



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ (RSAI, ERSA)

14ο ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

«Παραγωγική Ανασυγκρότηση και Περιφερειακή Ανάπτυξη»

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
24-25 Ιουνίου 2016

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 24 ΙΟΥΝΙΟΥ

10.00-11.30 ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

9:00-10:00 Προσέλευση – Εγγραφές
Νέο Κτίριο (Αμφιθέατρο Σάκη Καράγιωργα 2)

10.00-10.30 **Προεδρείο: Χάρης Κοκκώσης**, Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Χαιρετισμοί

Καθ. Ισμήνη Κριάρη, Πρύτανης Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών

Καθ. Αθ. Παπαδασκαλόπουλος, Διευθυντής Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης

Καθ. Ι. Ψυχάρης, Πρόεδρος Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πρόεδρος Ελληνικού Τμήματος ERSA

Κεντρικές ομιλίες - Προσκεκλημένοι ομιλητές

10.30-10.50 **Λόης Λαμπριανίδης**, Καθηγητής Πανεπιστημίου Μακεδονίας
Παραγωγική Ανασυγκρότηση και Νέος Αναπτυξιακός Νόμος

10.50-11.10 **Γιώργος Πετράκος, Καθηγητής**, Πρύτανης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας
Οι προκλήσεις της αναπτυξιακής πολιτικής

11.10-11.30 **Michel Dimou, Professeur, Université de Toulon, Président, l'Association de Science Régionale de Langue Française**
Ανασυγκρότηση της Αστικής και Περιφερειακής Οικονομίας στην Γαλλία

11.30-12.00 Διάλειμμα – Καφές

12.00-13.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 1.Α, 1.Β, 1.Γ

	1.Α	1.Β	1.Γ
Θέμα	Οικονομική κρίση & Περιφερειακή Ανάπτυξη	Δημιουργική οικονομία	Σχεδιασμός & Θαλάσσιος Χώρος
12.00-12.15	<i>Κουδουμάκης Παναγιώτης, Μποτζώρης Γεώργιος</i> Η Ύφεση και οι Επιπτώσεις της στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης – Παρούσα Κατάσταση και Προοπτικές Ανάπτυξης	<i>Αυδίκος Βασίλης, Μιμής Άγγελος</i> Η δημιουργική οικονομία στον δήμο της Αθήνας: Χωρικές συσπειρώσεις και γεωγραφικός συντοπισμός (co-location) συσπειρώσεων	<i>Μπεριάτος Ηλίας</i> Η υγρή πρόσκληση: Σχεδιασμός για ανάπτυξη και προστασία του θαλάσσιου χώρου
12.15-12.30	<i>Σταματίου Ελένη</i> Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας: Αναπτυξιακές προτεραιότητες - Προοπτικές στη συγκυρία της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα	<i>Παυλέας Σωτήρης</i> Η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης και η διαδικασία Επιχειρηματικής Ανακάλυψης την περίοδο 2014-2020	<i>Κυβέλου Στέλλα, Ποθητάκη Ιωάννα -Βασιλική</i> Ενσωμάτωση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στα εθνικά συστήματα σχεδιασμού: συγκλίσεις, αποκλίσεις και προοπτικές
12.30-12.45	<i>Καρούλια Στέλλα, Γάκη Ελένη</i> Οικονομική κρίση και η κοινωνικοοικονομική ανθεκτικότητα των ελληνικών περιφερειών	<i>Θεοδωρά Γιώτα</i> Δημιουργική επιχειρηματικότητα: καταλύτης επανεκκίνησης τοπικών κοινωνιών για αστική και περιφερειακή ανάπτυξη	<i>Μπούτλας Γεώργιος</i> Θαλάσσιος Πολιτιστικός Τουρισμός και Χωρική Ανάπτυξη
12.45-13.00	<i>Αρτελάρης Παναγιώτης</i> Οι Επιπτώσεις της Κρίσης στις Ελληνικές Περιφέρειες: Ένας Σύνθετος Δείκτης Αποτίμησης	<i>Αυδίκος Βασίλης, Γαϊτανίδης Λευτέρης</i> Περιφερειακές ανισότητες στην δημιουργική οικονομία κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης	<i>Παπαγεωργίου Μαριλένα</i> Θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός: προβλήματα και προοπτικές για τον περιφερειακό χώρο υπό το πρίσμα του Θ.Χ.Σ. και της Ο.Δ.Π.Χ.
13.00-13.30	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια - Συζήτηση

13.30-14.00 Διάλειμμα – Ελαφρύ Γεύμα

14.00-15.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 2.Α, 2.Β, 2.Γ

	2.Α	2.Β	2.Γ
Θέμα	Πολοδομικός και Χωροταξικός σχεδιασμός	Ανεργία & Αγορά Εργασίας,	Στρατηγικές Προβολής & Ταυτότητα Τόπου
14.00-14.15	<i>Ελευθερίου Βασίλειος, Μπακογιάννης Ευθύμιος, Ντρισμπιώτη Κωνσταντίνα</i> Το Ρ.Σ.Α στη σύγχρονη κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα της Ελλάδας. Ταξική και κριτική προσέγγιση της κάθε κλίμακας του σχεδιασμού	<i>Ντυκέν Μαρί-Νοέλ, Μεταξάς Θεόδωρος</i> Μένοντας ή φεύγοντας από την Ελλάδα: Η άποψη και το δίλημμα των νέων επιστημόνων	<i>Κουρκουρίδης Δημήτρης, Φραγκόπουλος Ιωάννης, Καρανικόλας Νικόλας, Σερέτης Στέργιος,</i> Έκθεση, πόλη και κρίση: μια σχέση σε διαπραγμάτευση. Μία πρώτη προσέγγιση
14.15-14.30	<i>Ασπρογέρακας Ευάγγελος</i> Χωροταξία και Ανάπτυξη: Περιεχόμενο και Προοπτικές του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής	<i>Δοξάκη Ελισάβετ, Παντελάδης Ιωάννης</i> Η Δυναμική της Ανεργίας στις Ευρωπαϊκές Περιφέρειες	<i>Παπαϊωάννου Μαρία</i> Το πράσινο ως στοιχείο ταυτότητας τόπου: του παράδειγμα της οδού Αθηνάς
14.30-14.45	<i>Μπακογιάννης Ευθύμιος, Κυριακίδης Χαράλαμπος, Σίτη Μαρία</i> Ζητήματα Πολοδομικού Σχεδιασμού σε Ορεινές Πόλεις Μικρού και Μεσαίου Μεγέθους	<i>Σταμπουλής Μιλτιάδης, Δημητρίου Βασιλική</i> Η συμβολή των τοπικών πολιτικών καταπολέμησης της ανεργίας στην παραγωγική ανασυγκρότηση και την περιφερειακή ανάπτυξη: Ουτοπία ή δυνατότητα;	<i>Καταϊφτσή Αικατερίνη, Μεταξάς Θεόδωρος</i> Στρατηγική διαμόρφωσης μιας πολυπολιτισμικής εικόνας. Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης
14.45-15.00	<i>Γεμενετζή Γεωργία</i> Οι μεταβολές της χωρολειτουργικής δομής της πόλης-περιφέρειας της Θεσσαλονίκης μέσα από το πρίσμα της κρίσης: ζητήματα σχεδιασμού και πολιτικών χωρικής ανάπτυξης	<i>Γκεράτσο Ρεβέκα, Μπίμπας Δημήτρης, Τσάμπρα Μαρία</i> Κρίση και ανθεκτικότητα των περιφερειακών αγορών εργασίας: ο παράγοντας της τοπικής επιχειρηματικότητας	<i>Ψαρρού Μαρία, Αγγελέτου Κωνσταντίνα</i> Συνεργατικές πρωτοβουλίες στο φεστιβαλικό τομέα: το παράδειγμα του Φεστιβάλ Παραδοσιακών Χορών «Διαμαντής Παλαιολόγος»
15.00-15.15	<i>Καπλάνης Γιάννης</i> What Makes Cities More Productive? Evidence from 5 OECD Countries on the Role of Urban Governance	<i>Κολτσάρας Λευτέρης</i> Clustering αξιολόγηση της αγοράς εργασίας στην Ευρωζώνη (1999/2004-2014): Μία διαρθρωτική προσέγγιση	Σχόλια – Συζήτηση
15.15-15.30	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια - Συζήτηση
15.30-16.00	Διάλειμμα – Καφές		

16.00-17.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 3.Α, 3.Β, 3.Γ

	3.Α	3.Β	3.Γ
Θέμα	Τοπική Ανάπτυξη & Επενδυτικά-Αναπτυξιακά Κίνητρα	Αστική Ανάπλαση	Περιφερειακή Πολιτική, Πολιτική Συνοχής, ΕΣΠΑ 2014-2020
16.00-16.15	<p>Λιάπης Κωνσταντίνος, Πάλλης Χρήστος, Σπανός Παναγιώτης</p> <p>Τα υποδείγματα ελέγχου χρηματοοικονομικής ευρωστίας και η εφαρμογή τους στη περίπτωση των δήμων της Ελλάδας</p>	<p>Κατσικαβέλη Καλλιόπη</p> <p>ΠΕΠ Αττική 2007 – 2013: Χωρική Κατανομή των Ενταγμένων Έργων στον Άξονα Προτεραιότητας 04: Αναζωογόνηση (Regeneration) Αστικών Περιοχών. Πρόταση Μεθοδολογίας Παρακολούθησης Ενταγμένων Έργων</p>	<p>Χάρδας Αναστάσιος</p> <p>Το παράδοξο της συνύπαρξης ισχυρότερης πολιτικής ενοποίησης και πιο συντονισμένης οικονομικής διακυβέρνησης, με λιγότερη συνοχή στην Ευρωπαϊκή Ένωση</p>
16.15-16.30	<p>Λιάπης Κωνσταντίνος, Δεληθέου Βασιλική, Σπανός Παναγιώτης</p> <p>Η μετατροπή και χρήση των οικονομικών καταστάσεων των δήμων ως υποδείγματα ελέγχου και προϋπολογισμού</p>	<p>Καρύδας Ιωάννης</p> <p>Βιώσιμες Αστικές Αναπτύξεις (ΒΑΑ) και Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις(ΟΧΕ) στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας-Π. Ε. Αιτωλοακαρνανίας.</p>	<p>Καρανίκα Μαρία</p> <p>Η εδαφική προοπτική πέρα από τη Στρατηγική «Ευρώπη 2020»</p>
16.30-16.45	<p>Λιγνού Γεωργία, Καλλιώρας Δημήτρης, Σταθάκης Δημήτρης</p> <p>Εκτίμηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στο χωρικό επίπεδο των Δήμων: Εφαρμογή στους Καλλικράτειους Δήμους της Ελλάδας</p>	<p>Λαϊνάς Ιωάννης, Τασοπούλου Αναστασία</p> <p>Η συμβολή των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων στην αστική αναζωογόνηση των ελληνικών πόλεων</p>	<p>Πρέζα Ελισάβετ, Οικονόμου Δημήτρης</p> <p>Η Χωρική Ανάπτυξη στα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα της Ελλάδας στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020. Μια συγκριτική ανάλυση.</p>
16.45-17.00	<p>Δεληθέου Βασιλική, Ποδηματάς Ελευθέριος</p> <p>Κίνητρα Επενδύσεων με στόχο την Περιφερειακή Σύγκλιση</p>	<p>Ελευθερίου Βασίλειος, Knieling Joerg</p> <p>Το πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης του HafenCity. Στόχοι και επιδιώξεις. Η σημερινή πολεοδομική και κυκλοφοριακή εικόνα της περιοχής Σύνδεση και μεταφορά της εμπειρίας με τη δυνατότητα αντίστοιχης αξιοποίησης στην Ελλάδα.</p>	<p>Κουτουλάκης Μανώλης, Σαράτσης Γιάννης</p> <p>Ο ρόλος του χρηματοπιστωτικού τομέα στην εφαρμογή Ολοκληρωμένων Χωρικών Στρατηγικών των ΟΧΕ στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020</p>
17.00-17.15	<p>Ψειρίδου Αναστασία, Κωστόπουλος Ιωάννης</p> <p>Regional development and public information systems: The case of development law</p>	<p>Μωραιτου Ιουλία</p> <p>Ζητήματα αειφόρου αστικής ανάπτυξης, ασφάλειας, κοινωνικής συνοχής και διαχείρισης της πολιτιστικής κληρονομιάς στον αστικό χώρο. Μια πρώτη προσέγγιση.</p>	<p>Παπαδάκη-Γιώτη Όλγα</p> <p>Οι Περιφερειακές ανισότητες στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε περίοδο κρίσης</p>
17.15-17.30	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια - Συζήτηση

