στον τελικό χάρτη χρήσεων γης περιλαμβάνεται ένα όριο δόμησης στο νότιο τμήμα της πόλης, που προέκυψε από την επιτόπια έρευνα σε συνδυασμό με τον χάρτη επικινδυνότητας κατολισθήσεων, σε απόσταση 20 μέτρων από την νέα προτεινόμενη συλλεκτρία οδό.



Εικόνα 82 Τελικός χάρτης χρήσεων γης στην πόλη της Φλώρινας

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η πολυπλοκότητα σε κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και τεχνολογικό επίπεδο της εξέλιξης των ορεινών πόλεων είναι εμφανής. Στις μέρες μας όμως, έχει αρχίσει να γίνεται αντιληπτό ότι ο σχεδιασμός στον ορεινό χώρο δεν αποτελεί μία απλή διαδικασία. Ο ολοκληρωμένος πολεοδομικός σχεδιασμός των ευρωπαϊκών πόλεων που εξετάστηκαν, αποτελεί την απάντηση - γέφυρα στο δίπολο 'περιβάλλον ή ανάπτυξη' και επιβεβαιώνει την δυνατότητα σύζευξης των εννοιών μέσα από ορθολογικές πρακτικές. Ο σχεδιασμός σε ορεινές πόλεις έχει αποκτήσει σήμερα ένα ολιστικό χαρακτήρα, προσπαθώντας να ενσωματώσει όλες τις πτυχές που επηρεάζουν την προσαρμογή, την ασφάλεια αλλά και την ποιότητα ζωής των κατοίκων στα ορεινά περιβάλλοντα. Ο έλεγχος της ανεξέλεγκτης επέκτασης των πόλεων σε συνδυασμό με την αύξηση των προστατευόμενων περιοχών, αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδιασμού των υψηλών επιπέδων. Στις περισσότερες μεγάλες πόλεις ακολουθείται το μοντέλο της πολυκεντρικής ανάπτυξης, ως προσπάθεια αναζωογόνησης των απομονωμένων ορεινών κοινοτήτων. Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας έχει αρχίσει να εμφανίζεται, έχοντας σε πολλές περιπτώσεις την υψηλότερη προτεραιότητα στον σχεδιασμό. Όσον αφορά το αστικό περιβάλλον, δίνεται έμφαση στην ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας αλλά και την ανάπτυξη ή διατήρηση δημοσίων χώρων, που καταλαμβάνουν σημαντικό μερίδιο του αστικού ιστού.

Από την άλλη πλευρά, τα σχέδια σε Ελληνικό επίπεδο δεν στερούνται ιδεών, προτάσεων ή αντιλήψεων. Ο γενικότερος σχεδιασμός όμως στην Ελλάδα, με την πολυπλοκότητα, την ύπαρξη τεχνικών προβλημάτων και την ανυπαρξία μηχανισμών ελέγχου του, γίνεται καθυστερημένα, χωρίς να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Επιπλέον, δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο που να αφορά τις ορεινές περιοχές, παρά το γεγονός ότι ο Ελληνικός χώρος καλύπτεται στην πλειονότητά από ορεινούς όγκους. Έτσι, οι ελληνικές ορεινές πόλεις, αναπτύσσονται αποσπασματικά, χωρίς κάποιο ευρύτερο πλαίσιο, ενώ οι μικρότεροι ορεινοί οικισμοί σήμερα συρρικνώνονται και ερημώνουν. Η παραδοσιακή τους ταυτότητα έχει αρχίσει να χάνεται, ενώ η οικονομία τους καταρρέει ολοένα και περισσότερο, λειτουργώντας ως τροχοπέδη σε οποιαδήποτε προσπάθεια αναζωογόνησής τους.

Για την πόλη και τον ευρύτερο Καλλικρατικό δήμο της Φλώρινας, λαμβάνοντας υπόψη ότι το τελευταίο θεσμοθετημένο σχέδιο χρονολογείται μία εικοσαετία περίπου πριν, γίνεται σαφές ότι χρειάζεται επείγοντως ένα νέο σχέδιο, που θα ενσωματώνει και επικαιροποιεί όλες τις αλλαγές που έχουν γίνει, δίνοντας παράλληλα ένα νέο πλαίσιο ανάπτυξης όχι μόνο της Φλώρινας, αλλά και των ορεινών οικισμών που εντάσσονται στο δήμο. Στην κατεύθυνση αυτή, οι προτάσεις



