



«Σχολή Θετικών Επιστημών και Τεχνολογίας»
«Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτιρίων»

Διπλωματική Εργασία

«Περιβαλλοντικός σχεδιασμός και ανθεκτικότητα πόλεων μεσαίου
μεγέθους. Η περίπτωση της Ξάνθης.»

«Ηλίας Ι. Παπασταυρινίδης»

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: «Άλκηστις Ρόδη»

Πάτρα, Σεπτέμβριος 2021

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του φοιτητή («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

«Περιβαλλοντικός σχεδιασμός και ανθεκτικότητα πόλεων μεσαίου
μεγέθους. Η περίπτωση της Ξάνθης.»

«Ηλίας Ι. Παπασταυρινίδης»

Αρχιτέκτων Μηχανικός Δ.Π.Θ.

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Άλκηστις Ρόδη

«Επ. Καθηγήτρια - Πανεπιστήμιο Πατρών»

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής:

Νεκτάριος Κεφαλογιάννης

«Εντετ. Διδάσκων - Πανεπιστήμιο Πατρών»

Πάτρα, Σεπτέμβριος 2021

«Ευχαριστίες»

Η παρούσα ερευνητική εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτιρίων» της Σχολής Θετικών Επιστημών και Τεχνολογίας του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου κατά το ακαδημαϊκό έτος 2020 - 2021.

Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην επιβλέπουσα της ερευνητικής μου εργασίας κ. Ρόδη Άλκιστις, Επ. Καθηγήτρια του Πανεπιστημίου Πατρών, για την εμπιστοσύνη και το ενδιαφέρον που έδειξε στα πρόσωπο μου για τη διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας.

Επιπλέον, θα ήθελα να την ευχαριστήσω για την αμέριστη συμπαράσταση και την καθοδήγηση της καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας μου, καθώς η βοήθεια της ήταν πολύτιμη για την ολοκλήρωσή της.

Περίληψη

Οι στρατηγικές αστικής ανθεκτικότητας αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής παρέμβασης για την εφαρμογή αναπτυξιακών δράσεων σε περιοχές των πόλεων. Οι περιοχές αυτές, είτε παρουσιάζουν προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν με συνολικό τρόπο, είτε διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες, οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν και να μεγιστοποιηθούν με βάση ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο. Η υλοποίηση μιας στρατηγικής αποτελεί σύστημα αλληλένδετων δράσεων που επιδιώκουν την επίτευξη μακροχρόνιας βελτίωσης των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών συνθηκών της περιοχής παρέμβασης.

Ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας της στρατηγικής και του σχεδίου δράσης θα πρέπει να εξασφαλίζεται με τη συμπληρωματικότητα και συνεκτικότητα των προτεινόμενων παρεμβάσεων, καθώς και με την αντιπροσωπευτικότητα του συστήματος διακυβέρνησης.

Η στρατηγική αστικής ανθεκτικότητας για την Ξάνθη θέτει ως περιοχή παρέμβασης το Εμπορικό και Διοικητικό Κέντρο της πόλης. Η επιλογή αυτή γίνεται βάση χωρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο για τη δημιουργία και διάχυση αναπτυξιακών δράσεων και τη δικτύωση των σημαντικότερων πόρων της ευρύτερης περιοχής, ώστε να αμβλυνθούν οι αρνητικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία έτη στο αστικό περιβάλλον. Βασικό στόχο αποτελεί να μετεξελιχθεί η Ξάνθη σε ένα περιβάλλον περισσότερο ανταγωνιστικό για την προσέλκυση επιχειρήσεων, επισκεπτών, κατοίκων και οικονομικών πόρων. Οι προτεραιότητες που τίθενται στη στρατηγική αφορούν τη σύνδεση του τουριστικού πόλου της Παλιάς Ξάνθης με την υπόλοιπη πόλη, την ανάδειξη του κέντρου της πόλης ως κινητήρα ανάπτυξης και διάχυσης γνώσης, καινοτομίας και απασχόλησης, καθώς και τη βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών.

Η εφαρμογή των παραπάνω πολιτικών μπορεί να συμβάλλει θετικά: α) στην αύξηση της επισκεψιμότητας του κέντρου της πόλης και της Παλιάς Ξάνθης, β) στην προώθηση των τοπικών προϊόντων και τη διασύνδεσή τους με τον τουρισμό και τον πολιτισμό της πόλης, γ) στην ενεργοποίηση των δικτύσεων του τοπικού δυναμικού, δ) στη μείωση της ανεργίας και την αύξηση των εισοδημάτων, ε) στην εξοικονόμηση πόρων και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, πάντα με τη δημιουργία ίσων ευκαιριών συμμετοχής για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες.

Λέξεις – Κλειδιά

περιβαλλοντικός σχεδιασμός

βιώσιμη ανάπτυξη

αστική ανθεκτικότητα

πόλη μεσαίου μεγέθους

“Environmental planning and urban resilience in medium-sized cities. The
case of Xanthi.”

“Elias I. Papastavriniadis”

Abstract

Urban resilience strategies constitute a powerful tool of integrated spatial intervention which aims at the implementation of development actions in urban areas. These areas, either raise problems that need to be addressed comprehensively, or are distinguished by significant development potential, which can be exploited and maximized based on a comprehensive development plan. The implementation of a strategy can be interpreted as a system of interconnected actions that focuses on long-term improvement of the economic, environmental and social conditions of the intervention area.

The integrated nature of the strategy and action plan should be ensured by the complementarity and coherence of the proposed interventions, as well as by the governance system’s representativeness.

The urban resilience strategy for Xanthi sets the Commercial and Administrative Center of the city as an intervention area. This choice is based simultaneously on spatial and functional characteristics, which can be used in the most effective way to create and disseminate development actions and network the most important resources of the wider region, in order to mitigate the negative economic and social impacts that have been created since the era of economic recession in the urban environment. The principal objective is to transform Xanthi into a more competitive environment to attract entrepreneurship, visitors, residents and financial resources. The priorities set in the strategy concern the connection between the tourist pole of Old Xanthi and the rest of the city, the emergence of the city center as an engine of development and diffusion of knowledge, innovation and employment, as well as the improvement of infrastructure efficiency.

The implementation of the cited above policies can contribute positively: a) to increase the number of visitors to the city center and Old Xanthi, b) to the promotion of local products and their connection with tourism and culture of the city, c) in the activation of the local potential networks d) reducing unemployment and increasing incomes, e) in saving resources and improving the quality of the environment, always by creating equal participation opportunities for vulnerable social groups.

Keywords

environmental design

sustainable development

urban resilience

medium-sized city

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	v
Abstract	vii
Περιεχόμενα	ix
Κατάλογος Εικόνων	x
Κατάλογος Πινάκων	xi
Συντομογραφίες & Ακρωνύμια.....	xii
1. Εισαγωγικά.....	1
1.1 Γενικά.....	1
1.2 Στόχοι – Επιδιωκόμενα αποτελέσματα	1
1.3 Μεθοδολογία και ερευνητική διαδικασία	2
1.4 Δομή Διπλωματικής Εργασίας.....	2
2. Πόλεις και κίνδυνοι.....	4
2.1 Οι σύγχρονες πόλεις.....	4
2.2 Οι προκλήσεις των πόλεων σήμερα	7
2.3 Προσαρμογή των πόλεων σε νέες συνθήκες.....	8
3. Πολιτικές για το αστικό περιβάλλον.....	11
3.1 Περιβαλλοντικός σχεδιασμός αστικών περιοχών	11
3.2 Νέες τάσεις και νοηματοδοτήσεις στην αστική ανάπτυξη.....	13
3.3 Βιωσιμότητα των πόλεων	14
4. Καλές πρακτικές - Παραδείγματα ανθεκτικών πόλεων	18
4.1 Αστική ανθεκτικότητα στην πράξη.....	18
4.2 Πόλεις ανά τον κόσμο στον δρόμο της ανθεκτικότητας.....	22
4.3 Η ανθεκτικότητα των πόλεων στην Ελλάδα	24
5. Η περίπτωση της Ξάνθης	29
5.1 Γενικά στοιχεία	29
5.2 Πολεοδομική οργάνωση και αστικό περιβάλλον.....	29
5.3 Ελεύθεροι χώροι και αστικό πράσινο	32
5.4 Οδικό δίκτυο - Μεταφορές.....	35
5.5 Ενέργεια	38
5.6 Περιβαλλοντικές υποδομές	40
5.7 Κοινωνικές δομές.....	42
6. Προτάσεις για την ενίσχυση ανθεκτικότητας της Ξάνθης	44
6.1 Υλοποιημένα προγράμματα αστικής ανάπτυξης	44
6.2 Νέες προτεραιότητες	45
6.3 Προκλήσεις	48
6.4 Στόχοι – Πεδία δράσης.....	51
6.5 Προτάσεις για την πόλη της Ξάνθης.....	53
6.6 Συμμετοχή των κατοίκων στον σχεδιασμό	59
7. Συμπεράσματα – Προοπτικές.....	62
Βιβλιογραφία.....	64