17.30-18.00 Διάλειμμα – Καφές

18.00-19.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 4.Α, 4.Β, 4.Γ

	4.Α	4.Β	4.Γ
Θέμα	Παραγωγική Ανασυγκρότηση & Αγροτική και Βιομηχανική Πολιτική	Πολιτιστική Κληρονομιά & Τουρισμός	Τουριστική Ανάπτυξη
18.00-18.15	<i>Γούλας Απόστολος, Θεοδοσίου Γεώργιος</i> Ο Αγροτικός Τομέας στην Ελλάδα μέσα από την προοπτική της νέας Κοινής Αγροτικής Πολιτικής	<i>Σπανός Δ. Βασίλειος</i> Πολιτιστική κληρονομιά και συμμετοχή κατοίκων: ανασταλτικοί παράγοντες	<i>Διμέλλη Δέσποινα</i> Η πεζοδρόμηση των ιστορικών κέντρων υπό την επίδραση της τουριστικής ανάπτυξης
18.15-18.30	<i>Ντρισμπιώτη Κωνσταντίνα, Ελευθερίου Βασίλειος</i> Οικονομική κρίση και πρωτογενής τομέας	<i>Βρασίδα Μαρία, Μπέσσα Νάντια, Καλαμπάκα Έφη, Εύη Φιλίππου</i> Η πολιτιστική κληρονομιά και ο πολιτιστικός τουρισμός ως πυλώνες περιφερειακής ανάπτυξης: συγκριτική μελέτη των πολιτιστικών πόρων και του οδικού δικτύου της ΠΕ Φωκίδας	<i>Αρταβάνη Μαρία -Αθηνά, Παπαδάκη -Γιώτη Όλγα</i> Η Δυναμική του Τουριστικού Ρεύματος και η Προοπτική Ανάπτυξης των Περιφερειακών Υποδομών Υποδοχής
18.30-18.45	<i>Βαΐτση Δωροθέα -Ελευθερία</i> Μελέτη για την βέλτιστη τοποθέτηση των βιομηχανικών περιοχών στον χώρο – Η περίπτωση της Ελλάδας	<i>Κωστοπούλου Στέλλα, Σοφιανού Εβίνα</i> Πολυκεντρική χωρική οργάνωση: πολιτιστική κληρονομιά και τουριστική ανάπτυξη σε αστικά κέντρα της Βόρειας Ελλάδας	<i>Κασίδης Πολυχρόνης</i> Ευρωπαϊκές πολιτικές και η τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα
18.45-19.00	<i>Μωραΐτου Ιουλία, Λουκάκης Παύλος</i> Ανασυγκρότηση του παραγωγικού προτύπου Νέες όψεις αναγκαιότητας για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας	<i>Καραγιάννης Στέφανος Γ., Καραμπέκου Αμαλία Β</i> Προτάσεις ανάδειξης του πολιτιστικού αποθέματος μέσω πολιτιστικού τουρισμού. Η περίπτωση του Πηλίου, μια πρώτη διερεύνηση.	<i>Αναγνώστου Μαρία, Μεταξάς Θεόδωρος</i> Τα αρχιτεκτονικά σύμβολα ως παράγοντες οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης
19.00-19.30	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση

ΤΕΛΟΣ ΠΡΩΤΗΣ ΜΕΡΑΣ

ΣΑΒΒΑΤΟ 25 ΙΟΥΝΙΟΥ

10.00-11.45 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 5.Α, 5.Β, 5.Γ

	5.Α	5.Β	5.Γ
Θέμα	Εναλλακτικές μορφές τουρισμού	Περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη	Δημόσιος τομέας & τοπική αυτοδιοίκηση & αποκέντρωση & πολυεπίπεδη διακυβέρνηση
10.00-10.15	<i>Θεοχάρης Νικόλαος, Λαγός Δημήτριος</i> Η συμβολή του ελληνικού «Grand Prix Formula 1» στην τουριστική ανάπτυξη	<i>Δρακάκη Ελένη, Κουρλιούρος Ηλίας</i> Η διπλή ιστορία ανάπτυξης: Μια εναλλακτική θεώρηση του περιφερειακού προβλήματος στην Ελλάδα.	<i>Μπένος Χρήστος, Αγγελοπούλου Ιωάννα, Μεταξάς Θεόδωρος</i> Συσχέτιση της Αποκέντρωσης της Διοίκησης και της «Αποκέντρωσης» του κατά κεφαλήν εισοδήματος στο πλαίσιο των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης
10.15-10.30	<i>Καραγιάννης Δημήτρης, Μεταξάς Θεόδωρος</i> Γαστρονομικός Τουρισμός στην Ελλάδα: Μπορεί το Παρελθόν να Καθορίσει το Μέλλον;	<i>Πλεύρης Κωστής</i> Η άνιση ανάπτυξη των εθνικών περιφερειών στα Βαλκάνια	<i>Μακαρατζή Ελισάβετ, Μεταξάς Θεόδωρος, Τερζίδης Κωνσταντίνος</i> Μέτρηση Ικανοποίησης Δημοτών από τις παρεχόμενες Υπηρεσίες σε οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η περίπτωση του Δήμου Σκοπέλου
10.30-10.45	<i>Γεωργακοπούλου Σταυρούλα, Ψάλτη Κωνσταντίνα, Δεληθέου Βασιλική</i> Ιαματικός τουρισμός και τοπική ανάπτυξη	<i>Δρακάκη Ελένη, Κουρλιούρος Ηλίας</i> Οικονομία, χώρος και πολιτική στην Ελλάδα: Μια ιστορική προσέγγιση και μαθήματα για το μέλλον	<i>Κλωνή Παναγιώτα, Κολλυρόπουλος Κων/νος, Ζερβού Ανδριάννα</i> Αναπτυξιακές Προοπτικές της Κοινωνικής Πολιτικής στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Μια διεπιστημονική προσέγγιση στην περίπτωση του Δήμου Δυτικής Αχαΐας
10.45-11.00	<i>Βανδώρος Αλέξιος</i> Τα ψηλά κτίρια ως μοχλός ανάπτυξης και Εθνικής ανασυγκρότησης	<i>Γκούζος Ανδρέας, Χριστοφάκης Μανώλης</i> Η διερεύνηση των κλαδικών πολλαπλασιαστών στους ελληνικούς νομούς στο πλαίσιο της Οικονομικής Βάσης	<i>Ψαθά Εύα</i> Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στη διαμόρφωση της ποιότητας ζωής των πολιτών
11.00-11.15	<i>Δέφνερ Αλέξιος</i> Η Ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού στις ελληνικές πόλεις: ο τουρισμός για μιούζικαλ στην Αθήνα ως μελέτη περίπτωσης	<i>Προδρομίδης Πρόδρομος-Ιωάννης</i> Η προώθηση της περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης	Σχόλια – Συζήτηση
11.15-11.45	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια - Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση

11.45-12.15 Διάλειμμα – Καφές

12.15-14.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 6.Α, 6.Β, 6.Γ

	6.Α	6.Β	6.Γ
Θέμα	Πόλεις	Κοινωνική Πολιτική & Ανθρώπινο Κεφάλαιο	Ακίνητη Περιουσία
12.15-12.30	<p><i>Δέφνερ Αλέξιος, Ψαθά Εύα, Μεταξάς Θεόδωρος, Συρακούλης Κλεάνθης, Καραχάλης Νικόλαος</i></p> <p>Εκπόνηση Στρατηγικών Σχεδίων Μάρκετινγκ για τη Λάρισα και την Κοζάνη. Μια συγκριτική προσέγγιση</p>	<p><i>Ιωαννίδης Γιάννης</i></p> <p>Αξιοποιώντας αφανείς και υποτιμημένους πολιτισμικούς πόρους σε περίοδο κρίσης: Προϋποθέσεις για ένα νέο σχέδιο πολιτιστικής πολιτικής στην Τοπική Αυτοδιοίκηση</p>	<p><i>Γιαννακόπουλος Νικόλαος, Αθανασοπούλου Ελένη</i></p> <p>Πρόταση αξιοποίησης κενών κτιρίων για τις ανάγκες της πολιτιστικής πρωτεύουσας</p>
12.30-12.45	<p><i>Αναστασίου Αναστασία, Πολύζος Σεραφείμ</i></p> <p>Προσδιοριστικοί παράγοντες και αναπτυξιακή εξέλιξη των μικρών πόλεων στην Ελλάδα</p>	<p><i>Μπουρίκος Δημήτρης</i></p> <p>Οι περιθωριοποιημένες κοινότητες (marginalized communities) στη Δυτική Αττική στο πλαίσιο της στρατηγικής ΕΥΡΩΠΗ2020 σε περιφερειακό επίπεδο</p>	<p><i>Τριανταφυλλόπουλος Νίκος</i></p> <p>Κίνητρα για αποκατάσταση και εκσυγχρονισμό του απαξιωμένου κτιριακού αποθέματος της Αθήνας</p>
12.45-13.00	<p><i>Σοφία Χρ. Φουσέκη, Ελευθερίου Βασίλειος, Μπακογιάννης Ευθύμιος</i></p> <p>Από τη βιομηχανική πόλη στην αποβιομηχανοποίηση. Ελληνικές & Ευρωπαϊκές βιομηχανοπόλεις. Σχεδιασμός σύγχρονου μοντέλου βιομηχανικής πόλης.</p>	<p><i>Λυμπεράκη Αντιγόνη, Τήνιος Πλάτων, Γεωργιάδης Θωμάς</i></p> <p>Εστιάζοντας στη διασύνδεση των αναγκών της γήρανσης με τα θέματα μακροχρόνιας φροντίδας των ηλικιωμένων: Ποιος φροντίζει ποιον, πόσο και πώς στον ευρωπαϊκό χώρο;</p>	<p><i>Λιάπης Κων/νος, Δημόπουλος Ιωάννης, Κυβέλλου-Χιωτίνη Στέλλα Σοφία, Καντιάνης Δημήτριος</i></p> <p>An integrated project management holistic approach towards more effective cost management in construction</p>
13.00-13.15	<p><i>Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος, Νικολόπουλος Παναγιώτης</i></p> <p>Μητροπολιτικές Περιοχές στον Ευρωπαϊκό Χώρο. Η Ένταση του Φαινομένου στον 21ο Αιώνα</p>	<p><i>Καλογήρου Σταμάτης, Δουκίσσας Λεωνίδα</i></p> <p>Η αλληλεγγύη μεταξύ των γενεών πριν και κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης</p>	<p><i>Τασιόπουλος Αναστάσιος, Στάμου Μαριάνθη, Καραγάνης Αναστάσιος</i></p> <p>A Bayesian econometric approach to model the variation of property prices</p>
13.15-13.30	<p><i>Πανταζής Παναγιώτης, Ψυχάρης Γιάννης</i></p> <p>Ζητήματα χωρικού διαχωρισμού και ανισότητας του δηλωθέντος εισοδήματος στην Αθήνα πριν και μετά την οικονομική κρίση</p>	<p>Σχόλια Συζήτηση</p>	<p><i>Βλάμης Πρόδρομος</i></p> <p>Η ελληνική αγορά ακινήτων την εποχή των Μνημονίων</p>
13.30-14.00	<p>Σχόλια - Συζήτηση</p>	<p>Σχόλια Συζήτηση</p>	<p>Σχόλια – Συζήτηση</p>

14.00-14.30 Διάλειμμα – Ελαφρύ Γεύμα

14.30-16.15 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 7.Α, 7.Β, 7.Γ

	7.Α	7.Β	7.Γ
Θέμα	Χωρική Ανάλυση	Επιχειρηματικότητα & Χρηματοδοτικά Εργαλεία	Βιώσιμη ανάπτυξη,
14.30-14.45	<i>Καραγάνης Αναστάσιος, Στάμου Μαριάνθη, Τασιόπουλος Αναστάσιος</i> Οριοθέτηση τοπικών αγορών στην αγορά κατοικίας	<i>Τάσου Μαρία Ειρήνη, Δεληθέου Βασιλική</i> Διευκολύνοντας την επιχειρηματικότητα των νεοφυών επιχειρήσεων	<i>Παπαϊωάννου Μαρία</i> Οι πολλές μορφές της διεκδίκησης του αστικού πρασίνου στην πόλη της Αθήνας;
14.45-15.00	<i>Κωνσταντίνου Ειρήνη, Φώτης Γιώργος</i> Απόβαση στην Εργασία: Συγκριτική χωροχρονική ανάλυση επιβατικής κίνησης και απασχόλησης, σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας, κατά την περίοδο 2013-2016.	<i>Μπαλωμένου Χρυσάνθη, Παντελή Ελευθερία</i> Η περιφερειακή διάσταση των υπερχρεωμένων νοικοκυριών στην Ελλάδα κατά τη σοβούσα χρηματοπιστωτική κρίση και η αποτελεσματικότητα του Ν.3869/2010	<i>Τσουρλάκης Κωνσταντίνος</i> Η σημασία των πεζοδρομίων για τη βιώσιμη ανάπτυξη στην Ελλάδα
15.00-15.15	<i>Τζήμα Κλεοπάτρα, Χατζηχρήστος Θωμάς, Σαγιάς Ιωάννης</i> Προσδιορισμός Κέντρων Λιανικού Εμπορίου και Ανάδειξη της Ταυτότητάς τους Μέσω Χωρικής Ανάλυσης σε Γεωπληροφοριακό Σύστημα	<i>Λιάπης Κων/νος, Γαλανός Χρήστος</i> Τα χρηματοοικονομικά προβλήματα και η ευρωστία των επιχειρήσεων: Η επόμενη μέρα μετά την ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών.	<i>Λαντίτσου Κωνσταντίνα, Προφυλλίδης Βασίλειος</i> Η επίδραση του Σιδηροδρόμου στην Οικοανάπτυξη της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
15.15-1.30	<i>Δουκίσσας Λεωνίδα, Τσίμπος Κλέων, Καλογήρου Σταμάτης</i> Μελέτη Θνησιμότητας λόγω του ιού Η1Ν1 κατά την Πανδημία του 2009. Η περίπτωση της Ελλάδας	<i>Λιάπης Κων/νος, Τρίγκας Σωτήριος</i> Η χωρική διασπορά των τραπεζών σε περίοδο κρίσης: Η περίπτωση του ελληνικού τραπεζικού συστήματος	<i>Πουλάκη Πανωραία, Χαλάτσης Γεώργιος, Λαγός Δημήτριος</i> Η συμβολή της πεζοπορικής περιήγησης στην αειφόρο ανάπτυξη της Χίου
15.30-15.45	<i>Ανδρουλάκη Μαρία, Φώτης Γιώργος</i> Citius, Altius, Healthius? Ιστορικό υγείας και ρυθμός ανάπτυξης έξι ηπείρων και εκατόν ογδόντα έξι χωρών.	<i>Κάρκα Λένα</i> Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων στην Αττική: "Παλαιό" θεσμικό πλαίσιο και τρέχουσες επιδιώξεις	<i>Λιτσάρδου Δήμητρα-Αθανασία, Κλαμπατσέα Ρένα</i> Ο ρόλος της δημόσιας γης ως υλική και άυλη φυσική κληρονομιά στην Παραγωγική Ανασυγκρότηση και Περιφερειακή Ανάπτυξη
15.45-16.15	Σχόλια Συζήτηση	Σχόλια Συζήτηση	Σχόλια Συζήτηση

ΛΗΞΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Ορεινός Χώρος

Μπακογιάννης Ευθύμιος

Δρ. Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος – Ε.Δ.Ι.Π. Σ.Α.Τ.Μ.- Ε.Μ.Π.