που δόθηκαν μπορούν να αποτελέσουν την απαρχή για έναν νέο σχεδιασμό της περιοχής, που θα οδηγήσει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την ορθολογική αξιοποίηση του χώρου και την προστασία και ανάδειξη του ιδιαίτερου περιβάλλοντος.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Budetta, P., Santo, A. & Vivencio, F. (2008). Landslide hazard mapping along the coastline of the Cilento region (Italy) by means of a GIS-based parameter rating approach. *Geomorphology*, 94 (3-4), pp 340-352.
- Comú d'Andorra la Vella, (2006), "monographic urbanisme", Ανασύρθηκε από [http://www.comuandorra.ad/opencms/export/sites/wca/contents/\\_docs/monografic\\_urbanisme.pdf](http://www.comuandorra.ad/opencms/export/sites/wca/contents/_docs/monografic_urbanisme.pdf) στις 15/4/2015
- Comú d'Andorra la Vella, (2006), "PLA D'ORDENACIÓ i URBANISME PARROQUIAL D'ANDORRA LA VELLA", Andorra la Vella
- Comune di Trento, PRG – "Piano regolatore generale vigente", Trento, 2013
- EEA Report No 6/2010, Europe's ecological backbone: recognising the true value of our mountains, European Environment Agency, 2010
- Iván Illés, (2008), "Visions and Strategies in the Carpathian Area (VASICA)", Hungarian Academy of Sciences, Centre for Regional Studies, Transdanubian Research Institute
- Jose M. Garcia-Ruiz et all (1996), "Land-use changes and sustainable development in mountain areas: a case study in the Spanish Pyrenees", *Landscape Ecology* vol. 11 no. 5 pp 267-277, SPB Academic Publishing bv, Amsterdam
- Kouli, M., Loupasakis, C., Soupios, P. & Vallianatos, F. (2010). Landslide hazard zonation in high risk areas of Rethymno Prefecture, Crete Island, Greece. *Natural Hazards*, 52 (3), pp 599-621
- M.F. Price, (XX), "SUSTAINABLE MOUNTAIN DEVELOPMENT IN EUROPE", Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS), Centre for Mountain Studies, Perth College, UHI Millennium Institute, UK
- Marius M, (2012), "The 'Alpenplan' as spatial planning tool": a critical appraisal, JMU Würzburg, Germany
- Masure P. (XX), "Albertville 2030", Ανασύρθηκε από [www.albertville.fr](http://www.albertville.fr) στις 30/4/2015
- Municipality of Chamonix (2008), "PLAN LOCAL D'URBANISME DE CHAMONIX MONT-BLANC," Chamonix
- Municipality of Chamonix (2014), "Plan local d'urbanisme - Rapports de présentation", Chamonix
- Municipality of Chamonix,(2008), "Plan de Déplacement Urbain Haute Vallée de l' Arve", Seminare Dynalp, Bardonecchia, june 2007
- Municipality of Chamonix, (2010), "Plan de Prévention des Risques Avalanche", Chamonix

- NORDREGIO, (2004), Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU member states, acceding and other European countries, European Commission contract No 2002, CE.16.O.AT.136, Final report.
- Provincia Autonoma di Trento, (2000), “Piano Urbanistico Provinciale”, Trento
- Safeland, (2010), “Overview of landslide hazard and risk”, Ανασύρθηκε από <http://www.safeland-fp7.eu/> στις 20/4/2015
- Tulla, A.F. et all, (2006), THE TWIN CITY MODEL IN THE PYRENEES TERRITORY: ANDORRA AND ALT URGELL BORDER REGION, Department of Geography, Autonomous University of Barcelona (UAB)
- United Nations Environment Programme, Agenda 21, “Managing Fragile Ecosystems: Sustainable Mountain Development”, UN Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, 1992
- Ville d Albertville, (2014,) “Plan local d'urbanisme (PLU) ALBERTVILLE - Rapport de présentation”, ALBERTVILLE
- Ville de Vevey, (2011), “Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU) Rapport, Office de l'Urbanisme (OUrb)”, Vevey
- Villeneuve, A., A. Castelein, and M.A. Mekouar. (2002), Mountains and the law: Emerging trends, Rome: FAO

#### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αραβαντινός Α. (2007), Πολεοδομικός σχεδιασμός για μία βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα
- Γαλανού, Ε. & Κολοκούσης, Π. (2010). Δημιουργία χάρτη ζωνών επικινδυνότητας για εκδήλωση κατολισθητικών φαινομένων στην ορεινή Νάξο με χρήση της μεθοδολογίας της τηλεπισκόπησης σε περιβάλλον γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών, 6ο Διεπιστημονικό Διαπανεπιστημιακό Συνέδριο του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των ορεινών Περιοχών», Μέτσοβο, 2010.
- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008, Υ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Αθήνα, 2008
- Γενικό πολεοδομικό σχέδιο δήμου Κόνιτσας, ΦΕΚ 14/ΑΑΠΘ/2014, ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΗΠΕΙΡΟΥ– ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, 2014
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Φλώρινας, (1987) ΦΕΚ 212-13/3/1987, ΥΠΕΧΩΔΕ
- Γουρτιώτης Α. (2012), Χάρτα για την Ανάπτυξη του Ορεινού Χώρου, Αειχώρος, Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος
- Δουκά Ε. (XX), «Χωρική οργάνωση και αρχιτεκτονική στη Φλώρινα κατά την περίοδο 1912-30: οι αλλαγές στην εικόνα της πόλης», ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΤΜΗΜΑ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ, ΣΛΑΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας

- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣ & ΑΑ / Τουρισμός), ΦΕΚ 1138 Β /11.06.09, Υ . ΠΕ . ΧΩ . Δ . Ε . , Αθήνα, 2009.
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΕΠΧΣ & ΑΑ / Βιομηχανία), ΦΕΚ 151/ ΑΑΠ /13.4.09, Υ . ΠΕ . ΧΩ . Δ . Ε . , Αθήνα, 2009
- Καλιαμπάκος Δ. (2013), Σημειώσεις μαθήματος “Εισαγωγή στο περιβάλλον και την κοινωνία των ορεινών περιοχών”, ΕΜΠ, ΔΠΜΣ “Περιβάλλον και ανάπτυξη ορεινών περιοχών”, Μέτσοβο
- Καρανικόλας, Π. και Μαρτίνος Ν. (1999). Χωρική Διαφοροποίηση της Ελληνικής Γεωργίας με Ορίζοντα το 2010, Στο «Η Ελληνική Γεωργία Προς το 2010», Επιμ. Ν. Μαραβέγιας, Εκδόσεις Παπαζήση / Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, σελ. 245-292.
- Λαφαζάνη Ο. (ΧΧ), ΦΛΩΡΙΝΑ-ΜΠΙΤΟΛΑ 1980-2000: Οι επιπτώσεις των Εθνικών πολιτικών, ΕΜΠ, Δ.Μ.Π.Σ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ & ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ, ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ, Αθήνα
- Μέλισσας Δ., (2005), Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο και η ζώνη οικιστικού ελέγχου, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα
- Μιχαηλίδου, Ε. και Ρόκος, Δ., (2004). Πολιτική γης για την Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών στους τομείς της γεωργίας, κτηνοτροφίας και δασοπονίας, Πρακτικά 3 ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές. Θεωρία και Πράξη», 7-10 Ιουνίου 2001, Μέτσοβο, σελ. 209-250.
- Μπάτσου Β, (2004), “Χωρίς Οραμα και Πρόγραμμα ο Σχεδιασμός του Χώρου στην Ελλάδα”, Έρευνα εφαρμογής του Ν.2508/97 – μελέτες ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ, ΤΕΕ, Αθήνα
- Μποσδελεκίδου Ζωή, (ΧΧ), Η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης από την απαρχή της μέχρι το 1939, περ. Αριστοτέλης, Ιανουάριος-Φεβρουάριος-Μάρτιος 2000, τεύχος 255.(σελ.18-38)
- Νόμος, 4269/2014: «Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη», ΦΕΚ 142 Α/2014, ΥΠΕΚΑ, Αθήνα, 2014
- Παπαδημάτου, Α. και Ρόκος, Δ., 2004. «Βιώσιμη» και Αξιοβίωτη Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας και του κόσμου, Πρακτικά 3 ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές. Θεωρία και Πράξη», 7-10 Ιουνίου 2001, Μέτσοβο, σελ. 141-170.
- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (2003), ΦΕΚ 1472 Β 09.10.2003, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα
- Ρόκος, Δ., Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές. Θεωρία και Πράξη, Πρακτικά 3 ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του Ε.Μ.Π. και

του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές. Θεωρία και Πράξη», 7-10 Ιουνίου 2001, Μέτσοβο

- Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δημοτικής Ενότητας Μολοσσών Δήμου Ζίτσας, ΦΕΚ 136/ΑΑΠ/28.04.2014, ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΗΠΕΙΡΟΥ– ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, 2014
- Τολίδης Κ. (2010), Χωροταξική Πολιτική στις Ορεινές Περιοχές: η περίπτωση του Ν. Φωκίδας, Πρακτικά 6 ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των ορεινών Περιοχών», Μέτσοβο, 2010.
- Τσαπάνου-Κωτσοπούλου Ευθ., Η πορεία του ρυμοτομικού σχεδίου πόλης Φλώρινας, εκδ. Παπακοσμά Χρήστου, (σελ.5-57), Φλώρινα, 2002
- Ψυχογιός Θ.(2008), Ρυθμιστικά σχέδια από Επιμορφωτικό πρόγραμμα: Διαδικασίες έγκρισης και εκπόνησης ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ, Υπουργείο Εσωτερικών, Ινστιτούτο Επιμόρφωσης, τομέας περιβάλλοντος, Αθήνα

#### **ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ**

- Wikipedia: <https://www.wikipedia.org> (Γενικές πληροφορίες των εξεταζόμενων πόλεων)
- Αποκεντρωμένη διοίκηση Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας: <http://www.apdhr-dm.gov.gr/>
- Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Δυτικής Μακεδονίας: <http://www.geodm.gr/dataset>
- Δεδομένα δημόσιας διοίκησης: <http://geodata.gov.gr/geodata>
- Δήμος Abertville: <http://www.albertville.fr>
- Δήμος Ανδόρρα λα Βέγια: [www.comuandorra.ad](http://www.comuandorra.ad)
- Δήμος Σαμονί: <http://www.chamonix.fr/index.php>
- Δήμος Τρέντο: <http://www.comune.trento.it>
- Δήμος Φλώρινας: [www.cityoflorina.gr](http://www.cityoflorina.gr)
- ΕΛ.ΣΤΑΤ: <http://www.statistics.gr/>
- Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών Τρέντο: <http://webapps.comune.trento.it>
- ΥΠΕΚΑ: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=1428>