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 2 - 1: Αθήνα - Άποψη της σύγχρονης πόλης από ψηλά	6
Εικόνα 2 - 2: Πράσινη, προσβάσιμη και έξυπνη πόλη.....	9
Εικόνα 3 - 1: Βιοκλιματική προσέγγιση κατά τον σχεδιασμό αστικού χώρου	12
Εικόνα 3 - 2: Οι πόλεις είναι χωρικές συγκεντρώσεις ανθρώπινης δραστηριότητας	14
Εικόνα 4 - 1: Η ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αστική ανάπτυξη	19
Εικόνα 4 - 2: Η Νέα Ορλεάνη και η «πρόκληση» του τυφώνα Κατρίνα.....	23
Εικόνα 4 - 3: Αεροφωτογραφία αστικού κέντρου στην Ελλάδα	25
Εικόνα 5 - 1: Η περιοχή παρέμβασης στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο της Ξάνθης ..	30
Εικόνα 5 - 2: Πολεοδομική και συγκοινωνιακή οργάνωση στην πόλη της Ξάνθης.....	33
Εικόνα 5 - 3: Θεματικό πάρκο Λιμνίο στην αστική περιοχή της Ξάνθης.....	34
Εικόνα 5 - 4: Ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου στην πόλη της Ξάνθης	36
Εικόνα 5 - 5: Πεζογέφυρα στον ποταμό Κόσυνθος	41
Εικόνα 5 - 6: Κέντρο Κοινότητας Δήμου Ξάνθης.....	43
Εικόνα 6 - 1: Δήμος Ξάνθης - Πρόταση ανάπλασης Πλατείας Εμπορίου.....	54
Εικόνα 6 - 2: Δημιουργία ασύρματου μητροπολιτικού δικτύου Wi-Fi	55
Εικόνα 6 - 3: Ηλεκτροκίνητο όχημα του Δήμου Ξάνθης.....	57
Εικόνα 6 - 4: Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ στο εμπορικό κέντρο της Ξάνθης.....	58
Εικόνα 6 - 5: Παρεμβάσεις στρατηγικής αστικής ανθεκτικότητας στην Ξάνθη.....	60

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 5 - 1: Τροχαία ατυχήματα σε κόμβους στην αστική περιοχή της Ξάνθης	37
Πίνακας 5 - 2: Προτεραιότητα χρήσης διαφόρων μορφών ενέργειας (Ο πίνακας προέκυψε από συζητήσεις με τοπικούς προμηθευτές καυσίμων, νοικοκυριά, κτλ.)	38

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

Ακολουθούν κάποια παραδείγματα:

ΔΕ	Διπλωματική Εργασία
ΕΑΠ	Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο
ΘΕ	Θεματική Ενότητα
ΠΕ	Πτυχιακή Εργασία
ΠΣ	Πρόγραμμα Σπουδών
ΣΥΝ	Συντονιστή

1. Εισαγωγικά

1.1 Γενικά

Η σύγχρονη εποχή βρίσκει την ανθρωπότητα να έχει κάνει τεράστια άλματα προόδου σε όλους τους τομείς. Την βρίσκει όμως επίσης αντιμέτωπη με τις επιπτώσεις της ίδιας της της ανάπτυξης. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στις αστικές περιοχές του πλανήτη, οι οποίες συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού.

Οι οικονομικές προκλήσεις της εποχής, η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και η κλιματική αλλαγή, είναι μόνο ορισμένα από τα πολλά προβλήματα που συνοδεύουν τις σύγχρονες πόλεις, οι οποίες μοιάζουν ανήμπορες να απαντήσουν στις προκλήσεις της εποχής χωρίς το κατάλληλο πλαίσιο σχεδιασμού.

Οι έννοιες της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας είναι πιο επίκαιρες από ποτέ και φαίνεται πως οι στρατηγικές που αναπτύσσονται στο πλαίσιο αυτών είναι οι μόνες που μπορούν να δώσουν απάντηση στα προβλήματα των πόλεων. Η αστική μορφή που εξασφαλίζει ή τουλάχιστον συμβάλλει σημαντικά στην ανθεκτικότητα ενός σύγχρονου αστικού συστήματος απασχολήσει τους πολεοδόμους. Οι πόλεις του κόσμου διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους, διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και συνεπώς απαιτούν την εφαρμογή διαφορετικών πρακτικών στις διάφορες προκλήσεις που τους παρουσιάζονται.

1.2 Στόχοι – Επιδιωκόμενα αποτελέσματα

Η προστασία και αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος αποτελεί βασική παράμετρο του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, όπως επίσης και βασική ανάγκη για την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Πρωταρχικός στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση εννοιών όπως αυτές του περιβάλλοντος, της αειφόρου ανάπτυξης και του περιβαλλοντικού σχεδιασμού, όπως επίσης και η διερεύνηση του εθνικού και ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου, όσον αφορά στον περιβαλλοντικό αστικό σχεδιασμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η περιοχή μελέτης που διερευνάται είναι η πόλη της Ξάνθης, μια πόλη μεσαίου μεγέθους, η οποία αποτελεί ιδανικό χώρο για την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου περιβαλλοντικού σχεδίου. Αφού πραγματοποιηθεί μια περιεκτική και σύντομη ανάλυση της

υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή ακολουθούν προτάσεις, οι οποίες επικεντρώνονται σε θέματα όπως είναι η πολεοδομική οργάνωση, οι μεταφορές, οι αστικές αναπλάσεις, ο ενεργειακός σχεδιασμός, οι περιβαλλοντικές υποδομές και ο τομέας της υγείας.

1.3 Μεθοδολογία και ερευνητική διαδικασία

Για την εκπόνηση της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν ελληνικές και ξενόγλωσσες βιβλιογραφικές πηγές με αναφορές από κεφάλαια βιβλίων, άρθρα, ερευνητικές εργασίες, καθώς και μελέτες από το αρχείο των αρμόδιων Υπηρεσιών του Δήμου Ξάνθης. Οι σχετικές βιβλιογραφικές αναφορές επισημαίνονται στην τελευταία ενότητα της εργασίας.

Έπειτα από την έρευνα και την συλλογή των απαραίτητων δεδομένων από τις διαθέσιμες πηγές, καθορίστηκαν οι ενότητες της εργασίας με στόχο την κατανόηση των εννοιών που σχετίζονται με τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την αστική ανθεκτικότητα, καθώς και την προώθηση πολιτικών για την εφαρμογή τους σε πόλεις μεσαίου μεγέθους, όπως η Ξάνθη.

1.4 Δομή Διπλωματικής Εργασίας

Η παρούσα εργασία διαρθρώνεται σε επτά ενότητες / κεφάλαια:

Το πρώτο κεφάλαιο είναι εισαγωγικό και περιλαμβάνει βασικά στοιχεία για το αντικείμενο και τους στόχους της διπλωματικής εργασίας καθώς και την μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την σύνταξη της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι προκλήσεις και οι κίνδυνοι που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι σύγχρονες πόλεις με αφορμή οικονομικά δεδομένα, την ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και την κλιματική αλλαγή. Παράλληλα, γίνεται αναφορά για την προσαρμογή των πόλεων στις νέες συνθήκες.

Το τρίτο κεφάλαιο αφορά πολιτικές για τον σχεδιασμό του αστικού περιβάλλοντος. Αναφέρονται βασικές αρχές που συμβάλλουν στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό αστικών περιοχών, καθώς και νέες τάσεις που διαμορφώνουν το πλέγμα της αστικής ανάπτυξης. Επίσης, αναλύεται η σύνδεση της αστικής ανθεκτικότητας με την αστική ανάπτυξη και περιγράφεται η βιώσιμη, ανθεκτική μορφή της. Συνοψίζοντας, αναφέρονται τα βασικά

στοιχεία που συντελούν σε μία βιώσιμη και ανθεκτική αστική μορφή, καθώς και οι στόχοι των βιώσιμων και ανθεκτικών πόλεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται καλές πρακτικές και παραδείγματα πολιτικών που εφαρμόστηκαν με σκοπό την ενίσχυση της ανθεκτικότητας σε πόλεις μεσαίου μεγέθους. Στην ουσία παρουσιάζεται η αστική ανθεκτικότητα στην πράξη με εφαρμοσμένα παραδείγματα από πόλεις ανά την υφήλιο, αλλά και την Ελλάδα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη της Ξάνθης. Παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν την πολεοδομική οργάνωση και στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος, όπως των χώρων πρασίνου και των ελεύθερων χώρων. Παράλληλα αναλύονται χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και των μεταφορικών δεδομένων. Επίσης, καταγράφονται οι περιβαλλοντικές υποδομές και ενεργειακά στοιχεία της αστικής περιοχής. Επιπλέον, παρουσιάζονται οι κοινωνικές δομές που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται προτάσεις για την ενίσχυση ανθεκτικότητας της Ξάνθης. Γίνεται αναφορά σε υλοποιημένα προγράμματα αστικής ανάπτυξης που έχουν εφαρμοστεί στην περιοχή και τίθενται νέες προτεραιότητες με βάση τις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η συγκεκριμένη πόλη. Επιπρόσθετα, αναλύονται τα πεδία δράσης και παρουσιάζονται ορισμένες προτάσεις για την πόλη της Ξάνθης. Τέλος, προτείνονται μέθοδοι για τη συμμετοχή των κατοίκων στον σχεδιασμό.