Κυριακίδης Χαράλαμπος

Υποψ. Δρ. Σ.Α.Τ.Μ.- Ε.Μ.Π., Χωροτάκτης-Πολεοδόμος Μηχ. Π.Θ.- Μ.Σc. U.C.L.

Σίτη Μαρία

*Υποψ. Δρ. Σ.Α.Τ.Μ.- Ε.Μ.Π., Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχ. Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Un. of Strathclyde
Μηχανικών, Ε.Μ.Π.*

Περίληψη

Αντικείμενο της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας είναι η μελέτη των ιδιομορφιών του πολεοδομικού σχεδιασμού σε ορεινές περιοχές. Το θεματικό ενδιαφέρον προέκυψε από τις συνεχιζόμενες τάσεις αστικοποίησης που συνοδεύονται από ανεξέλεγκτη μείωση του πληθυσμού του ορεινού χώρου, σε μια περίοδο κατά την οποία οι τάσεις για προώθηση της ανάπτυξης με ισόρροπο τρόπο στο σύνολο της επικράτειας είναι διαφαινόμενες. Λαμβάνοντας, μάλιστα, υπόψη το γεγονός πως η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με υψηλό ποσοστό ορεινών περιοχών, όπου τα σημάδια της κρίσης είναι εμφανή τόσο στην οικονομία όσο και την κοινωνική γεωγραφία της, κρίνεται αναγκαία η διερεύνηση του ζητήματος σε βάθος. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός, σε νέο πλαίσιο και σε διευρυμένη χωρική ενότητα, καλείται να επαναπροσδιορίσει το αστικό περιβάλλον στον ορεινό χώρο, ούτως ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στη σημερινή πραγματικότητα.

Στην παρούσα ερευνητική εργασία μελετάται ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε οικιστικά σύνολα μεσαίου μεγέθους στον ορεινό χώρο. Διενεργείται μια έρευνα μέσα από την εξέταση συγκεκριμένων μελετών-περίπτωσης στον ορεινό χώρο της Ευρώπης για τον εντοπισμό έξυπνων πρακτικών σε πόλεις μεσαίου μεγέθους, ούτως ώστε να διαπιστωθεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί και στην Ελλάδα, εφεξής, ο ορεινός χώρος για την προώθηση της ισόροπης αξιοβίωτης ανάπτυξης. Οι πρακτικές αυτές αναμένεται να αποτελέσουν έναν σύντομο κατάλογο «καλών-πρακτικών» που να μπορούν να βρουν εύκολη πρακτική εφαρμογή στην ελληνική επικράτεια, σήμερα.

Τα οφέλη από μια τέτοια μεταφορά τεχνογνωσίας αναμένονται σημαντικά, όπως έχει καταδειχθεί από θεωρητικές διατυπώσεις και πρακτικές εφαρμογές. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, γνώμονας πρέπει να είναι η φυσιογνωμία της εκάστοτε

περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες δυνατότητες και περιορισμούς που παρουσιάζει. Για το λόγο αυτό, στο τέλος της εργασίας πραγματοποιείται μια αξιολόγηση των «καλών-πρακτικών» που προέκυψαν, βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ελληνικού ορεινού όγκου. Με τον τρόπο αυτό, ο οδηγός που προκύπτει για τη μεταφορά γνώσης και τεχνολογικών εργαλείων μπορεί να αποτελέσει ένα πλήρες εγχειρίδιο για την υλοποίηση μελετών στο αντικείμενο του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αποκλείοντας, κατά το δυνατόν, τυχόν μη αναμενόμενες επιπτώσεις.

Λέξεις-Κλειδιά: ορεινός χώρος, πολεοδομικός σχεδιασμός, συγκοινωνιακός σχεδιασμός, μικρές και μεσαίες πόλεις, Ευρώπη.

1. Εισαγωγή: Σκοπός και στόχοι της ανακοίνωσης

Κινούμενος στο όριο μεταξύ του ρεαλισμού και της αλληγορίας, ο Τόμας Μαν παρουσιάζει τη ζωή στο σανατόριο Μπέργκχοφ σε μια από τις πιο γνωστές ορεινές περιοχές της Ευρώπης, στις ελβετικές Άλπεις. Το «μαγικό βουνό» φαίνεται άλλοτε ρεαλιστικά να οριοθετεί τον ορεινό σχηματισμό επί του οποίου εκτυλίσσεται η ιστορία του νεαρού μηχανικού Χανς Κάστορπ και άλλοτε το σανατόριο που σαν «μαγεμένο» μετατρέπει προσωπικότητες και διαπλάθει χαρακτήρες μέσα από την επαφή με πρωτόγνωρες εμπειρίες.

Πέρα από την ενδεχόμενη παραπάνω αλληγορική διάσταση του βουνού, ο ορεινός χώρος τυγχάνει πεδίο διάπλασης μιας διαφοροποιημένης πραγματικότητας, όπου ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται διαφορετικά το περιβάλλον του και στο πλαίσιο αυτό διαμορφώνει τις ανάγκες του και βάσει αυτών εκδηλώνει συμπεριφορές που εγγράφονται στον δημόσιο αστικό χώρο (Κυριακίδης, 2015). Η παρατήρηση αυτή αιτιολογεί τη διαφοροποίηση των ορεινών οικιστικών πυρήνων, ως προς τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά (μορφολογία, υφιστάμενη οργάνωση χρήσεων γης, μέγεθος), σε σχέση με οικιστικά μορφώματα που συναντώνται στον παράκτιο και πεδινό χώρο (Song and Hu, 2013).

Λαμβάνοντας την παραπάνω υπόθεση εργασίας (ότι δηλαδή οι ορεινοί οικιστικοί διαφοροποιούνται αισθητά σε σχέση με τους αντίστοιχους μη ορεινούς λόγω της διαφοροποίησης της ανθρώπινης συμπεριφοράς και συνηθειών στον ορεινό χώρο) ως αληθή, τίθενται προς διερεύνηση τα εξής ζητήματα: (α) Διαφοροποίηση ως προς τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά των ορεινών πόλεων μικρού και μεσαίου μεγέθους συνεπάγεται και διαφορετική προσέγγιση πολεοδομικού σχεδιασμού και γιατί; και (β)

στην περίπτωση αυτή, μπορεί να διατυπωθεί κάποια τυπολογία σχεδιαστικών πρακτικών κοινών για τις ορεινές περιοχές;

Η χωρική ενότητα στην οποία αναφέρονται τα παραπάνω δύο ερωτήματα είναι ορισμένη στον ορεινό χώρο. Αυτό υποδηλώνει πως το ενδιαφέρον της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας εστιάζεται στην απόδειξη ή μη συγκεκριμένων κοινών χαρακτηριστικών που λαμβάνονται υπόψη κατά τον πολεοδομικό σχεδιασμό ορεινών πόλεων ανεξαρτήτως αστικής οργάνωσης και μορφολογίας (μονοκεντρική, πολυκεντρική, γραμμική). Ωστόσο, λαμβάνεται υπόψη ως σταθερή μεταβλητή το μέγεθος της πόλης και επιλέγονται προς μελέτη πόλεις μεσαίου και μικρού μεγέθους γιατί: (α) παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ του σχεδιασμού των μεγάλων (π.χ. πολεοδομικά συγκροτήματα) και των μικρότερων πόλεων, (β) ο μεγαλύτερος αριθμός οικιστικών σχηματισμών στον ορεινό χώρο εντάσσεται στην παραπάνω τυπολογία πόλεων, ως προς το μέγεθος, (γ) στην Ελλάδα, που αποτελεί πεδίο ενδιαφέροντος ως προς την ενδεχόμενη μεταφορά τεχνογνωσίας στο πλαίσιο της παρούσας ανακοίνωσης, δεν υπάρχει καμία μεγάλη πόλη στον ορεινό χώρο.

Εξίσου οριοθετημένη είναι και η επιστημονική περιοχή ενδιαφέροντος της έρευνας, ο πολεοδομικός σχεδιασμός στις ορεινές πόλεις, που αποτελεί και σχετική πρωτοτυπία της ανακοίνωσης, μιας που το κύριο ενδιαφέρον του σχεδιασμού για τον ορεινό χώρο συνηθίζεται να εξαντλείται στην κλίμακα της χωροταξίας.

Για τους παραπάνω λόγους, η προσέγγιση του πολεοδομικού σχεδιασμού των ορεινών πόλεων μέσα από την οπτική που διατυπώνεται στα παραπάνω ερευνητικά ερωτήματα αναμένεται να φωτίσει πτυχές που, παρότι, ενδεχομένως, είναι γνωστές, δεν έχουν ταυτοποιηθεί και τυποποιηθεί ως ιδιαίτερο στοιχείο πολεοδομικού σχεδιασμού. Μέσα από την απάντηση των παραπάνω ερωτημάτων, όμως, αναμένεται να επιτευχθεί ένας ακόμη βασικός στόχος: η μεταφορά τεχνογνωσίας από πόλεις που έχουν επιτύχει σημαντικά αναπτυξιακά επίπεδα, εφαρμόζοντας συγκεκριμένες πολιτικές και παρεμβάσεις που εμπίπτουν στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι παρεμβάσεις αυτές χαρακτηρίζονται ως «καλές πρακτικές» οι οποίες, δεδομένου του γεγονότος πως αναμένεται να εφαρμοστούν σε πόλεις ανάλογης κλίμακας και με ανάλογα κλιματικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά (Moughtin, 2003, Κυριακίδης, 2015), αναμένεται να έχουν ανάλογα αποτελέσματα.

Για να συγκλίνουν οι παραπάνω παράγοντες, επιλέχθηκαν τρεις μικρές ευρωπαϊκές ορεινές πόλεις: (α) η Andorra la Vella στην Ανδόρα, που αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ορεινής πόλης-πρωτεύουσας με γραμμική ανάπτυξη, (β) το Košice στη

Σλοβακία, που είναι μια περίπτωση σχετικά μεγάλης πόλης, πολυκεντρικού χαρακτήρα και (γ) το Veney που αποτελεί μια χαρακτηριστική περίπτωση μικρής μονοκεντρικής πόλης. Με τον τρόπο αυτό, ο οδηγός που προκύπτει για τη μεταφορά γνώσης και τεχνολογικών εργαλείων, αναμένεται να αποτελεί ένα πλήρες εγχειρίδιο για την υλοποίηση μελετών στο αντικείμενο του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού για οικιστικά συστήματα στον ορεινό χώρο. .

2. Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Το μεθοδολογικό πλαίσιο της συγκεκριμένης εργασίας στηρίζεται στην ανάλυση μελετών-περίπτωσης (case-studies), που κατά τον Jennings (2001) αποτελεί ένα είδος πρωτογενούς έρευνας, αφού φέρνει στο προσκήνιο νέα πληροφορία, ποιοτική και ποσοτική. Σημαντικό ζήτημα στην εφαρμογή της συγκεκριμένης μεθόδου είναι τα κριτήρια βάσει των οποίων επιλέγονται οι εκάστοτε μελέτες-περίπτωσης. Στη συγκεκριμένη έρευνα επιλέχτηκε να χρησιμοποιηθούν ως κοινές μεταβλητές: (α) το στοιχείο της ορεινότητας και (β) το μέγεθος των πόλεων που εντάσσονται στην κατηγορία των μικρών πόλεων. Αντίθετα, οι πόλεις μελέτης διαφοροποιούνται ως προς την οικιστική δομή και την αστική μορφολογία. Ο λόγος δεν έγκειται στην πεποίθηση πως ο ορεινός χώρος είναι ομοιογενής στο σύνολό του και ως εκ τούτου το ίδιο συμβαίνει και στους αντίστοιχους αστικούς χώρους γιατί: (α) έχει ήδη γίνει διάκριση ως προς το στοιχείο του μεγέθους, γεγονός που καταδεικνύει διαφορετική αντιμετώπιση αναλόγως του μεγέθους και (β) έχει διατυπωθεί, ήδη, επιστημονικά η άποψη πως ο ορεινός χώρος παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις και ανομοιομορφίες (Κακλαμάνη και Ντυκέν, 2001).

Αντικείμενο μελέτης και σύγκρισης μεταξύ των τριών πόλεων ήταν η υφιστάμενη κατάσταση, ως προς τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και ο προταθείς πολεοδομικός σχεδιασμός, συμπεριλαμβανομένων και στοιχεία που εμπíπτουν στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Ο λόγος που γίνεται ιδιαίτερη μνεία στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό είναι η αναγκαιότητα να συμβαδίζουν οι δύο τύποι σχεδιασμού στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου και συνδυασμένου σχεδιασμού, με σκοπό να επιτυγχάνονται προτάσεις που να προσεγγίζουν τη βιώσιμη πόλη (Bakogiannis, et. al., 2016). Οι σημαντικότερες και επικρατέστερες προτάσεις, που κρίνονται θετικά ως προς την αποτελεσματικότητά τους, παρουσιάζονται αναλυτικά ως «καλές πρακτικές» που μπορούν να βρουν εφαρμογή σε ελληνικές οικιστικές ορεινές περιοχές.