Στο έβδομο κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα της έρευνας και παρουσιάζονται οι προοπτικές για την διασφάλιση της ανθεκτικότητας σε πόλεις μεσαίου μεγέθους όπως η Ξάνθη.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των βιβλιογραφικών αναφορών.

2. Πόλεις και κίνδυνοι

2.1 Οι σύγχρονες πόλεις

Οι πόλεις αποτελούν, από αρχαιότατων χρόνων, περιοχή κατοικίας και συγκέντρωσης ανθρώπων και ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Για το λόγο αυτό, οι πόλεις εμφανίζουν περισσότερα ανθρωπογενή και λιγότερα φυσικά στοιχεία σε σχέση με την ύπαιθρο (Μπίθας, 2001). Παρ' όλα αυτά, δεν υπάρχει γενικευμένος ορισμός που να περιγράφει με ολοκληρωμένο τρόπο τα συστατικά στοιχεία μιας πόλης. Έτσι λοιπόν, χρησιμοποιείται μια ποικιλία χαρακτηριστικών για τον προσδιορισμό της έννοιας της πόλης, όπως είναι το μέγεθος, η δομή, η χωρική διάρθρωση, η οικονομία, οι διαθέσιμοι πόροι κ.α. Ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά που προσδιορίζει το μέγεθος μιας πόλης είναι ο πληθυσμός. Έτσι, με κριτήριο τον πληθυσμό, ένα αστικό κέντρο χαρακτηρίζεται μικρό, μεσαίο ή μεγάλο.

Ο σχεδιασμός του αστικού χώρου και του περιβάλλοντος περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τη ρύθμιση του φυσικού ή του ανθρωπογενούς χώρου, αυτό δηλαδή που αποκαλείται σήμερα χωρικός σχεδιασμός. Ο χωρικός σχεδιασμός ταυτίζεται (σχεδόν) με το σχεδιασμό του περιβάλλοντος και κατά συνέπεια οι έννοιες «χώρος», «περιβάλλον», «σχεδιασμός» και «ανάπτυξη» είναι στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους (Μπεριάτος, 2000). Επομένως, κύριος στόχος του περιβαλλοντικού αστικού σχεδιασμού είναι να καταστούν και πάλι οι ανθρώπινοι οικισμοί βιώσιμοι. Αυτό σημαίνει ότι θα λειτουργούν και θα αναπτύσσονται σύμφωνα με τις αρχές της ασφάλειας, της ισότητας, της υγιεινής, της βιοκλιματικής δόμησης καθώς και της περιβαλλοντικής και οικολογικής πρόνοιας (Μπεριάτος, 2000). Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η εφαρμογή των παραπάνω αρχών μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με την υιοθέτηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος σχεδιασμού.

Σήμερα, περισσότερο από το μισό του συνολικού πληθυσμού της γης κατοικεί σε αστικές περιοχές, ενώ εκτιμάται ότι μέχρι το 2050 ο πληθυσμός αυτός θα φτάσει τα 6.25 δισεκατομμύρια (United Nations, 2013). Το γεγονός αυτό αποδεικνύει τη μεταβολή της οικονομικής και κοινωνικής δομής του κόσμου σε σχέση με παλαιότερα χρόνια, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού ζούσε και εργαζόταν σε αγροτικές περιοχές. Η συγκέντρωση όλο και περισσότερων ανθρώπων και ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στις πόλεις τα τελευταία χρόνια είχε σαν αποτέλεσμα τη συρρίκνωση των φυσικών διεργασιών. Έτσι, καθώς τα φυσικά στοιχεία έχουν περιοριστεί στα αστικά κέντρα, εξυπηρετώντας

πλέον κυρίως αισθητικούς σκοπούς, οι φυσικές και βιολογικές λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την ύπαρξη των πόλεων ικανοποιούνται κατά κύριο λόγο από οικοσυστήματα που βρίσκονται έξω από τον αστικό ιστό (Μπίθας, 2001). Αυτό αποδεικνύει ότι οι πόλεις σήμερα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως αυτάρκειες.

Σύμφωνα με τον Camagni «Πόλη σημαίνει την άρνηση του προτύπου ανθρώπινης και κοινωνικής οργάνωσης που βασίζεται στη σχέση ανθρώπου - φύσης και την εγκαθίδρυση ενός προτύπου που βασίζεται στη σχέση ανθρώπου - ανθρώπου. Στον οικονομικό τομέα, η παραγωγική διαδικασία βασίζεται στην κοινωνική οργάνωση, το κεφάλαιο, την ενέργεια και την πληροφορία, σε αντίθεση με προηγούμενα πρότυπα όπου η παραγωγή βασιζόταν στη γη και την εργασία». Ακόμη, οι πόλεις συχνά αντιμετωπίζονται ως πυρήνες ανάπτυξης και οικονομικής ευημερίας για τα διάφορα κράτη, αφού παρουσιάζουν σημαντικά κοινωνικά και οικονομικά πλεονεκτήματα, μέσω της συγκέντρωσης σε αυτές πληθυσμού, πόρων και επενδύσεων. Επιπλέον, η διαμονή στις πόλεις δίνει τη δυνατότητα ευκολότερης πρόσβασης σε υπηρεσίες όπως η υγειονομική περίθαλψη, η ύδρευση, η εκπαίδευση, η ηλεκτρική ενέργεια κ.α. Βέβαια, προκειμένου τα πλεονεκτήματα αυτά να αξιοποιηθούν για μια αειφόρο και φιλική προς το περιβάλλον ανάπτυξη των πόλεων, κρίνεται απαραίτητη η υιοθέτηση κατάλληλης και ευέλικτης κυβερνητικής πολιτικής η οποία θα είναι ικανή να αντιμετωπίσει τις απειλές και τις προκλήσεις που ανακόπτουν την πορεία των πόλεων προς τη βιωσιμότητα.

Η ραγδαία και ταχύτατη ανάπτυξη των πόλεων είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του περιβάλλοντός τους αλλά και του περιαστικού χώρου. Η συνεχής συγκέντρωση ανθρώπων και ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στις πόλεις είχε σαν συνέπεια τη δημιουργία περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η δημιουργία στερεών και υγρών αποβλήτων, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η κοινωνική υποβάθμιση κ.α. Παρόλα αυτά, ενώ ο πληθυσμός και το μέγεθος των πόλεων αυξανόταν με πολύ γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια και τα περιβαλλοντικά προβλήματα οξύνονταν, οι Κυβερνήσεις και αρχές πολλών χωρών και πόλεων δεν έδειξαν το απαραίτητο ενδιαφέρον για την εξεύρεση λύσεων και τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος. Βασική αιτία των παραπάνω θεωρείται η σχετική αδυναμία και δυσκολία έγκαιρης κατανόησης και αντιμετώπισης του προβλήματος της περιβαλλοντικής υποβάθμισης των πόλεων (Μπίθας, 2001). Όσον αφορά τα μέτρα που μπορούν και θα

πρέπει να ληφθούν για την πρόληψη της υποβάθμισης ή την αποκατάσταση του αστικού περιβάλλοντος, θα μπορούσαν θεωρητικά να χωριστούν σε δυο μεγάλες κατηγορίες.



Εικόνα 2 - 1: Αθήνα - Άποψη της σύγχρονης πόλης από ψηλά

Έτσι λοιπόν, διακρίνονται μέτρα που αποτελούν άμεσες περιβαλλοντικές παρεμβάσεις της πολιτείας καθώς και μέτρα που αποτελούν κρατικές οικονομικές παρεμβάσεις περιβαλλοντικής σκοπιμότητας. Ειδικότερα, η πρώτη κατηγορία μέτρων περιλαμβάνει άμεσες παρεμβατικές δράσεις στη διαδικασία του σχεδιασμού των πόλεων, συμβάλλοντας σημαντικά στη βελτίωση του περιβάλλοντός τους. Κάτι τέτοιο όμως μπορεί να αξιοποιηθεί σε μεγαλύτερο βαθμό σε υπό διαμόρφωση περιαστικές περιοχές, ενώ έχει περιορισμένες δυνατότητες εφαρμογής σε ήδη υφιστάμενες πολεοδομικές ενότητες. Άλλοι τρόποι εφαρμογής των άμεσων περιβαλλοντικών παρεμβάσεων είναι η απαγόρευση δραστηριοτήτων που κρίνονται ότι έχουν ή έχουν επιβλαβείς συνέπειες για το περιβάλλον (π.χ. περιορισμοί απόρριψης ρυπαντικών ουσιών στο περιβάλλον, απαγόρευση ανοιχτής καύσης υλών κ.α.), καθώς και η προώθηση περιβαλλοντικών υπηρεσιών από το Δημόσιο (π.χ. κατασκευή υπαίθριων χώρων και χώρων πρασίνου, πάρκων πόλης, χώρων αναψυχής κ.α.). Από την άλλη, η δεύτερη κατηγορία μέτρων περιλαμβάνει πιο έμμεσες παρεμβάσεις, όπως επιβολή φορολογίας για επιβαρυντικές προς το περιβάλλον δραστηριότητες, επιδοτήσεις επιχειρήσεων που ρυπαίνουν κ.α. (Μπίθας, 2001).

2.2 Οι προκλήσεις των πόλεων σήμερα

Τις τελευταίες δυο δεκαετίες οι πόλεις αντιμετωπίζουν μια σειρά από νέες αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές προκλήσεις. Οι προκλήσεις αυτές συνδέονται με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και στις ευρωπαϊκές πόλεις είναι πιο έντονες λόγω του ανταγωνισμού τους στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Οι κυριότερες λοιπόν προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι:

- Η ανταγωνιστικότητα. Οι επιχειρήσεις και οι διάφοροι κλάδοι των ευρωπαϊκών πόλεων πρέπει να είναι ανταγωνιστικές σε ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο.
- Η κοινωνική συνοχή. Οι πόλεις αντιμετωπίζουν προβλήματα ανεργίας και κοινωνικού διαχωρισμού διαφόρων μορφών. Οι ανισότητες στο εσωτερικό μίας πόλης είναι συνήθως πολύ μεγαλύτερες από εκείνες μεταξύ πόλεων. Άμεσα συνδεδεμένα με τα παραπάνω είναι η ένταξη των μεταναστών και των εθνικών μειονοτήτων καθώς και η εγκληματικότητα.

Η ανταγωνιστικότητα και η κοινωνική συνοχή συναρτώνται όλο και περισσότερο με το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις. Για την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων απαιτείται συνολική αντιμετώπιση των προβλημάτων, η οποία μπορεί να υλοποιηθεί μόνον μέσω του χωρικού σχεδιασμού σε χωροταξικό και πολεοδομικό επίπεδο.

Ως κύριες προκλήσεις που σχεδιάζεται να αντιμετωπιστούν με σκοπό την αστική ανθεκτικότητα των πόλεων εντοπίζονται:

- Η ολοκληρωμένη και στοχευμένη αναπτυξιακή παρέμβαση στα αστικά κέντρα με στόχο την αποκατάσταση του οικονομικού τους ιστού και τη λειτουργία τους ως κινητήριες δυνάμεις στην ευρύτερη περιοχή επιρροής τους.
- Η αντιστροφή της κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης των αστικών περιοχών, ιδίως των περιοχών συγκέντρωσης μειονεκτικών κοινωνικών ομάδων, των υποβαθμισμένων εμπορικών κέντρων των μεγάλων πόλεων (ιδίως στα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης) και των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών / βιοτεχνικών / επαγγελματικών ζωνών.
- Η άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης, με την αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που δημιουργούν θέσεις απασχόλησης και την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών.

- Η προώθηση της σύνδεσης καινοτομίας και επιχειρηματικότητας στο αστικό περιβάλλον, με αιχμή τη στρατηγική της έξυπνης εξειδίκευσης.
- Η αντιστροφή της αστικής διάχυσης μέσω της προώθησης της αρχής της «συμπαγούς πόλης» και παράλληλα, η ένταξη του κεντρικού πυρήνα, της περιαστικής ζώνης, των περιμετρικών περιοχών και της άμεσα επηρεαζόμενης υπαίθρου σε ενιαίες τοπικές στρατηγικές ανάκαμψης, αναβάθμισης και ανάπτυξης.
- Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου και η ανάπτυξη δομών κοινωνικής οικονομίας και στέγασης με την ενεργό συμμετοχή των πολιτών.

2.3 Προσαρμογή των πόλεων σε νέες συνθήκες

Οι πόλεις αντικατοπτρίζουν τις ανθρώπινες κοινωνίες και τη διαδικασία προσαρμογής αυτών στις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Αποτελούν, επομένως, κοινωνικο - οικολογικά συστήματα, καθώς χαρακτηρίζονται από εσωτερικές δομές και διαδικασίες, που υπόκεινται σε εξωτερικές και εσωτερικές διαταραχές σε διάφορες χωρικές και χρονικές κλίμακες. Έτσι, ενώ κυριαρχούνται από ανθρώπους, διαθέτουν πολλούς τύπους οικοσυστημάτων, που δημιουργία μια ετερογένεια και ποικιλία διαστάσεων που συνυπάρχει και αλληλοεπιδρά. Πρόκειται για πολύπλοκα, προσαρμοστικά συστήματα, τα οποία εξελίσσονται συνεχώς και διαποτίζονται από αβεβαιότητα, στοιχεία που καταδεικνύουν ότι πρέπει να αντιμετωπίζονται και να σχεδιάζονται ως σύνολο.

Οι άνθρωποι βασίζονται και αλληλοεπιδρούν με τα οικοσυστήματα για ικανοποίηση των αναγκών τους και ανάπτυξη. Τις τελευταίες δεκαετίες η αλλοίωση των οικοσυστημάτων εντατικοποιείται συνεχώς. Οι αλλαγές που συντελούνται συμβάλλουν στην ενίσχυση της αστικής θέρμανσης. Παράλληλα, οι ίδιες οι πόλεις αντιμετωπίζουν μια σειρά ετερογενών προκλήσεων, που χαρακτηρίζονται από αυξανόμενη πολυπλοκότητα και αβεβαιότητα. Οι επικινδυνότητες και οι συνέπειες της αστικής θέρμανσης αμφισβητούν την ικανότητά μας για προσαρμογή και ανάπτυξη, καθώς τα οικοσυστήματα χάνουν, με αυξανόμενο ρυθμό, την ικανότητα παροχής οικοσυστημικών υπηρεσιών και αγαθών.

Οι πόλεις θεωρούνται από τα πιο μακροχρόνια και ανθεκτικά συστήματα, διαθέτοντας μια εγγενή ικανότητα επιβίωσης, παράλληλα όμως επηρεάζονται σοβαρά από το ταχέως μεταβαλλόμενο περιβάλλον τους (περιβαλλοντικό, κοινωνικό, οικονομικό) και τις επικινδυνότητες που αντιμετωπίζουν. Η προσαρμογή σε αυτή την αστική πολυπλοκότητα,

σε συνδυασμό με τις πολύπλευρες κρίσεις (συμπεριλαμβανομένης της αστικής θέρμανσης), απαιτεί αλλαγές στα διάφορα υποσυστήματα των πόλεων και κυρίως στο υφιστάμενο σύστημα σχεδιασμού τους.



Εικόνα 2 - 2: Πράσινη, προσβάσιμη και έξυπνη πόλη

Ο χωρικός σχεδιασμός αναγνωρίζεται ως ένας από τους καλύτερους τρόπους αντιμετώπισης της αστικής θέρμανσης και επίτευξης της βιώσιμης ανάπτυξης. Για να επιτευχθεί, όμως, προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, ο σχεδιασμός θα πρέπει να ενσωματώσει στη διαδικασία του τις αβεβαιότητες, να προβλέπει τις επικινδυνότητες και τις επιπτώσεις της και να παρέχει τρόπους αντιμετώπισής, μέσω της λήψης κατάλληλων μέτρων για την πρόληψη/ελαχιστοποίηση των ζημιών και την αξιοποίηση ευκαιριών που μπορεί να προκύψουν. Η αναγκαιότητα αυτή έχει οδηγήσει τα τελευταία χρόνια στην εμφάνιση οικοσυστημικών προσεγγίσεων στον σχεδιασμό.

Προσαρμογή των πόλεων στις νέες συνθήκες σημαίνει πρόβλεψη των αρνητικών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και λήψη των κατάλληλων μέτρων για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημιάς που αυτές μπορούν να προκαλέσουν ή εκμετάλλευση των ευκαιριών που δύναται να προκύψουν. Ο κύριος στόχος της προσαρμογής είναι η μείωση της κλιματικής ευπροσβλητότητας συγκεκριμένων περιφερειών, οικονομικών τομέων

δραστηριότητας ή πληθυσμών. Έχει αποδειχθεί ότι η επαρκώς προγραμματισμένη, έγκαιρη ανάληψη δράσης για την προσαρμογή εξοικονομεί χρήματα και σώζει ζωές μακροπρόθεσμα. Τα μέτρα προσαρμογής μπορούν, για παράδειγμα, να περιλαμβάνουν επενδύσεις σε υποδομή για την προστασία από φυσικές καταστροφές, την ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης αποδοτικής χρήσης των πόρων, την ενίσχυση των συστημάτων κοινωνικής προστασίας ή τη θέσπιση επαρκών μέτρων πρόληψης (π.χ. επενδύσεις σε πυροσβεστικό εξοπλισμό).

3. Πολιτικές για το αστικό περιβάλλον

3.1 Περιβαλλοντικός σχεδιασμός αστικών περιοχών

Σε παγκόσμια κλίμακα οι σύγχρονες πόλεις χαρακτηρίζονται από υπερεκμετάλλευση του φυσικού χώρου, υπεροχή του δομημένου περιβάλλοντος έναντι του φυσικού, πυκνή δόμηση και σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα που υποβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και συνεπώς τις συνθήκες ζωής των κατοίκων.