Να σημειωθεί πως για την επιτυχή υλοποίηση της εργασίας πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική επισκόπηση σχετικά με το σχεδιασμό στις μελέτες-περιπτώσεις.

3. Ο ορεινός χώρος στην Ευρώπη

Η σημασία των ορεινών περιοχών διαφαίνεται, ήδη, από την προϊστορική περίοδο, όπου το βουνό αποτελεί ενδιαίτημα σπουδαίων πολιτισμών και «τόπο πνευματικής ζωτικότητας και δημιουργικής έμπνευσης» (Γκιάτας και Σαγιάς, 2010), κάτι που συνεχίστηκε επί μακρόν, στην ιστορία της πόλης. Σήμερα, ο ορεινός χώρος έχει προσεγγιστεί διαφορετικά, ως χώρος οικονομικής εδραίωσης και, συμπληρωματικά, ως χώρος κατοίκησης και αναψυχής. Μπορεί, η μετατόπιση από το συμβολισμό στην οικονομία να είναι απόρροια της αλλαγής των κοινωνικο-οικονομικο-τεχνολογικών συνθηκών, το συνεχές ενδιαφέρον του ανθρώπου για το βουνό ως χώρο κατοίκησης και αναψυχής σχετίζεται με την εξέλιξη του όρου της αιφόρου ή βιώσιμης ανάπτυξης (πρβ. σε Σκούντζος, 2005, Κυριακίδης, 2009). Για την επίτευξη μιας τέτοιας ανάπτυξης προωθούνται πολιτικές, τομεακές ή οριζόντιες, που συχνά εκφράζονται στον χωρικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό (Τολίδης, κ.ά., 2010), όπως σημειώνεται από το NORDEGIO (2004), όπου μελετάται η περίπτωση του ευρωπαϊκού ορεινού χώρου, ο οποίος καλύπτει περίπου το μισό της επιφάνειας της ηπείρου και σε αυτόν κατοικεί περίπου το 1/5 της (πρβλ σε Μιχαηλίδου, 2008)¹.

Η αναγκαιότητα για τη χάραξη τέτοιων πολιτικών ήταν απόρροια της συνεχιζόμενης υποβάθμισης του ορεινού χώρου, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, που σχετίζεται με: (α) τις τάσεις αστικοποίησης και την, κατ' επέκταση, μείωση πληθυσμού των ορεινών περιοχών (Haller and Bender, 2015), (β) την τάση για αυξανόμενη γήρανση του πληθυσμού των τελευταίων (Κακλαμάνη και Ντυκέν, 2001), (γ) την πολιτική και οικονομική περιθωριοποίησή τους και την ταυτόχρονη ανάπτυξη άτυπων διαχειριστικών θεσμών σε αυτές (Κουτσουρής, 2010), (δ) την εγκατάλειψη των παραδοσιακών παραγωγικών μεθόδων ή/και δραστηριοτήτων και την απώλεια των πολιτιστικών στοιχείων τους και την ταυτόχρονη έλλειψη τυποποίησης της πρωτογενούς παραγωγής (Σεργάκη και Ηλιόπουλος, 2010). Σαφώς, τα παραπάνω είναι άμεσες συνέπειες: (α) των δυσκολιών προσβασιμότητας σε ορισμένες περιοχές (Κουτσουρής, 2010), που συνεχίζουν να υφίστανται στον 21^ο αιώνα, και (β) των

¹ Οι ορεινές περιοχές αποτελούν το 40,6% του ευρωπαϊκού εδάφους και υπολογίζεται πως σε αυτές κατοικεί το 19,1% του πληθυσμού της (Μιχαηλίδου, 2008). Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ορεινός χώρος αποτελεί το 22% της επιφάνειας της γης και αποτελεί τόπο κατοικίας για περίπου το 12% του παγκόσμιου πληθυσμού (Τριανταφύλλου, 2010).

φυσικών καταστροφών, δεδομένου του ότι οι ορεινές περιοχές είναι περισσότερο εκτεθειμένες σε ακραίες καιρικές συνθήκες (Πασχαλίδου, 2010).

Τα παραπάνω ζητήματα έγινε προσπάθεια, συχνά, να αντιστραφούν με την αναζωογόνηση της τουριστικής δραστηριότητας, με αποτέλεσμα ο ευρωπαϊκός ορεινός χώρος να γίνεται περισσότερο αντιληπτός ως χώρος αναψυχής. Η τουριστική ώθηση, ωστόσο, είχε αντίκτυπο στις ορεινές πόλεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν μια σειρά ζητημάτων που άπτονται του κινδύνου για περιβαλλοντική και πολιτιστική υποβάθμιση λόγω: (α) των αυξανόμενων τουριστικών ροών, (β) των οικιστικών πιέσεων (β' κατοικία και παραθερισμός) και (γ) της ανάπτυξης έργων τεχνικής υποδομής. Δυστυχώς, όμως, φαίνεται πως ο σχεδιασμός που ασκείται σε χωροταξικό επίπεδο δεν μπορεί να περιορίσει, πάντα, ικανοποιητικά σε σημειακό επίπεδο τα παραπάνω ζητήματα και ο πολεοδομικός σχεδιασμός καλείται να διαδραματίσει τον συγκεκριμένο ρόλο.

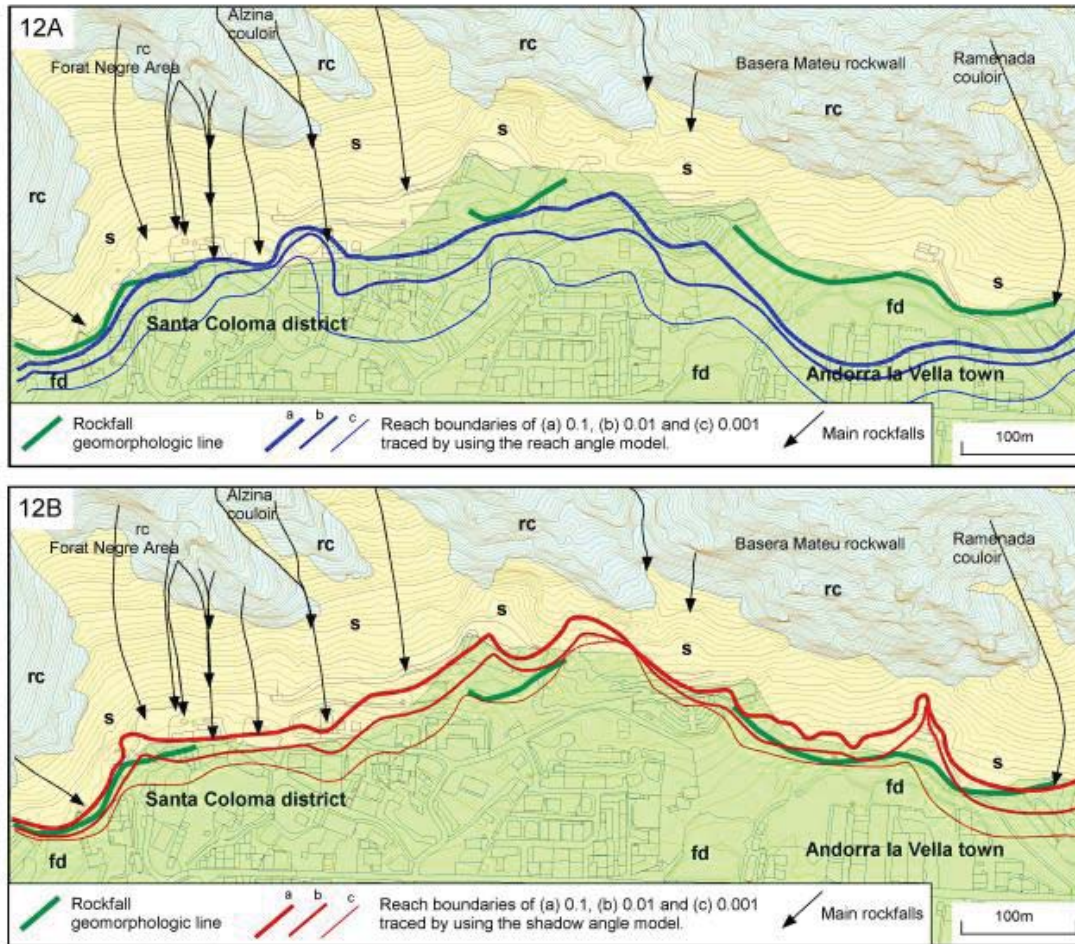
Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζονται ορισμένες χαρακτηριστικές περιπτώσεις όπου ο πολεοδομικός σχεδιασμός ανέλαβε ιδιαίτερους ρόλους για την αντιστροφή της κατάστασης στην τοπική κλίμακα.

4. Η ευρωπαϊκή εμπειρία στον πολεοδομικό σχεδιασμό των ορεινών πόλεων

4.1. Η περίπτωση της Ανδόρας

Η Andorra la Vella είναι η πρωτεύουσα του κρατιδίου της Ανδόρας, που βρίσκεται στα ανατολικά της οροσειράς των Πυρηναίων. Ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται σε 22.256 κατοίκους (2011), ενώ αυτός της ευρύτερης οικιστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των χωριών-δορυφόρων, υπολογίζεται σε 40.000, αποτελώντας, περίπου, τον μισό πληθυσμό της χώρας (Jover, et. al., 2012). Πολλαπλάσιος του πληθυσμού της είναι ο αριθμός των τουριστών που υπολογίζεται πως κάθε χρόνο ανέρχεται σε 12.000.000 (Hürlimann, et. al., 2006). Πέραν όμως του τουρισμού, που αποτελεί τη «βαριά βιομηχανία» της χώρας, επί του εδάφους της πρωτεύουσας εντοπίζονται πολλές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα που, σε μεγάλο βαθμό, είναι γαλλικών και ισπανικών συμφερόντων που λόγω ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος επέλεξαν την εκεί δραστηριοποίησή τους (Emerson, 2007). Απόρροια αυτού είναι το γεγονός πως η πόλη προσομοιάζει περισσότερο με μια δυτική πρωτεύουσα παρά με ορεινό οικισμό. Ο μεγαλύτερος όγκος των κτιρίων είναι κατασκευασμένος με σύγχρονα υλικά και ένα μικρό μόνο μέρος με λιθοδομή,

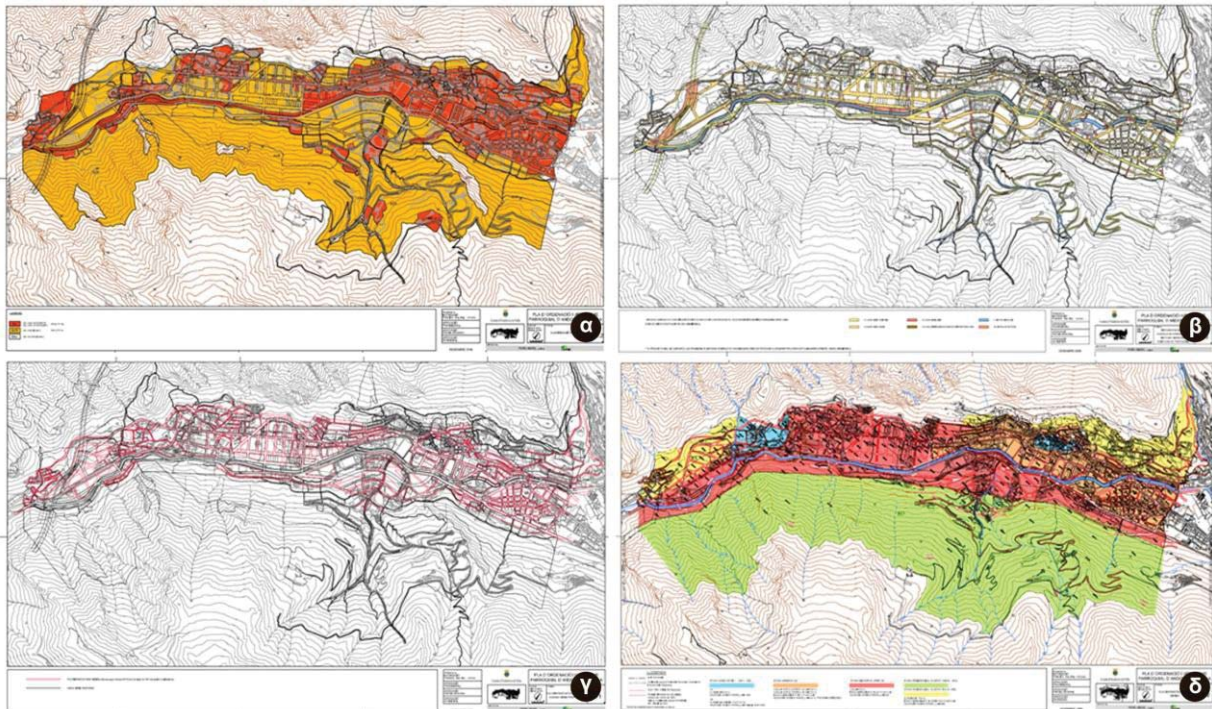
Εικόνα 1: Οι μετακινήσεις του εδάφους λόγω κατολισθήσεων έχουν μελετηθεί σε βάθος για την πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης της Andorra la Vella.
Πηγή: Copons, et. al., 2009.