Επίσης, στα σύγχρονα αστικά κέντρα καταναλώνονται τα 3/4 περίπου της παγκόσμιας ενέργειας προκαλώντας και αντίστοιχη ρύπανση. Όλα αυτά, και σε συνδυασμό με το παγκόσμιο πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής, υπογραμμίζουν την αναγκαιότητα για στροφή στις καθαρές και ανανεώσιμες μορφές ενέργειας και στη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Κρίνεται επιτακτική η υιοθέτηση στρατηγικών, μεθόδων και αρχών στο σχεδιασμό του χώρου που να αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των οικολογικών επιπτώσεων, στην περιβαλλοντική αποκατάσταση των πόλεων, στην εξοικονόμηση των φυσικών και ενεργειακών πόρων, στη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Καθώς λοιπόν παρατηρείται ότι, σε διεθνές επίπεδο, τα πολλαπλά περιβαλλοντικά προβλήματα που βρίσκονται σε εξέλιξη ολοένα και μεγεθύνονται, καθίσταται αναγκαία η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και ην υιοθέτηση μεθόδων και αρχών στον αστικό σχεδιασμό που θα αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των οικολογικών επιπτώσεων, στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Μακροπούλου, 2009).

Η βιωσιμότητα των πόλεων έχει αναδειχθεί σε μέγιστη προτεραιότητα των περιβαλλοντικών πολιτικών σε διεθνές επίπεδο εξαιτίας της αύξησης του κόστους των ορυκτών καυσίμων, της εξάντλησης των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων, των περιβαλλοντικών προβλημάτων (ατμοσφαιρική ρύπανση, ρύπανση των υδάτων και του εδάφους κ.α.) και των συνυφασμένων προβλημάτων υγείας των ανθρώπων (Raydan and Steemers, 2006).

Η ποιότητα της ζωής των εκατομμυρίων ανθρώπων που κατοικούν στις πόλεις δύναται να βελτιωθεί εφόσον προηγουμένως κατανοηθούν όλοι εκείνοι οι παράγοντες που επιδρούν στο αστικό μικροκλίμα και εφόσον η μορφολογία των πόλεων ανταποκριθεί με τη σειρά

της στους παράγοντες αυτούς με τέτοιο τρόπο ώστε να καταστεί κατάλληλη για το αστικό περιβάλλον.

Ο αστικός σχεδιασμός που ανταποκρίνεται στις κλιματικές συνθήκες αποτελεί παράγοντα κλειδί για τη βιωσιμότητα των πόλεων, καθώς επιτρέπει μεμονωμένα κτίρια να εκμεταλλευτούν καθαρές μορφές και ανανεώσιμες μορφές ενέργειας και βελτιώνει τις συνθήκες θερμικής άνεσης των πεζών και τη δραστηριότητα στους αστικούς υπαίθριους χώρους. Επιπλέον, μπορεί να ελαττώσει την εξάρτηση των κατοίκων των πόλεων από τον κλιματισμό των κτιρίων και από τα ιδιωτικά οχήματα (Erell, 2008).

Ο αστικός σχεδιασμός υπό την κλιματική θεώρηση σχετίζεται με τη φυσική μορφολογία της πόλης, όπως αυτή διαμορφώνεται από το πλάτος και το σχήμα των δρόμων, τον προσανατολισμό και τη διάταξη των συνθετικών στοιχείων της (δρόμων, κτιρίων κ.ά), τα ύψη των κτιρίων, την μορφολογία των κτιρίων, την πυκνότητα δόμησης, τη διάρθρωση των χρήσεων γης κ.ο.κ.

Βασική αρχή της βιοκλιματικής προσέγγισης του αστικού σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση συνθηκών άνεσης μέσα από τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των βασικών περιβαλλοντικών παραμέτρων: τον ηλιασμό, την ηλιοπροστασία, την ανεμοπροστασία, τον αερισμό και το φυσικό δροσισμό.



Εικόνα 3 - 1: Βιοκλιματική προσέγγιση κατά τον σχεδιασμό αστικού χώρου

Αυτές οι παράμετροι επηρεάζονται από τα κλιματολογικά δεδομένα, την τοπογραφία, τη γεωμετρία ή μορφολογία του χώρου. Η γεωμετρία του χώρου αποτελεί καθοριστικό

παράγοντα για τη διαμόρφωση του αστικού μικροκλίματος, εφόσον επιδρά σημαντικά στις συνθήκες ηλιασμού-σκίασης και προσδιορίζει τη ροή του ανέμου (Χαραλαμπίδης, 2009). Η διάταξη του τεχνητού ή φυσικού περιβάλλοντος και η τοπογραφία της περιοχής καθορίζουν τον τρόπο ροής του αέρα με αποτέλεσμα να διαμορφώνουν τόσο την ταχύτητα όσο και τη διεύθυνση του ανέμου.

3.2 Νέες τάσεις και νοηματοδοτήσεις στην αστική ανάπτυξη

Το ευρωπαϊκό πλαίσιο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης αλλά και διαχείρισης των ευρωπαϊκών πόρων απαιτεί αυξημένη αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα και ολοκληρωμένο χαρακτήρα των παρεμβάσεων. Ιδιαίτερα, αυτό επιτυγχάνεται μέσω της κατεύθυνσης για την χωρική και θεματική συγκέντρωση των πόρων, στις κρίσιμότερες και μεγαλύτερου πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος προκλήσεις. Ειδικότερα, ο σχεδιασμός στρατηγικών και πλέγματος παρεμβάσεων δε θα πρέπει να είναι τομεακός, αλλά εντοπισμένος σε θέματα στα οποία μπορούν να συνεργαστούν και να δρουν συμπληρωματικά παρεμβάσεις διαφόρων τύπων.

Οι πόλεις είναι χωρικές συγκεντρώσεις ανθρώπινης δραστηριότητας και επικοινωνίας. Αποτελούν τις μηχανές της Ευρωπαϊκής οικονομίας παρέχοντας θέσεις εργασίας και υπηρεσίες και λειτουργούν ως καταλύτες δημιουργικότητας και καινοτομίας σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Περίπου το 70% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζει σε αστική περιφέρεια και αυτές οι περιοχές παράγουν περισσότερο από τα δυο τρίτα (2/3) του ΑΕΠ της. Ωστόσο, είναι επίσης χώροι όπου συγκεντρώνονται επίμονα προβλήματα, όπως η ανεργία, ο απομονωτισμός και η φτώχεια, καθώς και οξύτερες περιβαλλοντικές πιέσεις.

Για την επιλογή των περιοχών εφαρμογής της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης προκρίνονται οι περιοχές που έχουν προσδιοριστεί ως χώροι παρεμβάσεων αστικής ανασυγκρότησης και αντιμετωπίζουν έντονες προκλήσεις: οικονομικές, περιβαλλοντικές, κλιματικής αλλαγής, δημογραφικές, λειτουργικής οργάνωσης της πόλης. Επίσης, οι στρατηγικές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης εφαρμόζονται σε περιοχές που περιλαμβάνουν ζώνες αποβιομηχάνισης, που δοκιμάζονται περισσότερο από την οικονομική κρίση με τα συνακόλουθα φαινόμενα αστικής φτώχειας και υψηλών ποσοστών ανεργίας και κοινωνικού αποκλεισμού ή περιοχές αλλαγών χρήσεων γης και αυθαίρετης δόμησης.

3.3 Βιωσιμότητα των πόλεων

Οι πόλεις του ανεπτυγμένου και αναπτυσσόμενου κόσμου αναγνωρίζονται και σήμερα ως μέρος του περιβαλλοντικού προβλήματος. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Agenda 21 που αποτέλεσε για αρκετά χρόνια τον κυρίαρχο οδηγό δράσης προς την βιώσιμη ανάπτυξη έχει ιδιαίτερο κεφάλαιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη των ανθρώπινων οικισμών. Τόσο η Ατζέντα 21 όσο και στο σύνολό της η συζήτηση της δεκαετίας του '90 για τη βιώσιμη ανάπτυξη θεωρεί ότι οι πόλεις αποτελούν όχι απλώς συμπυκνώσεις περιβαλλοντικών προβλημάτων, αλλά σημαντικό μέρος της πλανητικής περιβαλλοντικής κρίσης, καθώς με την λειτουργία τους υποβαθμίζουν το άμεσο αστικό περιβάλλον και την περιφέρεια γύρω από αυτό και συμβάλλουν σημαντικά στα πλανητικά περιβαλλοντικά προβλήματα. Για πρώτη φορά στην ιστορία της συζήτησης για την προστασία του περιβάλλοντος όμως δεν προτείνεται η εξάλειψη ή η εγκατάλειψή τους, αλλά η υιοθέτηση πολιτικών για τη βελτίωση του άμεσου αστικού περιβάλλοντος και την προώθηση του πλανητικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης.



Εικόνα 3 - 2: Οι πόλεις είναι χωρικές συγκεντρώσεις ανθρώπινης δραστηριότητας

Οι πόλεις γίνονται πλέον αντιληπτές όχι μόνο ως μέρος του προβλήματος, αλλά και ως κρίσιμο μέσο για την προώθηση του οικουμενικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Η διαφοροποίηση αυτή είναι ακόμη μια ένδειξη της πραγματιστικής, διαχειριστικής και πρακτικής στάσης του περιβαλλοντισμού της δεκαετίας του '90, σε αντίθεση τόσο με τον

ρομαντικό χαρακτήρα του στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, όσο και με τον οραματικό και ουτοπικό χαρακτήρα του στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Η πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα των προβλημάτων της σύγχρονης πόλης και η ποικιλία των προβλημάτων διαφορετικών πόλεων ανά τον κόσμο ενώθηκαν κάτω από ένα όρο, κοινό για όλες τις πόλεις: τη μη βιωσιμότητα. Ο όρος επιχειρεί να περιγράψει τόσο τις δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης μέσα στις πόλεις όσο και τη σχέση τους με το φυσικό περιβάλλον σε επίπεδο τοπικό, περιφερειακό και πλανητικό. Προτείνονται λοιπόν τομείς δράσης, στρατηγικές και μέσα εφαρμογής για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Η αστική βιωσιμότητα γίνεται ένας στόχος για την ίδια την πόλη, για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών μέσα στην πόλη αλλά και ένα μέσο προώθησης του οικουμενικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Η βιώσιμη πόλη όπως και η βιώσιμη ανάπτυξη είναι ένας οικουμενικός στόχος με τοπικά προγράμματα προώθησης.