παραπέμποντας στην παραδοσιακή τεχνοτροπία και τα χαρακτηριστικά των ορεινών οικισμών. Ωστόσο, ως προς τη μορφολογία ακολουθεί την αναμενόμενη με τον πολεοδομικό της ιστό σαν να «μοιάζει με έρμα που συσσωρεύτηκε στην καρίνα μιας βάρκας» (Ξεπαπαδάκος, 2010). Η σχεδόν παράλληλη γραμμική διάταξη του ορεινού όγκου σε συνδυασμό με τις υδάτινες ροές και την κατασκευή του κύριου οδικού άξονα που συνδέει την πόλη με την Καταλονία συνέβαλαν στη γραμμική ανάπτυξη της Andorra la Vella, ανατολικά του, οργανικής διάταξης, πυρήνα και στα ανάντη του ποταμού La Valira.

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία σαράντα χρόνια (Tulla, et.al., 2006) οδήγησε στην αύξηση των οικιστικών πιέσεων, με αποτέλεσμα η πόλη να επεκτείνεται προς τους όμορους ορεινούς όγκους που παρουσιάζουν σημαντικές κλίσεις. Απόρροια αυτού ήταν η εμφάνιση κατολισθήσεων και καταστροφών κατοικιών και υποδομών (Cascini, et.al., 2005). Για το λόγο αυτό, συντάχθηκε το 1997 (Xavier, 2007) το σχέδιο προσαρμογής σε αυτές τις συνθήκες, με τον τίτλο

Εικόνα 2: (α) Στο χάρτη εδάφους παρουσιάζονται το αστικό, το αξιοποιήσιμο και το μη αξιοποιήσιμο έδαφος. (β) Επέκταση του οδικού δικτύου εντός του αστικού ιστού. (γ) Κύριες υποδομές. (δ) Οργάνωση δραστηριοτήτων.
Πηγή: <http://www.coaa.ad/9/poup-4-13-1-12-ca/poup.html> [ανακτήθηκε την 01-04-2016].



Rockfall Risk Management Master Plan, το οποίο πρότεινε ένα σχέδιο οργάνωσης και διαχείρισης της πόλης από τις κατολισθήσεις, μέσα από την εφαρμογή ανώτατου υψομετρικού ορίου δόμησης.

Απόρροια μιας τέτοιας δεσμευτικής ρύθμισης ήταν ο περιορισμός του εδάφους και η ανάγκη για προώθηση μιας περισσότερο συμπαγούς μορφής πολεοδομικής ανάπτυξης, αναγκαιότητα στην οποία προσαρμόστηκαν και οι στρατηγικές του πολεοδομικού σχεδίου του 2006. Οι προτάσεις αρθρώνονται γύρω από την αυστηρή οριοθέτηση της πόλης και τη συνδυαστική λειτουργία με όμορους οικιστικούς πυρήνες, δορυφορικής διάταξης, με σκοπό την εξυπηρέτηση, κυρίως, των αναγκών για κατοικία. Για την καλύτερη επιτελική της λειτουργία, η πόλη προτείνεται να αναδιαμορφωθεί με ένα νέο σύστημα δρόμων το οποίο ακολουθεί μια περισσότερο ορθοκανονική διάταξη, σε αντίθεση με το προϋφιστάμενο που εγγραφόταν στο ορεινό ανάγλυφο. Στο πρότυπο της συμπαγούς πόλης προτείνονται να δημιουργηθούν αρκετά νέα πάρκα όμορα του ποταμού που διασχίζει το προτεινόμενο αστικό συμπαγές. Τα πάρκα, εκτός από ομαλή μετάβαση από το φυσικό τοπίο του ποταμού στο δομημένο τοπίο και ζώνη προστασίας της φύσης και αναψυχής, αναμένεται να λειτουργήσουν και ως ζώνη αντιπλημμυρικής προστασίας.

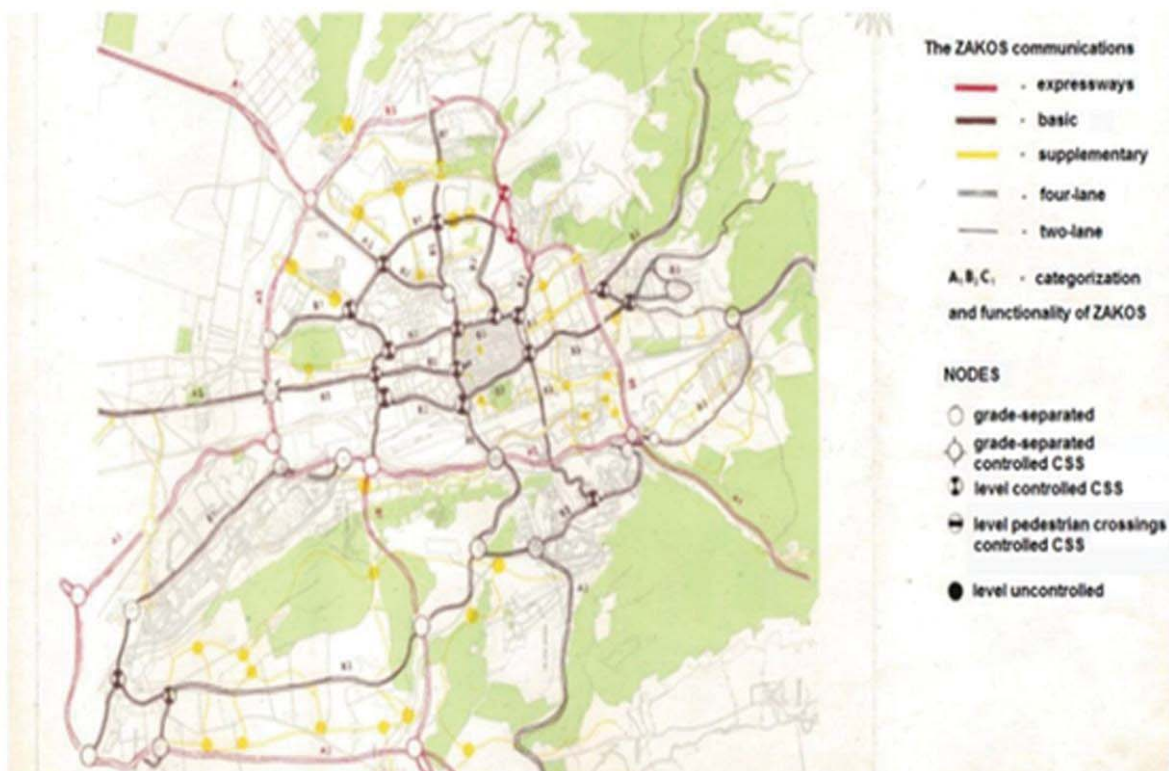
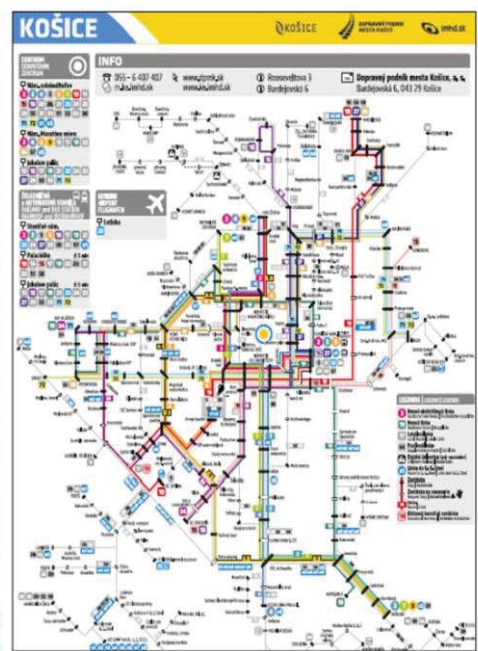
Η ανάπτυξη διαμπερών ροών μέσα από την ανάπτυξη ενός, ιπποδάμειας λογικής, προτύπου δεν ήταν κάτι επιθυμητό λόγω του γεγονότος πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός στόχευε στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης και των επιπέδων θορύβου. Για το λόγο αυτό, προβλέπονταν παρεμβάσεις, όπως η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδων, που στόχευαν στην αύξηση της πεζής και δημόσιας συλλογικής μετακίνησης. Το μικρό μήκος των αστικών διαδρομών ευνοεί έναν τέτοιο σχεδιασμό, που εγκαινιάζει νέες συγκοινωνιακές συνθήκες τόσο για τους κατοίκους όσο και τους τουρίστες. Καινοτόμο στοιχείο που είχε ήδη προταθεί από το 2004 είναι το “Metro Aeri”, το οποίο αναμένεται να αποτελέσει ένα υπερυψωμένο σύστημα δημόσιας μεταφοράς σε δίκτυο σταθερής τροχιάς το οποίο θα διέρχεται κατά μήκος του ποταμού της πόλης. Ως προς την ενίσχυση της συμπληρωματικής λειτουργίας των οικιστικών πόλων γύρω από την Andorra la Vella, οι προτάσεις δεν ευθυγραμμίζονται με την πολιτική βιώσιμης κινητικότητας που παρουσιάζεται για το κέντρο της πόλης, ενδεχομένως λόγω του έντονου ανάγλυφου, λόγω του οποίου αποτρέπεται και η ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου. Ωστόσο, με σκοπό τη μείωση των οχηματοχιλιόμετρων και, κυρίως, για την προστασία του κέντρου της πόλης από το ΙΧ αυτοκίνητο προτάθηκε η κατασκευή ενός μεγάλου αριθμού υπόγειων χώρων στάθμευσης που αναμένεται να λειτουργήσει κατά το σύστημα “park and ride” (πρβ. σε Αθανασόπουλος και Βλαστός, 2013).

4.2. Η περίπτωση του Košice

Η πόλη του Košice είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Δημοκρατίας της Σλοβακίας (Matlovičová et.al., 2009), που αποτελεί επίκεντρο συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων και εμπορευματικών ροών, λόγω της ιδιαίτερης παράδοσής της ως εμπορικής πόλης, δεδομένης της κομβικής της τοποθεσίας, και της πληθυσμιακής της δυναμικής. Η μακραίωνη ιστορία της και η εμπορική της δυναμική (Matlovičová et.al., 2009) συνετέλεσαν στην ανάπτυξη ενός εκτεταμένου κέντρου, το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο διατηρητέο ιστορικό κέντρο της Σλοβακίας το οποίο συντηρείται.

Ο, σχεδόν, μητροπολιτικός χαρακτήρας της πόλης δεν αποτυπώνεται, αποκλειστικά, στο πληθυσμιακό μέγεθός της, που αγγίζει τους 240.433 κατοίκους, βάσει της απογραφής του 2011 (SUMP of the Košice, 2014). Η «λειτουργική» προβολή της πόλης έναντι των υπολοίπων όμορων και η διοικητική διαίρεση σε 22 δήμους

(Rucinska and κηξονά, 2014), οι οποίοι, όπως όλες οι τοπικές αυτοδιοικήσεις των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, διαδραματίζουν ιδιαίτερο ρόλο στη διοίκηση και τη διαχείριση των πόρων που επενδύονται με σκοπό τη μεγιστοποίηση του τοπικού οφέλους (Hudec and Urbančíková, 2004), αποτελούν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της σύγχρονης πόλης.



Εικόνα 4: (α) Το ιστορικό κέντρο της πόλης που αρθρώνεται γύρω από το κεντρικό οικοδομικό τετράγωνο που ορίζεται από τις δύο κατευθύνσεις της οδού Ηαννα και είναι προσανατολισμένο με κατεύθυνση προς τους ορεινούς όγκους, ΒΔ

Εικόνα 3: Χάρτες του Košice. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην παρουσίαση των συγκοινωνιακών παρεμβάσεων.

Πηγή: SUMP of the Košice, 2014

Πηγή: http://www.cost-faproteomics.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=96&Itemid=130, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Main_Street,_Ko%C5%A1ice,_Slovakia_1.jpg, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=174053> και <http://www.traveltypy.com/visit-kosice-top-things-to-do-in-kosice/>.



Και ενώ αναμένεται πως η κατακερματισμένη διοίκηση θα δημιουργούσε πρόβλημα στην προώθηση ενός ικανοποιητικού σχεδιασμού (Matlovičová et.al., 2009), η κατάσταση στο Košice καταδεικνύει το ακριβώς αντίθετο. Από τη δεκαετία του '80 αποτυπώνεται ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και, μάλιστα, σε συνδυασμό με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Το General Transport Plan (GTP) του 1982 αποτυπώνει ένα όραμα για μια πόλη που σήμερα θα ονομάζαμε «βιώσιμη». Η ίδια αντίληψη εκφράζεται και στο σχέδιο οργάνωσης των χρήσεων γης του 1993 (και τις τροποποιήσεις που επιδέχτηκε, έκτοτε, δεδομένου του ότι είναι το σήμερα ισχύον σχέδιο) αλλά και στο αρκετά μεταγενέστερο Program of economic and social development (PHSR) for the years 2008 – 2015, το οποίο επικαιροποιήθηκε, εκ νέου, το 2009.

Χαρακτηριστική είναι η σύμπτωση που αποτυπώνεται μεταξύ χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού. Στην αναπτυξιακή στρατηγική για την πόλη για το χρονικό διάστημα 2008-2015, δηλαδή το ίδιο χρονικό πλαίσιο αναφοράς με το PHSR, διατυπώνονται τέσσερις άξονες ανάπτυξης, ένας εκ των οποίων είναι η προώθηση

της «Υγιεινής Πόλης», που παρουσιάζεται ως στόχος και στο PSHR. Μάλιστα, παρουσιάζεται μια συμπληρωματικότητα μεταξύ των αξόνων, μιας που στον άξονα για την προώθηση μιας πόλης κατάλληλης για οικογένεια, τονίζεται η σημασία για την ανάπτυξη ενός κατάλληλου περιβάλλοντος αστικού χώρου που να προσελκύει τη νεολαία και τη δημιουργία νέων οικογενειών (Matlovičová et.al., 2009).