Η πόλη αναδεικνύεται ως η κατάλληλη κλίμακα προώθησης μέτρων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης. Όπως διατυπώνεται στο European Charter of Cities and Towns Towards Sustainability (Ευρωπαϊκή Χάρτα των Πόλεων προς την Βιωσιμότητα): Είμαστε πεπεισμένοι ότι η πόλη είναι η μεγαλύτερη ενότητα ικανή να αντιμετωπίσει καταρχάς τις πολλές αστικές, αρχιτεκτονικές, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές, φυσικών πόρων και περιβαλλοντικές ανισορροπίες που καταστρέφουν τον σύγχρονο κόσμο μας και η μικρότερη κλίμακα στην οποία τα προβλήματα έχει νόημα να λυθούν με έναν συνολικό και βιώσιμο τρόπο. Καθώς κάθε πόλη είναι διαφορετική θα πρέπει να βρούμε ατομικούς δρόμους προς τη βιωσιμότητα. Θα ενσωματώσουμε τις αρχές της βιωσιμότητας σε όλες μας τις πολιτικές και θα κάνουμε τις δυνάμεις των πόλεών μας τη βάση των τοπικά κατάλληλων στρατηγικών.

Επισημαίνεται ότι η αστική κλίμακα αποτελεί κρίσιμο επίπεδο προώθησης πολιτικών με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, δεν μπορεί όμως να είναι το μοναδικό. Απαιτείται κάθετη δικτύωση με εθνικές και περιφερειακές πολιτικές, διεθνείς συμφωνίες και δίκτυα συνεργασίας. Επιπλέον, απαιτείται οριζόντια δικτύωση ανάμεσα σε τομείς της κοινωνίας, επαγγελματικούς και επιστημονικούς φορείς, δημόσιους οργανισμούς της διοίκησης, επιχειρήσεις και κινήσεις της κοινωνίας των πολιτών.

Πριν επιχειρηθεί ένα ορισμός της βιώσιμης πόλης, μπορούν να διατυπωθούν τρία καθοριστικά ζητήματα που διαμορφώνουν το εννοιολογικό πλαίσιο της αστικής βιωσιμότητας:

- Ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου της πόλης σε σχέση με το μέλλον του πλανητικού οικοσυστήματος. Η συζήτηση για την προστασία του περιβάλλοντος μετατοπίστηκε από την κατανόηση της πόλης ως ένοχης για την επικείμενη παγκόσμια περιβαλλοντική και κοινωνική καταστροφή στην προώθησή της ως μέσου για την επίτευξη του οικουμενικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης της πόλης με τη «φύση». Στο πλαίσιο της σύγχρονης συζήτησης, η σχέση αντίθεσης και κυριαρχίας της πόλης επάνω στον φυσικό της υποδοχέα και τις φυσικές διαδικασίες αντικαθίσταται από μια «οργανική» σχέση αλληλεπίδρασης και αμοιβαιότητας.
- Ο επαναπροσδιορισμός της ίδιας της φύσης της πόλης. Η πόλη - μηχανή, απολύτως ανθρωπογενής και κατακερματισμένη σε ξεχωριστούς τομείς γης και αστικής διαχείρισης αντικαθίσταται από την πόλη - οικοσύστημα, όπου όλα τα αστικά ζητήματα συνδέονται οργανικά τόσο μεταξύ τους, όσο και με τη φυσική ενδοχώρα της πόλης.

Επιχειρώντας τη διατύπωση ορισμού της βιώσιμης πόλης και λαμβάνοντας υπόψη τον δυναμικό χαρακτήρα του αστικού φαινομένου, δίνεται έμφαση σε διαδικασίες και όχι σε συγκεκριμένα συστατικά μιας παγιωμένης κατάστασης. Έτσι, ένας ορισμός εργασίας για τη χρήση αυτού του πονήματος μπορεί να διατυπωθεί ως εξής: Βιώσιμη είναι η πόλη που λειτουργεί και αναπτύσσεται καλύπτοντας δίκαια τις ανάγκες όλων των κατοίκων της, ενώ μειώνει τις δυσμενείς επιπτώσεις της στο άμεσο αστικό περιβάλλον, την ενδοχώρα της και το πλανητικό οικοσύστημα.

Αντανακλώντας τον πραγματισμό της έννοιας της αστικής βιωσιμότητας, ο ορισμός αυτός απομακρύνεται από το ζητούμενο της αυτάρκειας ή της απόλυτης προσαρμογής σε μια εξιδανικευμένη και ανώτερη «φύση».

Οι πόλεις από τις απαρχές της ιστορίας τους αλληλεπιδρούν με την ύπαιθρο αλλά και με άλλες πόλεις και συνιστούν κόμβους πολλαπλών δικτύων, υλικών και άυλων, που σήμερα καλύπτουν τον πλανήτη. Ο προτεινόμενος ορισμός αποφεύγει την υπαγόρευση της αστικής λειτουργίας από εξωτερικές, ανώτερες, «φυσικές» διαδικασίες, όπως και τη «φυσικοποίηση» της αστικής λειτουργίας των πόλεων. Εξάλλου, στο πνεύμα της βιώσιμης ανάπτυξης από την οποία προέκυψε και στην οποία στοχεύει, η αστική βιωσιμότητα δεν

περιορίζεται σε αμιγώς περιβαλλοντικά ζητήματα, αλλά προωθεί την κοινωνική συνοχή και την οικονομική μεγέθυνση.

4. Καλές πρακτικές - Παραδείγματα ανθεκτικών πόλεων

4.1 Αστική ανθεκτικότητα στην πράξη

Ο όρος ανθεκτικότητα προέρχεται από τις φυσικές επιστήμες και την οικολογία και την τελευταία δεκαετία χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο στη συζήτηση για την προστασία του περιβάλλοντος σε διάφορα επίπεδα χωρικής αναφοράς, από τις γειτονιές και τις πόλεις ως τις περιφέρειες και τον πλανήτη. Όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, έτσι και η ανθεκτικότητα επιχειρεί να αντιμετωπίσει την πολυπλοκότητα των συστημάτων και να αναγνωρίσει τόσο τις φυσικές όσο και τις κοινωνικές τους διαστάσεις.

Στη συζήτηση για το περιβάλλον η κυριαρχία της κλιματικής αλλαγής και των προβλεπόμενων καταστροφικών της συνεπειών σε τοπικό επίπεδο συνδέθηκε με μια ακόμη μετατόπιση στον τρόπο με τον οποίο γίνεται αντιληπτή η φύση και το μέλλον της κοινωνίας μέσα σε αυτήν. Η έννοια της βιωσιμότητας έδινε έμφαση στη σταθερότητα, την κυκλικότητα των φυσικών διαδικασιών και τη διατήρηση της ανάπτυξης. Αντίθετα, η έννοια της ανθεκτικότητας προβάλλει ως κεντρική την διακινδύνευση, την κρίση, την απότομη αλλαγή και την ικανότητα των συστημάτων να αποκριθούν και να αποκαταστήσουν μια σταθερή κατάσταση ή ακόμη και να αλλάξουν κατεύθυνση μετά από μια κρίση. Συνδέεται με την αβεβαιότητα και το ρίσκο που δημιουργούν οι καταστροφές και οι ακραίες συνθήκες τις οποίες προεικονίζει η κλιματική αλλαγή. Αποτελεί όμως απόκριση και στη συνθήκη ανασφάλειας που δημιουργήθηκε με τη νέα κρίση του καπιταλισμού που ξέσπασε το 2008 (Flint και Raco, 2012). Η βεβαιότητα της διαρκούς γραμμικής ανάπτυξης κλονίστηκε για άλλη μια φορά, και αναδείχθηκε με τρόπο αδιαμφισβήτητο η συρρίκνωση της δυνατότητας άσκησης πολιτικής από τα εθνικά κράτη και η κυριαρχία της λογικής της αγοράς ως παγκόσμιος μονόδρομος. Όπως σημειώνουν όμως οι Flint και Raco (2012) η κρίση αυτή ανέδειξε επίσης και άλλες δυνατότητες που διαφοροποιούνται από τον μονόδρομο των νεοφιλελεύθερων πολιτικών και διερευνούν νέες μορφές διακυβέρνησης και οικονομίας.

Η ανθεκτικότητα συμπληρώνει, ή τείνει να αντικαταστήσει, την έννοια της βιωσιμότητας ως κυρίαρχος στόχος του σχεδιασμού και της διαχείρισης των πόλεων, των περιφερειών και των εθνικών κρατών. Έχει ήδη κυριαρχήσει στη συζήτηση για τη θεωρία και πράξη του σχεδιασμού και της λήψης αποφάσεων σε διάφορες χωρικές κλίμακες και έχει υιοθετηθεί από εθνικές κυβερνήσεις και διεθνείς οργανισμούς, ενώ η συζήτηση για το ακριβές

περιεχόμενο της συνεχίζεται. Η ανησυχία ότι μπορεί να εξελιχθεί σε μια ακόμη λέξη - σύνθημα, κενή νοήματος και χωρίς ουσιαστική μεταρρυθμιστική δυναμική, έχει ήδη εκφραστεί (Davudi, 2012).



Εικόνα 4 - 1: Η ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αστική ανάπτυξη

Η ανθεκτικότητα στο πλαίσιο της παγκόσμιας περιβαλλοντικής κρίσης συζητήθηκε πρώτη φορά στην Διάσκεψη Κορυφής για την Βιώσιμη Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ το 2002. Η έννοια της αστικής ανθεκτικότητας εισήχθη το 2005 από τους Campanella και Vale (2005), τους επιμελητές του βιβλίου Resilient City (Ανθεκτική Πόλη). Μεταφέροντας την ανθεκτικότητα, μια ιδιότητα των υλικών ή των οικοσυστημάτων, στην πόλη, οι Campanella και Vale διερεύνησαν, μέσα από μελέτες πόλεων που υπέστησαν μεγάλες καταστροφές, τις ποιότητες και τις διαδικασίες που κάνουν μια πόλη ικανή να συνέλθει μετά από μια σοβαρή

κρίση, να ξεπεράσει το τις δυσμενείς επιπτώσεις της και συνεχίσει να αναπτύσσεται στο μέλλον. Οι πόλεις, στην ιστορία τους, έχουν επιδείξει την ικανότητα αυτή.

Εκκινώντας από αυτή την πρώτη προσέγγιση, η συζήτηση της αστικής ανθεκτικότητας μελετά τους τρόπους με τους οποίους διάφορες πόλεις κατάφεραν να ξεπεράσουν φυσικές ή μη καταστροφές, ερευνά τη δυνατότητα των σύγχρονων πόλεων να αντέξουν μια σοβαρή κρίση και, κυρίως, επιχειρεί να σχεδιάσει τα αστικά χαρακτηριστικά και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που θα εξασφαλίσουν αυτή τη δυνατότητα. Κυρίαρχη στη συζήτηση είναι η αβεβαιότητα και η ανασφάλεια που διαμορφώνεται από τη νέα πλανητική συνθήκη της κλιματικής αλλαγής, στην οποία τα κράτη, οι περιφέρειες και οι πόλεις οφείλουν να προσαρμοστούν. Οι πόλεις συγκεκριμένα, θα πρέπει αφ' ενός να συμβάλλουν στη μείωση του φαινομένου και των επιπτώσεών του και αφ' ετέρου να προετοιμαστούν επαρκώς για τις ενδεχόμενες επιπτώσεις που θα ενσκήψουν, με τρόπο απρόβλεπτο και διαφοροποιημένο, στην κάθε περιοχή. Και ενώ η έμφαση στη συζήτηση της αστικής βιωσιμότητας τοποθετείται στη μείωση της συμβολής των πόλεων στα πλανητικά περιβαλλοντικά προβλήματα, η ανθεκτικότητα τοποθετεί την έμφαση στην προσαρμογή σε μια δεδομένη κατάσταση διακινδύνευσης.

Οι πόλεις στη νέα αυτή συζήτηση εμφανίζονται ευάλωτες στις καταστροφικές δυνάμεις μιας απειλητικής φύσης, τροποποιημένης από τις ανθρώπινες παρεμβάσεις. Καλούνται να αλλάξουν πορεία ανάπτυξης, τρόπο διακυβέρνησης και τεχνικές υποδομές για να μειώσουν τον κίνδυνο, όχι μόνο από την κλιματική αλλαγή, δηλαδή τα ακραία καιρικά φαινόμενα και την άνοδο της στάθμης της θάλασσας που συνδέονται με αυτήν, αλλά και από άλλες φυσικές καταστροφές και ανθρωπογενείς κρίσεις, όπως την τρομοκρατία και τις οικονομικές κρίσεις. Νέα ζητήματα, όπως ο σχεδιασμός της σίτισης των πόλεων, εισάγονται στον «αστικό μεταβολισμό» και στην εμβέλεια των χωρικών αστικών πολιτικών.

Τον Δεκέμβριο του 1999, ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) ίδρυσε το United Nations Office for Disaster Risk Reduction. Τον Μάιο του 2010, ξεκίνησε την Καμπάνια «Κάνοντας τις Πόλεις Ανθεκτικές 'Η πόλη μου ετοιμάζεται'» (UNISDR) και συνέταξε μια εργαλειοθήκη για την τοπική αυτοδιοίκηση που μπορεί να προετοιμάσει τις πόλεις για τις επερχόμενες καταστροφές και να μειώσει τους κινδύνους τους. Η κλίμακα της πόλης αναδεικνύεται και πάλι ως κρίσιμη, καθώς στεγάζει πλέον το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού του πλανήτη και διαθέτει τις κατάλληλες διοικητικές δομές.

Τόσο η έννοια της βιωσιμότητας όσο και της ανθεκτικότητας εκκινούν από τις φυσικές επιστήμες, τη βιολογία και την οικολογία και επεκτείνονται στην περιγραφή πολύπλοκων και δυναμικών συστημάτων που συγκροτούνται συνεχώς από φυσικές κοινωνικές πολιτισμικές διαδικασίες, όπως οι πόλεις, οι περιφέρειες και τα κράτη. Εξελίσσοντας αλλά και μετασχηματίζοντας τη βιωσιμότητα που εστίαζε στη συνέχεια και την κυκλικότητα των φυσικών διαδικασιών, η ανθεκτικότητα δίνει έμφαση στην αλλαγή, στη ρήξη της συνέχειας, στο απρόβλεπτο των εξελίξεων. Η φύση εννοιολογείται ως τροποποιημένη και απρόβλεπτη. Βρίθει διακινδυνεύσεων και αβεβαιοτήτων, επαγόμενων από την ανθρώπινη δραστηριότητα. Η έμφαση αυτή αγκυρώνεται στο γενικότερο αίσθημα ανασφάλειας και φόβου που τροφοδοτείται από την ανεξέλεγκτη φύση των παγκόσμιων οικονομικών διαδικασιών, την πλανητική διάσταση της περιβαλλοντικής κρίσης και τον κοινωνικό αποκλεισμό.

Ο στόχος της αστικής ανθεκτικότητας, μετατοπίστηκε από τη μείωση της συμβολής των πόλεων στα τοπικά και παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα, στην προσαρμογή στις επερχόμενες περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές κρίσεις. Η κλιματική αλλαγή έχει κεντρική θέση μεταξύ των επερχόμενων κινδύνων και υπαγορεύει μια επιστημονικά αποδεδειγμένη, τεχνικά διαχειρίσιμη, παγκόσμια ατζέντα για τις πόλεις. Η ανθεκτικότητα, συνεπώς, αποτελεί μια παγκόσμια περιβαλλοντική ατζέντα που συμβαδίζει με την παγκόσμια ανάγκη για ανταγωνιστικότητα των πόλεων και που έχει εξίσου επιτακτικό και συναινετικό χαρακτήρα. Η βελτίωση των υποδομών για αντιμετώπιση κρίσεων όπως είναι οι πλημμύρες και ο σχεδιασμός για αυτάρκεια στα τρόφιμα προωθούνται ως κρίσιμα πεδία της αστικής ανθεκτικότητας από διεθνείς οργανισμούς και δίκτυα.

Η βιωσιμότητα και η ανθεκτικότητα μοιράζονται την κατανόηση της «φύσης» ως πολλαπλές διαδικασίες σε αλληλένδετα επίπεδα αναφοράς που ξεκινούν από το τοπικό οικοσύστημα και φτάνουν στο πλανητικό. Μοιράζονται επίσης την πολυσυλλεκτική τους συγκρότηση, καθώς και οι δύο αναφέρονται σε περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητούμενα που βρίσκονται σε αλληλεξάρτηση. Τόσο η βιωσιμότητα, όσο και η ανθεκτικότητα, ξεκινώντας από τις φυσικές επιστήμες ευαγγελίζονται πεδία σύνθεσης τους με τις κοινωνικές επιστήμες, και δημιουργούν αισιοδοξία για το γεφύρωμα του χάσματος που παράγουν οι εκατέρωθεν θεωρήσεις.

4.2 Πόλεις ανά τον κόσμο στον δρόμο της ανθεκτικότητας

Η αστική ανθεκτικότητα αποτελεί βασικό θέμα ανταλλαγής απόψεων σε πολλά παγκόσμια φόρουμ, γεγονός που καταμαρτυρεί το βαρυσήμαντο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει τα επόμενα χρόνια για την βιώσιμη ανάπτυξη. Επεμβάσεις όπως η βελτίωση των υποδομών προκειμένου να αντιμετωπίσουν οι πόλεις μεγάλης έκτασης κρίσεις (π.χ. πλημμύρες, σεισμοί κ.α.), αλλά και η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή αποτελούν σημαντικά σημεία της αστικής ανθεκτικότητας, όπως προωθείται από διεθνείς οργανισμούς και δίκτυα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το πρόγραμμα «100 Resilient Cities» (100 Ανθεκτικές Πόλεις) που δημιουργήθηκε το 2013 από το Ίδρυμα Rockefeller και έχει ως στόχο να βοηθήσει πόλεις που βρίσκονται σε διαφορετικά σημεία του πλανήτη να γίνουν περισσότερο ανθεκτικές απέναντι στις φυσικές, κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις της σύγχρονης εποχής.