Τα ερωτήματα που εγείρονται είναι: (α) γιατί το Košice έχει τόσο μεγάλη ανάγκη για αναμόρφωση των συνθηκών διαβίωσης και (β) πώς θα επιτευχθεί ο στόχος της «Υγιεινής Πόλης»; Το πρώτο ερώτημα απαντάται εύκολα ανατρέχοντας στην ιστορία της πόλης και της οικονομικής ζωής της. Η ανάπτυξη μεγάλων βιομηχανιών και η αστικοποίηση που τη συνόδευσε είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ρύπανσης τόσο του αέρα όσο και του εδάφους, από τα βιομηχανικά παράγωγα, τις αυξημένες μηχανοκίνητες μετακινήσεις και την εκτεταμένη δόμηση σε συνδυασμό με τη μείωση των χώρων πρασίνου. Ορίζοντας τα παραπάνω ζητήματα ως σημαντικούς παράγοντες για την επιβάρυνση της ανθρώπινης υγείας, οι μελετητές μπορούν να προτείνουν προτάσεις για την άμβλυση της υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος. Ωστόσο, η ανθρώπινη υγεία δεν εξαρτάται αποκλειστικά από αυτό. Σύμφωνα με το SUMP of the Košice (2014), η ανθρώπινη υγεία επηρεάζεται σε μεγαλύτερο βαθμό (50%) από τον τρόπο ζωής (lifestyle), ενώ άλλοι σημαντικοί παράγοντες είναι η ενδεχόμενη γενετική προδιάθεση (20%) και το επίπεδο προσωπικής φροντίδας (10%, με ενδεχόμενο αύξησης του ποσοστού, υπό περιπτώσεις, στο 20%). Η περιβαλλοντική διάσταση (φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον) επιδρά στο 20%. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι πολιτικές και οι παρεμβάσεις για την πόλη μπορούν να σχετίζονται μόνο με τους παράγοντες «τρόπος ζωής» και «περιβάλλον» (70%).

Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα που προτείνονται αφορούν την αύξηση των πεζών μετακινήσεων και την προώθηση του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας, με ταυτόχρονη μείωση της ιδιωτικής μετακίνησης με ΙΧ. Η αποδοχή ενός τέτοιου τρόπου ζωής φαίνεται να επαναπροσδιορίζει τη σχέση του κατοίκου της πόλης με το φυσικό περιβάλλον, όπου οι περιβάλλοντες ορεινοί όγκοι κυριαρχούν, του οποίου δεν είναι θεατής, πλέον, αλλά μέρος αυτού. Για να επιτευχθούν τα παραπάνω, στο επίκεντρο βρέθηκε η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας (βελτίωση των οχημάτων, πύκνωση δρομολογίων, καλύτερη κάλυψη της (περι)αστικής περιοχής κ.λπ.) και η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών κατά τον ιδανικότερο τρόπο, μέσω του συντονισμού των μέσων και των

διαχειριστικών φορέων τους, όχι σε επίπεδο αστικής περιοχής, κάτι το οποίο έχει πραγματοποιηθεί, αλλά και σε υπερτοπικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, προωθείται μια πολιτική στάθμευσης που εστιάζεται στην αύξηση της κοστολόγησης της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης και στην προώθηση υποδομής “park and ride” στην περιφέρεια του κέντρου.

Ως προς το περπάτημα και το ποδήλατο, οι παρεμβάσεις εστιάζονται στη βελτίωση των διαδρομών εντός της πόλης, την καλύτερη διασύνδεση των σταθμών των μέσων με πεζές διαδρομές, τη δημιουργία χώρων για την κίνηση του ποδηλάτου, ύστερα από την εκπόνηση σχετικών μελετών, και την ευαισθητοποίηση του κοινού, μέσα από τη συνεργασία με τις τοπικές οργανώσεις που ασχολούνται με το ποδήλατο.

Μπορεί οι παραπάνω δράσεις να μην οδηγούνάμεσα σε μια επιστροφή στο βουνό, αλλά στοχεύουν στη διείσδυση του βουνού στην πόλη, μέσα από διαδρομές σχετιζόμενες με τη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά της πόλης. Οι διαδρομές αυτές αναμένεται να καταστήσουν το κέντρο «διάτρητο» προς την περιβάλλουσα φύση και να δημιουργήσουν νοητικές συνδέσεις, με ταυτόχρονη μείωση της ρύπανσης στην πόλη και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

4.3. Η περίπτωση του Vevey

Το Vevey είναι μια παραλίμνια πόλη στην Ελβετία που αριθμεί 19.220 κατοίκους. Η ιδιαίτερη γειννίαση με τη Lausanne και το Montreux αλλά και η πρώιμη ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, με πρόδρομο τη γραμμή τραμ Montreux-Vevey-Chillon που αριθμεί πάνω από έναν αιώνα ζωής, συνέβαλαν στη λειτουργική διάδραση μεταξύ των οικιστικών πυρήνων της ανατολικής όχθης της λίμνης της Γενεύης, δημιουργώντας αυτό, που κατά τους Bassand, et. al. (2003), ονομάζεται ως Lemman Metropolis. Η χάραξη του τρένου είναι αυτή που διαιρεί την πόλη σε δύο τμήματα, ενώ η ροή του ποταμού Veveysse, που κινείται κάθετα σε σχέση με τη σιδηροδρομική χάραξη, τη διαιρεί σε τέσσερα τμήματα. Κομβικό σημείο αυτής της σταυρωτής οργανωτικής διάταξης είναι ο σιδηροδρομικός σταθμός, γύρω από τον οποίο αναπτύσσονται οι βασικοί δρόμοι, οι σημαντικότερες υποδομές και οι χώροι στάθμευσης. Στην κεντρική αυτή περιοχή βρίσκονται οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στον τριτογενή τομέα, ο οποίος αποτελεί την οικονομική βάση της μονοκεντρικής αυτής πόλης, που συνιστά μέρος ενός ευρύτερου πολυκεντρικού πολεοδομικού συγκροτήματος.

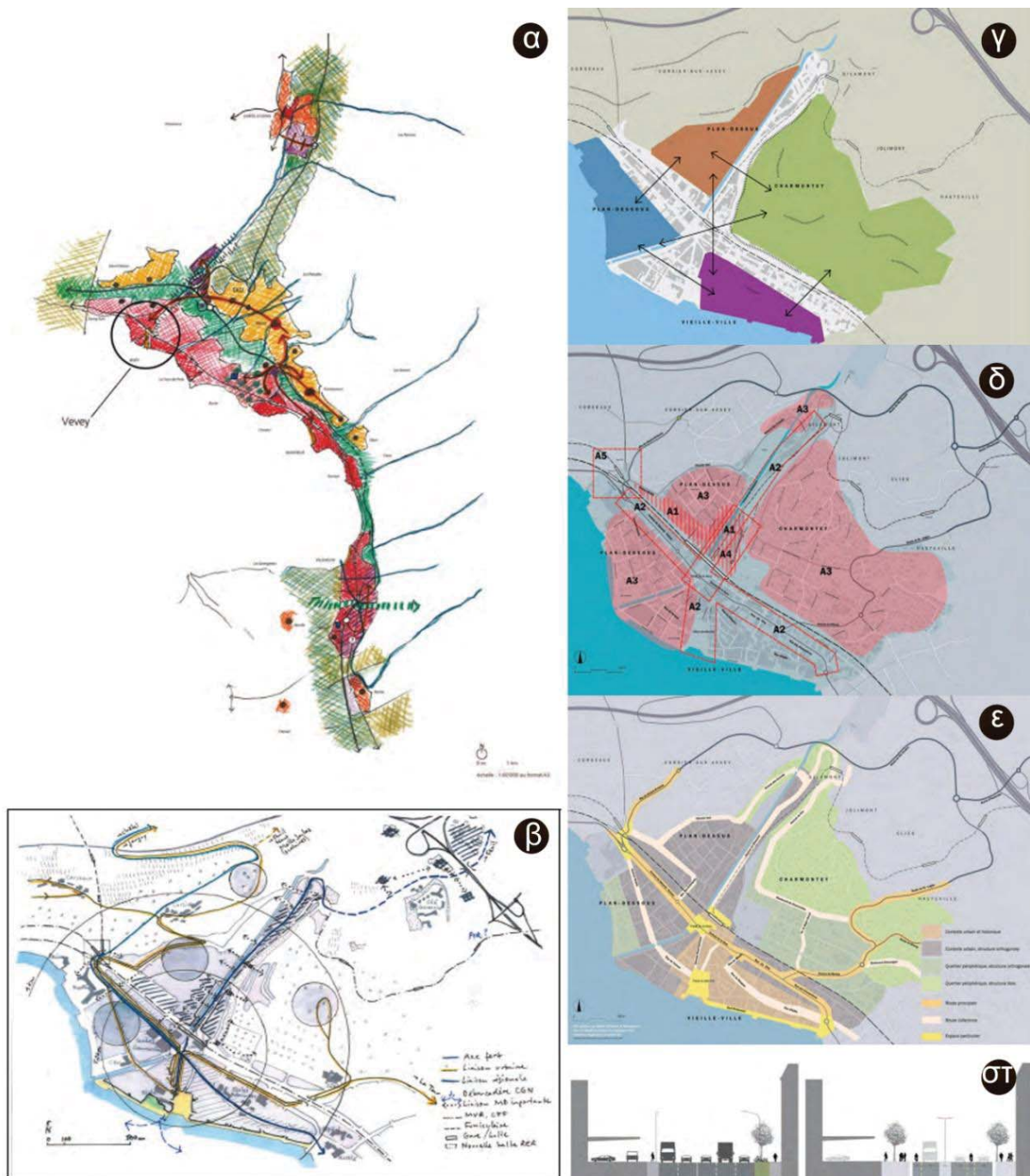
Το νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης αποτελεί το ιστορικό κέντρο της πόλης, ενώ οι υπόλοιπες εκτός εμπορικού κέντρου περιοχές είναι περιοχές κατοικίας, κατά κύριο

λόγο. Παρά ταύτα, παρουσιάζονται μορφολογικές διαφοροποιήσεις που φαντάζουν σαν την εφαρμογή ενός συστήματος «μορφολογικού zoning», ενδεχομένως, λόγω της χρονικής διαφοροποίησης ως προς την ανάπτυξη και εξέλιξη της πόλης.

Στόχος του πολεοδομικού σχεδιασμού στο Vevey αποτελεί η ενίσχυση της ελκυστικότητας του ιστορικού και εμπορικού κέντρου μέσα από παρεμβάσεις που να αναβαθμίζουν τον αστικό δημόσιο χώρο, ώστε να παρέχονται υψηλές συνθήκες διαβίωσης για κατοίκους και τουρίστες. Έτσι, δίδεται ιδιαίτερη βάση στο τοπίο και την κινητικότητα με σκοπό την παραγωγή καλαίσθητων χώρων όπου η μηχανοκίνηση θα είναι περιορισμένη. Για το λόγο αυτό, δίδεται ιδιαίτερη έμφαση σε: (α) αναβάθμιση

Εικόνα 5: Χαρτογραφική απεικόνιση των προτεινόμενων παρεμβάσεων για την πόλη του Vevey. (α) Η ευρύτερη περιοχή NA της πόλης, όπου αναπτύχθηκε ο σιδηρόδρομος (β) Ακτίνες επιρροής ιεραρχικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (γ) Η δομή του Vevey (δ) Στρατηγικές Ανάπτυξης (ε) Τυπολογία οδικών αξόνων στον αστικό χώρο (στ) Διατομή οδού.

Πηγή: Ville de Vevey Office de l'Urbanisme (OUrb), 2011. Plan de mobilité et d'urbanisme intégré PMU Rapport



των υφισταμένων και δημιουργία νέων δημόσιων χώρων, (β) πύκνωση του βιομηχανικού ιστού στις κεντρικές περιοχές και των περιοχών κατοικίας, εκτός κέντρου, (γ) βελτίωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, (δ) τον περιορισμό της διέλευση των οχημάτων στο κέντρο και (ε) την προώθηση του ποδηλάτου και της πεζής μετακίνησης.

Παρότι η πύκνωση του κέντρου και η δημιουργία νέων δημόσιων ανοικτών χώρων φαίνεται αντίρροπη, στην πράξη είναι εφικτή. Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου δεν προτάθηκε να είναι νομική παρέμβαση αλλά ουσιαστική, αποδίδοντας στους πεζούς χώρους μηχανοκίνησης. Αποτέλεσμα αυτού είναι ο περιορισμός της διέλευσης ΙΧ οχημάτων στο κέντρο της πόλης και η ταυτόχρονη μείωση της ακουστικής ρύπανσης. Ως προς την πολιτική στάθμευσης, το “park and ride” στοχεύει στην εξυπηρέτηση των περιμετρικών του κέντρου μετακινήσεων. Εντός του κέντρου, έμφαση προτείνεται να δοθεί στο ποδήλατο, δημιουργώντας θέσεις για τη στάθμευση ποδηλάτου και παρέχοντας τη δυνατότητα ενοικίασής του. Οι παρεμβάσεις υπέρ του ποδηλάτου δεν περιορίζονται στο κέντρο της πόλης αλλά επεκτείνονται και στα τοπικά κέντρα γειτονιάς. Στις παραπάνω παρεμβάσεις, βέβαια, συμβάλλουν: (α) η ύπαρξη περιφερειακής οδού η οποία επιφορτίζεται με όλη την υπερτοπική κυκλοφορία εκτός πόλης, (β) η ύπαρξη υποδομής πεζοδρόμησης επί του κέντρου και (γ) η ανεπτυγμένη ευαισθητοποίηση του τοπικού πληθυσμού υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη πως μόνο το 42% των εργαζομένων μετακινούνται προς και από την εργασία τους με ΙΧ αυτοκίνητο, με περίπου το ¼ να χρησιμοποιεί το ποδήλατο ως βασικό μέσο μετακίνησης.

5. Συγκρίνοντας τις πρακτικές

Σε αντίθεση με την αναμενόμενη εγκατάλειψη των ορεινών πόλεων λόγω δυσκολίας στην προσβασιμότητα, οι συγκεκριμένες πόλεις παρουσιάζουν μια ακμαία οικονομική δραστηριότητα που αποτελεί απόρροια, εν μέρει, της σχεδιαστικής πρακτικής που ακολουθείται. Ανάλογα, όμως, δεν παρατηρήθηκαν στοιχεία περιβαλλοντικής υποβάθμισης ως αποτέλεσμα των μεγάλων δικτύων μεταφορών σε συνδυασμό με την τουριστική κινητικότητα. Παρά το γεγονός πως δεν φαίνεται δυνατό το ενδεχόμενο διατύπωσης ενός συγκεκριμένου τύπου πολεοδομικού σχεδιασμού, στις τρεις παραπάνω πόλεις, ωστόσο, μπορούν να διατυπωθούν ορισμένα βασικά συμπεράσματα ως προς τη σχεδιαστική πρακτική, τα οποία συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- **Προώθηση πολυκεντρικών μοντέλων:** Η υποστήριξη της πολυκεντρικής ανάπτυξης συνεισφέρει στην ενδυνάμωση των οικιστικών συνόλων, ιδίως σε αυτών που είναι μικρού μεγέθους. Έτσι, στις περιπτώσεις της Andorra la Vella και του Veney διαπιστώνεται πως οι πόλεις λειτουργούν σε ένα ευρύτερο οικιστικό σύστημα, που θυμίζει τη λογική της ανοικτής πόλης, αλλά σε διαφορετικές κλίμακες αναφοράς. Μάλιστα, στην περίπτωση της Andorra la Vella, η επέκτασή της προτείνεται να υλοποιηθεί σε οικισμούς που έχουν υποστεί ερημοποίηση, με σκοπό την αναζωογόνησή τους. Στην περίπτωση του Košice, η πολυκεντρικότητα εξασφαλίζεται στο πλαίσιο του αστικού συμπαγούς και στη σχέση κέντρου-προαστίων. Η συγκεκριμένη πολιτική, ταυτόχρονα, φαίνεται πως λειτουργεί ως μέσο περιορισμού της αστικής διάχυσης των μεγαλύτερων πόλεων, ενώ η ικανοποιητική λειτουργία του έχει τα θεμέλιά της στη διαδημοτική συνεργασία.
- **Σχεδιασμός με γνώμονα την προστασία από φυσικές καταστροφές:** Η δημιουργία ολοκληρωμένων μεθόδων για τη διαχείριση των φυσικών καταστροφών μέσα από την εκπόνηση ανάλογων μελετών αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των πολεοδομικών προτάσεων σε ορεινές πόλεις. Η περίπτωση της Andorra la Vella αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου η επέκταση της πόλης πραγματοποιείται με γνώμονα τους χάρτες καταλληλότητας για δόμηση ούτως ώστε να αποτρέπονται περιστατικά κατολισθήσεων και απώλειας ανθρώπινων ζωών και κτισμένου κεφαλαίου. Στο πλαίσιο αυτό τοποθετούνται και οι παρεμβάσεις αντιπλημμυρικής προστασίας. Στην Andorra la Vella είναι χαρακτηριστική η δημιουργία περιοχών αναψυχής που προσφέρουν ιδιαίτερη προστασία από πλημμυρικά φαινόμενα.
- **Σεβασμός στην ορεινή μορφολογία:** Η οργάνωση των οικιστικών συνόλων φαίνεται, συνήθως, να πραγματοποιείται με γνώμονα τις τοπικές κλιματικές συνθήκες. Πράγματι, στην περίπτωση του Veney επιλέχτηκε η παραλίμνια περιοχή στους πρόποδες του βουνού, όπου η κλίση είναι νότιου προσανατολισμού, ενώ στις άλλες δύο περιπτώσεις επιλέχθηκαν οροπέδια ώστε η πόλη να προστατεύεται από τις ψυχρές μάζες. Ως προς τη χάραξη του οδικού δικτύου, παρότι οι πολεοδομικές ρυθμίσεις αναμένονταν να ακολουθούν τη γεωμορφολογία της περιοχής, ωστόσο, η προτεινόμενη πολεοδομική οργάνωση φαίνεται και στις τρεις πόλεις να ακολουθεί το

σύστημα κανάβου, τουλάχιστον ως προς το ιστορικό κέντρο. Μια τέτοια πρόταση μπορεί, ενδεχομένως, να υποστηριχτεί είτε για λόγους συμβολισμού και διάθεσης επίπεδης γης (Andorra la Vella), είτε για λόγους σεβασμού στην πρότερη οικιστική οργάνωση (Vevey και Košice).

- **Ενσωμάτωση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας:** Η προώθηση τέτοιων πρακτικών φαίνεται να είναι εμφανής, τόσο εντός των οικιστικών πυρήνων όσο και στον ευρύτερο περιαστικό χώρο, δεδομένης της πολυκεντρικής οργάνωσης των ορεινών πόλεων, για την οποία έγινε λόγος παραπάνω. Ο περιορισμός της ιδιωτικής μηχανοκίνησης ήταν εμφανής και στις τρεις περιπτώσεις. Κύριο μέσο προώθησης της δράσης ήταν η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, απόρροια των ιδιαίτερων γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών και των κλιματολογικών συνθηκών. Ωστόσο, η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο βρέθηκαν στην ατζέντα των προτεινόμενων ρυθμίσεων. Σημαντικότερο κίνητρο ήταν η προστασία του περιβάλλοντος, που, ειδικά στην περίπτωση του Košice, κρίνεται επιβαρυμένη λόγω της έντονης βιομηχανικής δραστηριότητας. Επιμέρους κίνητρα έγκεινται στην ενίσχυση της σχέσης πόλης-φυσικού περιβάλλοντος και στην ώθηση της τουριστικής δραστηριότητας.
- **Διεθνοποίηση αρχιτεκτονικής:** Η αρχιτεκτονική των πόλεων που μελετηθήκαν φαίνεται πως τείνει, πλέον, να ακολουθεί τους κανόνες μιας διεθνούς αρχιτεκτονικής που δεν έχει να κάνει με τις τοπικές συνθήκες και τα τοπικά υλικά κατασκευής που προέρχονται από το άμεσο φυσικό περιβάλλον. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Andorra la Vella, όπου στο ιστορικό κέντρο τα κτίρια παραπέμπουν σε μια μέση ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Ανάλογη είναι, εν μέρει, η κατάσταση στο Vevey, όπου η στοχοθεσία εστιάζεται στη δημιουργία χωροθέτησης νέων εμπορικών επιχειρήσεων και στην ανάπτυξη νέων θέσεων εργασίας. Η αρχιτεκτονική της πόλης έρχεται να λειτουργήσει ως παράγοντας προσέλκυσης επενδύσεων και κεφαλαίου. Ωστόσο, τα προϋφιστάμενα κτίρια έχουν διατηρηθεί και γίνεται προσπάθεια σύνδεσης μεταξύ παραδοσιακού και σύγχρονου τοπίου, κάτι που είναι περισσότερο εμφανές στο ιστορικό κέντρο του Košice, όπου επιδιώκεται η αρμονική συνύπαρξη της σύγχρονης με την παραδοσιακή αρχιτεκτονική, με υλικά που παραπέμπουν στο ορεινό τοπίο. Χαρακτηριστικές είναι οι

παρεμβάσεις στον αστικό χώρο, όπου τα παραδοσιακά στοιχεία είναι ιδιαίτερα εμφανή.

Οι παραπάνω πρακτικές, εξειδικεύονται και παρουσιάζονται κατά περίπτωση στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1: Προτεινόμενες Πρακτικές ανά πόλη.

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πόλη	Andorra la Vella	Vevey	Košice
Πολιτική-Δράση			
Συνδυασμένος Σχεδιασμός (Αναπτυξιακός-Κοινωνικός-Πολεοδομικός-Κυκλοφοριακός)	++	++	+++
Πολυκεντρική Ανάπτυξη	+++	+++	++
Σχεδιασμός για την προστασία από φυσικές καταστροφές	+++	++	-
Σεβασμός στη μορφολογία	++	+	-
Βιώσιμη Κινητικότητα	++	+++	+++
Αστικός σχεδιασμός με γνώμονα το ορεινό τοπίο	+	++	+++
Διεθνοποιημένη Αρχιτεκτονική	+++	++	+

6. Μεταφορά τεχνογνωσίας στην Ελλάδα: Σύνταξη οδηγού καλών πρακτικών

Το δομημένο περιβάλλον στον ορεινό χώρο της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από μεγάλη ιστορική και πολιτισμική ποικιλία. Ο αριθμός των ορεινών οικιστικών συνόλων είναι μεγάλος, ενώ η πορεία τους συνήθως φθίνουσα. Το μέγεθός τους είναι, κυρίως, μικρό (Παπαδημητράτου και Ρόκος, 2004) και κυριαρχεί η παραδοσιακή και λαϊκή αρχιτεκτονική, που είναι άμεσα συνυφασμένη με την ιστορική συνέχεια των οικισμών αυτών αλλά και την παραγωγική τους βάση.

Η εφαρμογή της λαϊκής σοφίας και της εφαρμογής πρακτικών τεχνικών έχει ως αποτέλεσμα την οργάνωσή τους με βάση τα μορφολογικά χαρακτηριστικά και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, σε ένα βαθμό. Η προβληματική γύρω από το σχεδιασμό των πόλεων και οικισμών του ορεινού χώρου στην Ελλάδα σχετίζεται κυρίως με: (α) τη συνεχή τάση μείωσης του πληθυσμού και (β) την απουσία στοιχειώδους τεχνικής και κοινωνικής υποδομής.

Τα σημαντικά αυτά ζητήματα θα έπρεπε να αμβλύνονται μέσα από την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού σχεδιασμού. Ωστόσο, είναι χαρακτηριστικό πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός σήμερα αγνοεί ορισμένα βασικά ζητήματα, όπως τα εξής:

- **Η ύπαρξη οικιστικών δικτύων:** Η εφαρμογή συγκεκριμένης περιοχής μελέτης που συχνά σχετίζεται με τη διοικητική οργάνωση δημιουργεί σε πολλές περιπτώσεις προβλήματα ως προς τα υφιστάμενα οικιστικά δίκτυα. Παράδειγμα αποτελεί η χωροθέτηση των σχολικών μονάδων και η κατανομή των μαθητών σε αυτές που γίνεται με διοικητικά κριτήρια και όχι με κριτήρια εγγύτητας.
- **Απουσία συνδυασμένου σχεδιασμού:** Παρότι ο χωρικός σχεδιασμός και ο αναπτυξιακός προγραμματισμός αποτελούν διαδικασίες που πραγματοποιούνται παράλληλα και για όλες τις κλίμακες αναφοράς, στην πράξη, οι μικροί οικιστικοί πυρήνες του ελληνικού ορεινού χώρου παραμελούνται.
- **Η μηχανοκίνηση δεν είναι η μόνη λύση μετακίνησης:** Δεδομένου του ότι η δημόσια συγκοινωνία είναι πλημμελώς οργανωμένη, τόσο για τις τοπικές μετακινήσεις όσο και για τις περιαστικές, και δεδομένου του ότι η γεωμορφολογία και το κόστος δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη μεγάλου μήκους δικτύων σταθερής τροχιάς, η ιδιωτική μηχανοκίνηση, δυστυχώς, προβάλλεται ως μόνη ικανοποιητική λύση μετακίνησης.

Η μεταφορά τεχνογνωσίας από τις ορεινές πόλεις που μελετήθηκαν μπορεί να αποδειχθεί μια ικανοποιητική λύση για την άμβλυνση των παραπάνω ζητημάτων. Οι σημαντικότεροι άξονες αναφέρονται στη συνέχεια:

- **Πρωώθηση συνδυασμένου σχεδιασμού:** Η προοπτική ενός τέτοιου σχεδιαστικού προτύπου σχετίζεται με τον επανακαθορισμό της σχέσης των διαφόρων τύπων σχεδιασμών με ισότιμα χαρακτηριστικά και συντονισμένο συνδυασμό, ώστε να αποτρέπεται η ανατροπή των υφιστάμενων ισορροπιών και των ιστορικά εγκαθιδρυμένων σχέσεων στο χώρο (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Ο συνδυασμένος σχεδιασμός αναφέρεται τόσο σε μακροσκοπικό πολεοδομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού. Έτσι, πιστεύεται πως θα επιτευχθεί η κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη που αποτελεί στόχο των ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών.
- **Πολυκεντρική ανάπτυξη με γνώμονα τα οικιστικά δίκτυα:** Όπως και στις περιπτώσεις που μελετήθηκαν στον ευρωπαϊκό ορεινό χώρο, η πρωώθηση

της πολυκεντρικής ανάπτυξης είναι κάτι το οποίο επιβάλλεται να ενισχυθεί. Απόρροια μιας τέτοιας πρακτικής είναι η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής στις οικιστικές περιοχές. Με την προώθηση ενός τέτοιου μοντέλου μειώνεται σημαντικά το κόστος μετακινήσεων και κατασκευής υποδομών.

- **Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:** Η εφαρμογή μεθόδων βιώσιμης κινητικότητας, στις μεγαλύτερες ορεινές πόλεις, τουλάχιστον, της χώρας είναι αναγκαία, μιας που σχετίζεται με το σεβασμό του φυσικού περιβάλλοντος και τη μείωση του κόστους των μετακινήσεων. Η εμπειρία των τριών πόλεων, που εστιάζουν τις ρυθμίσεις τους σε ρυθμίσεις δημόσιας συγκοινωνίας, πεζής μετακίνησης και ποδηλασίας, σε περιοχές αστικές και περιαστικές, υποστηρίζει πως τα αποτελέσματα μπορούν να είναι σημαντικά, ιδιαίτερα σε όμορες περιοχές, όπου οι αποστάσεις είναι μικρές. Ταυτόχρονα, μια τέτοια πρακτική μπορεί να ενσωματωθεί με το πολιτιστικό τοπίο της περιοχής και να αναδείξει τους υφιστάμενους τουριστικούς πόρους.
- **Σχεδιασμός με βάση τα τοπικά χαρακτηριστικά:** Η εφαρμογή των πολεοδομικών παρεμβάσεων στην εκάστοτε γεωμορφολογία και το σύνθετο έντονο ανάγλυφο των ορεινών περιοχών στην Ελλάδα πιστεύεται πως πρέπει να συντηρηθεί, δεδομένου του ότι αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό των πόλεων αυτών. Το ίδιο οφείλει να γίνει και στον τομέα της δόμησης, μιας που η μεταγραφή στοιχείων αρχιτεκτονικής και τεχνοτροπίας αναζωογονεί την ιστορική πορεία τους και δημιουργεί προϋποθέσεις για προώθηση της τουριστικής κίνησης.

Τα παραπάνω στοιχεία μπορούν να βρουν εφαρμογή στην ελληνική επικράτεια, δεδομένου του γεγονότος πως μεγάλη επιφάνεια της χώρας είναι (ημι-)ορεινή. Κατ' επέκταση, ζητήματα σαν αυτά που παρουσιάστηκαν παραπάνω οφείλουν να αντιμετωπιστούν. Χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις είναι η Φλώρινα, η Καστοριά και η Τρίπολη.

7. Συμπεράσματα

Αποτέλεσμα της συγκριτικής μελέτης που πραγματοποιήθηκε παραπάνω είναι πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός στις ορεινές πόλεις δεν παρουσιάζει κάποια συγκεκριμένη τυπολογία σχεδιασμού. Ωστόσο, οι πρακτικές που προτείνονται σχετίζονται με την εξοικονόμηση πόρων για την κατασκευή υποδομής και την προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού και ανθρωπογενούς. Οι ίδιες παράμετροι οφείλουν να είναι

οι κεντρικές αξίες, βάσει των οποίων θα πραγματοποιείται ο πολεοδομικός σχεδιασμός των ορεινών πόλεων και στη χώρα μας. Οι υφιστάμενες πρακτικές μπορούν να είναι αποτελεσματικές αλλά αναγκαία είναι η αναδιοργάνωση της σχεδιαστικής μεθοδολογίας με έναν περισσότερο ορθολογικό τρόπο, κατ' αναλογία των περιπτώσεων που μελετήθηκαν, όπου ο χωρικός σχεδιασμός εναρμονίζεται με τον κοινωνικό και τον αναπτυξιακό, όπου το ανθρωπογενές περιβάλλον σέβεται το φυσικό και όπου η διοίκηση σέβεται τον κάτοικο και τις συνήθειες που έχει ιστορικά αναπτύξει.

Συνοψίζοντας, πιστεύεται πως η μελέτη των παραπάνω ευρωπαϊκών πόλεων είναι αφορμή για προβληματισμό και για ανασχεδιασμό της πολιτικής της χώρας στις ορεινές περιοχές, που αποτελούν, ακόμη και σήμερα, ένα χωρικό σύνολο που έχει πολλά περιθώρια ανάπτυξης. Οι παραπάνω γενικές κατευθύνσεις μπορούν να ειδικευτούν με την κατάρτιση και μελετών και την υλοποίηση κατάλληλων υποδομών που θα υποστηρίζουν τις ορεινές πόλεις και θα συμβάλουν τόσο στην πληθυσμιακή ανάπτυξη όσο και στην κοινωνικο-οικονομική τους αναβάθμιση.

Βιβλιογραφία

- Αθανασόπουλος, Κ. και Βλαστός, Θ., 2013. Μεθοδολογία αξιοποίησης σιδηροδρομικών υποδομών για τη δημιουργία βιώσιμου συστήματος μεταφορών στην ύπαιθρο. Πρακτικά 11^{ου} Τακτικού Επιστημονικού Συνεδρίου Ελληνικής Εταιρίας Περιφερειακής Ανάπτυξης: Αγροτική οικονομία, ύπαιθρος χώρος, περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη, Πάτρα 14-15/06/2013. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://grsa.prd.uth.gr/conf2013_/75_athanasopoulos_vlastos_ersagr13.pdf> [ανακτήθηκε την 01-04-2016].
- Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M., Eleftheriou, V., 2016. Four stories for sustainable mobility in Greece. 3rd Conference on Sustainable Urban Mobility, Βόλος 26 – 27/05/2016.
- Bassand, M., Poschet, L. and Wust, S., 2003. Eisinger, A. and Schneider, M. (Ed.). Urban-scape Switzerland. Birkhäuser, Basel-Boston-Berlin: Avenir Suisse.
- Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. 2006. *Πολεοδομία VS Μεταφορές. Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση*. ΟΡΣΑ και ΣΑΤΜ/ΕΜΠ.
- Cascini, L., Bonnard, C., Corominas, J., Jibson, R. and Montero-Olarte, J., 2005. Landslide hazard and risk zoning for urban planning and development. Στο: Hungr,

- O., Fell, R., Couture, R. and Eberhardt, E. (Ed.). Landslide Risk Management. CRP Press, Boca Raton, FL., σσ. 199-236
- Copons, R., Vilaplana, J.M., Linares, R., 2009. Rockfall travel distance analysis by using empirical models (Solà d' Andorra la Vella, Central Pyrenees). *Natural Hazards and Earth System Sciences* 9, 2017-2118.
- Γκιάτας, Α. και Σαγιάς, Ι., 2010. Πολιτισμική Γεωγραφία του Ορεινού Χώρου και Τάσεις στη Διαχείριση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://www.ntua.gr/MIRC/6th_conference/presentations/1_main_sessions/5th_session/GIATAS%20A%20-%20SAYAS%20I.pdf> [ανακτήθηκε στις 30-03-2016].
- Department of Road and Urban Transport, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communications-University of Zilina. 2014. Sustainable Urban Mobility Plan of the Košice. South-East Europe: Transnational Cooperation Programme.
- Emerson, M., 2007. Andorra and the European Union. Centre for European Policy Studies, Brussels.
- Haller, A. and Bender, O., 2015. Abandoned altitudes? Decrease and expansion of grassland in the hinterland of Popayán, Southern Colombian Andes. *Journal of Mountain Science* 12 (1), 123-133.
- Hudec, O. and Urbančíková, N., 2004. Strategic Planning and Public Opinion Survey. Louvain-la-Neuve: European Regional Science Association (ERSA).
- Hürlimann, M., Copons R. and Altimir, J., 2006. Detailed debris flow hazard assessment in Andorra: A multidisciplinary approach. *Geomorphology* 78, 359-372.
- Jover, E., Ward, A. and Büntgen, U., 2012. Linking long-term temperature variability to population density in Andorra (Central Pyrenees). *Population and Environment* 35 (1).
- Κακλαμάνη, Τ. και Ντυκέν, Μ.Ν., 2001. Πληθυσμός ορεινών περιοχών: προτυποποίηση δημογραφικών & οικονομικών δεικτών ταξινόμησης. Στο Κοτζαμάνης, Β. και Παππάς, Β.(Επ.). Οι χωρικές διαστάσεις των δημογραφικών φαινομένων. ΕΔΚΑ-Π. Θεσσαλίας, σσ. 297-322.
- Κουτσουρή, Α., 2010. Καινοτομία και συμμετοχή: Κρίσιμες στιγμές της πορείας προς την αιφόρο ανάπτυξη των ορεινών περιοχών. Στο: Αραμπατζής, Γ.(Επ.). Θέματα Δασολογίας και Διαχείρισης Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων, 2^{ος} Τόμος: Ανάπτυξη Ορεινών και Μειονεκτικών Περιοχών. Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ορεστιάδα. σσ. 130-147.

- Κυριακίδης, Χ., 2015. Προσεγγίζοντας τη λειτουργία του αστικού χώρου με γνώμονα τις τοπικές παραμέτρους: Συγκριτική Μελέτη μεταξύ Λάρισας και Nottingham. Πρακτικά 4^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 24-27/09/2015.
- Κυριακίδης, Χ., 2009. Προσαρμογή της διοίκησης στο χωρικό σχεδιασμό: Ευκαιρία περιφερειακής ανάπτυξης. Εθνικό Συνέδριο Διοίκησης και Οικονομίας, Φλώρινα 18-20/09/2009.
- Matlovičová, K., Némethyová, B., Matlovič, R. 2009. City Branding of Bratislava: History and the Present. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies* 2 (2), 215-234.
- Μιχαηλίδου, Ε., 2008. Ορεινές Περιοχές της Ελλάδας: Χαρακτηριστικά και Στρατηγικές Ανάπτυξης. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://www.ntua.gr/MIRC/keimena/Michailidou%20-%20Greek%20mountainous%20regions.pdf> [ανακτήθηκε στις 30-03-2016].
- Moughtin, C. (2003), *Urban Design: Street and Square*, Oxford: Architectural Press.
- NORDEGIO (2004), Mountain areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU member states, acceding and other European countries, European Commission Contract No 2002, CE 16.0.AT.136, Final Report. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/montagne/mout1.pdf [ανακτήθηκε την 01-04-2016].
- Ξεπαπαδάκος, Γ., 2010. Φέουδο Ανεξαρτησίας. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=174619> [ανακτήθηκε την 01-04-2016].
- Παπαδημητράτου, Α. και Ρόκος, Δ., 2004. «Βιώσιμη» και αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας και του κόσμου. Πρακτικά 3^{ου} Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου «Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές. Θεωρία και πράξη», Μέτσοβ 7-10/06/2001.
- Rucinska, S. and κνεζονά, J. 2014. Development Planning Optimalization of the Košice City in the Context of the Smart City and City Region Conceptions. 5 th Central European Conference in Regional Science – CERS, 2014, 778-791.
- Σεργάκη, Π. και Ηλιόπουλος, Κ. Η σημασία της συλλογικής επιχειρηματικότητας για τις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές. Στο: Αραμπατζής, Γ.(Επ.). Θέματα Δασολογίας και Διαχείρισης Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων, 2^{ος} Τόμος: Ανάπτυξη Ορεινών και Μειονεκτικών Περιοχών. Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ορεστιάδα. σσ. 159-176.

- Σκούντζος, Θ. 2005. *Οικονομική Ανάπτυξη: Θεωρία-Προβληματισμοί*, τόμος Ι, Εκδόσεις Σταμούλης. Αθήνα.
- Song, S. and Hu,W., 2013. Urban space model of diversified mountainous central cities. *Journal of Civil, Architectural and Environmental Engineering* 35(3), 101-105.
- Τολίδης, Κ., Καλογήρου, Χ.και Δημοπούλου, Ε., 2010. Χωροταξική Πολιτική στις Ορεινές Περιοχές: Η περίπτωση του Ν. Φωκίδας. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://www.ntua.gr/MIRC/6th_conference/presentations/1_main_sessions/6th_session/TOLIDIS%20K%20-%20KALOGIROU%20C-%20DIMOPOULOU%20E.pdf> [ανακτήθηκε στις 30-03-2016].
- Τριανταφύλλου, Δ., 2010. Χωροταξικός Σχεδιασμός - Τουριστική Ανάπτυξη Ορεινών Μειονεκτικών Περιοχών. Διεθνής Εμπειρία και Ελληνική Πραγματικότητα: Η περίπτωση του Νομού Πιερίας. 6ο Διεπιστημονικό Διαπανεπιστημιακό Συνέδριο «Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη των ορεινών περιοχών». Μέτσοβο 16-19/09/2010.
- Tulla, A., Pallares-Blanch, M., Pallares-Barbera, M. and Vera, A., 2006. The twin city model in the Pyrenees territory: Andorra and Alt Urgell border region. Sixth European Urban and Regional Studies Conference, 21-24/09/2006, Denmark.
- Πασχαλίδου, Α., 2010. Η ερημοποίηση ως παράγοντας υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος και δημιουργίας μειονεκτικών περιοχών. Στο: Αραμπατζής, Γ.(Επ.). Θέματα Δασολογίας και Διαχείρισης Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων, 2^{ος} Τόμος: Ανάπτυξη Ορεινών και Μειονεκτικών Περιοχών. Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ορεστιάδα. σσ. 235-244.
- Ville de Vevey, 2011. Plan de mobilité et d'urbanisme intégré PMU. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://www.vevey.ch/data/dataimages/Upload/OUrb_Vevey_PMU_rapport_v4.pdf> [ανακτήθηκε την 01-04-2016].
- Xavier, P., 2007. Landslide hazard assessment and risk management experience in the Principality of Andorra. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο: <http://www.unicaen.fr/mountainrisks/spip/IMG/pdf/09_ES-AD_Corominas-Planas_Stakeholder_Andorra.pdf> [ανακτήθηκε την 01-04-2016].