Το πρόγραμμα υποστηρίζει την υιοθέτηση πολιτικών ανθεκτικότητας οι οποίες ανταποκρίνονται όχι μόνο στα υφιστάμενα προβλήματα (shocks), αλλά και στις πιθανές προκλήσεις που ενδέχεται να προκύψουν στο μέλλον (stresses), όπως είναι για παράδειγμα η ανεργία, οι προβληματικές μεταφορικές υποδομές, η βία, η έλλειψη νερού κ.α.

Οι πόλεις που συμμετέχουν στο πρόγραμμα:

- Λαμβάνουν χρηματοοικονομικά και υλικοτεχνική καθοδήγηση προκειμένου να οριστεί ένας ανώτερος αξιωματούχος ανθεκτικότητας που θα οδηγήσει τις προσπάθειες της εκάστοτε πόλης
- Λαμβάνουν υποστήριξη από εμπειρογνώμονες για την ανάπτυξη μιας ισχυρής στρατηγικής ανθεκτικότητας.
- Αποκτούν πρόσβαση σε λύσεις και υπηρεσίες από τον ιδιωτικό, το δημόσιο τομέα και άλλους Μη Κυβερνητικούς Οργανισμούς (ΜΚΟ), που είναι ικανές να τους βοηθήσουν στην ανάπτυξη και την εφαρμογή στρατηγικών ανθεκτικότητας.
- Συμμετέχουν σε ένα, παγκοσμίου εμβέλειας, δίκτυο πόλεων μέσα από το οποίο μπορούν να μάθουν και να βοηθήσουν η μία την άλλη.

Ωστόσο, το πρόγραμμα «100 Resilient Cities» δεν στοχεύει μόνο στην παροχή μεμονωμένης βοήθειας σε ορισμένες πόλεις, αλλά ελπίζει στη δημιουργία μίας παγκόσμιας

στρατηγικής ανθεκτικότητας που θα εφαρμόζεται από τις κυβερνήσεις, τον ιδιωτικό ή το δημόσιο τομέα αλλά και από τους ίδιους τους πολίτες.



Εικόνα 4 - 2: Η Νέα Ορλεάνη και η «πρόκληση» του τυφώνα Κατρίνα

Το πρόγραμμα παρουσιάστηκε emphaticά ως ανθρωποκεντρικό και βασισμένο στις τοπικές κοινότητες και τους κατοίκους τους, με ιδιαίτερη έμφαση σε ζητήματα συμμετοχικότητας, οριζοντιότητας και ανταλλαγής «καλών πρακτικών».

Σήμερα, αν και το Ίδρυμα Rockefeller έχει αποσυρθεί από το πρόγραμμα, το δίκτυο των πόλεων υφίσταται ακόμη, καθώς και τα γραφεία ανθεκτικότητας και οι συνεργασίες με τις διάφορες επιχειρήσεις - συνεργάτες του Ιδρύματος που συμμετέχουν στις στρατηγικές ανθεκτικότητας των Δήμων. Κυρίως όμως, το ίδιο το Ίδρυμα Rockefeller εδραίωσε τόσο τη θέση του ως πρωτοπόρος και κεντρικός συνομιλητής σε υπερεθνικό επίπεδο, όσο και την ίδια τη ρητορική και λογική της ανθεκτικότητας στο πλαίσιο των παγκόσμιων αναπτυξιακών πολιτικών εφεξής.

4.3 Η ανθεκτικότητα των πόλεων στην Ελλάδα

Οι ελληνικές πόλεις αποτελούν μια ιδιαίτερη περίπτωση αστικοποίησης. Τα αναπτυξιακά και μορφολογικά τους χαρακτηριστικά διαφοροποιούνται τόσο από αυτά των βιομηχανικών χωρών του Παγκόσμιου Βορρά, όσο και των φτωχών χωρών του Παγκόσμιου Νότου. Οι σύγχρονες αλλοιώσεις του περιβάλλοντος των ελληνικών πόλεων και οι επιπτώσεις τους στην ευρύτερη ενδοχώρα και τον πλανήτη εμπεριέχουν και συνδέονται με ιστορικές, πολιτικές, πολιτισμικές και θεσμικές διαδικασίες της αστικοποίησης και αποκλίνουν σημαντικά από την παραδειγματική περίπτωση των πόλεων της δυτικής Ευρώπης.

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας καθυστέρησε και δεν συνέβη ποτέ με την ένταση και στην έκταση που συνέβη στις πόλεις της δυτικής Ευρώπης. Η βιομηχανική πόλη και η αστική κρίση της αποβιομηχάνισης δεν αποτελούν αναγνωρίσιμες και διακριτές φάσεις της αστικοποίησης στην Ελλάδα. Ο κύκλος της αστικοποίησης με τις τέσσερις φάσεις – αστικοποίηση, περιαστικοποίηση, αποσυγκέντρωση, επανασυγκέντρωση – που σύμφωνα την με Επιτροπή των Ευρωπαϊκών παρατηρήθηκε σε όλη την Ευρώπη, στις ελληνικές πόλεις δεν υπήρξε τόσο σαφής και υλοποιήθηκε με καθυστέρηση και τοπικές ιδιαιτερότητες.

Η ιδιαιτερότητα της ελληνικής πόλης, παρόλα αυτά, παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά με τις πόλεις του ευρωπαϊκού Νότου, που σχετίζονται μεταξύ τους στην οικονομία, το πολιτικό σύστημα, τον κοινωνικό σχηματισμό (Χριστοδούλου, 2015).



Εικόνα 4 - 3: Αεροφωτογραφία αστικού κέντρου στην Ελλάδα

Η ελληνική πόλη έχει αναπτυχθεί με ιδιαίτερα υψηλές πυκνότητες και μεγάλη ανάμειξη χρήσεων γης σε όλη της σχεδόν την έκταση. Παρουσιάζει, δηλαδή, δύο από τα χαρακτηριστικά του προτύπου της συμπαγούς πόλης που προωθήθηκε από εθνικά πολεοδομικά πλαίσια και ευρωπαϊκές κατευθύνσεις ως βιώσιμη αστική μορφή. Ταυτόχρονα, παρουσιάζει περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις συγκεκριμένες ιστορικές διαδικασίες αστικοποίησης της χώρας όπως αυτές συγκροτούνται συνεχώς στη συνάντηση του τοπικού με το παγκόσμιο.

Πολιτικές, πολιτισμικές, οικονομικές, κοινωνικές συνθήκες και θεσμικά πλαίσια υλοποιούνται, παράγουν και αναπαράγουν τη διαφοροποιημένη αστική συνθήκη και τις περιβαλλοντικές αλλοιώσεις που σχετίζονται με αυτήν (Οικονόμου, 2000). Η διαχρονική αδυναμία αποτελεσματικής ρύθμισης του αστικού χώρου, αποτέλεσμα και αυτή σύνθετων διαχρονικών διαδικασιών, υλοποιείται στις ασύμβατες χρήσεις γης, τις ασφυκτικές

πυκνότητες των γειτονιών της εργολαβικής πολυκατοικίας, στην εξαφάνιση των φυσικών στοιχείων, στην έλλειψη δημόσιων χώρων πρασίνου, στις κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες, την ατμοσφαιρική ρύπανση, το τροποποιημένο κλίμα.

Το θεσμικό πλαίσιο προώθησης της αστικής βιωσιμότητας στην Ελλάδα τίθεται από την εθνική νομοθεσία της προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και από εκείνη που ρυθμίζει τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Τα δύο αυτά νομοθετικά πλαίσια – της ρύθμισης της αστικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος – παρέμειναν εντελώς διαχωρισμένα μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '90 και την ενσωμάτωση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης στην πολεοδομική νομοθεσία.

Ο πρώτος και κύριος συνολικός Νόμος για την προστασία του περιβάλλοντος εισήχθη το 1986. Αφορά ένα μεγάλο εύρος ζητημάτων του περιβάλλοντος – ατμοσφαιρική ρύπανση, ρύπανση των υδάτων, του εδάφους, προστασία τοπίου, θόρυβο κ.ά. – και εισάγει τα εργαλεία για την προστασία του όπως ο καθορισμός κατευθυντήριων ή και οριακών τιμών ρύπων, ο καθορισμός ζωνών προστασίας, οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιβαλλοντικοί όροι κλπ. Ο Νόμος αυτός δεν είχε καμία ρητή αναφορά στο αστικό περιβάλλον.

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης εισήχθη για πρώτη φορά στην πολεοδομική νομοθεσία με το Νόμο 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» ο οποίος εισήγαγε καινοτομίες στην κατεύθυνση του ελέγχου της εξωαστικής γης. Δεν αποτέλεσε όμως μεταρρυθμιστικό πλαίσιο προς την κατεύθυνση της βιώσιμης διαχείρισης των φυσικών πόρων στην πόλη. Στο Νόμο αυτό διατηρούνταν τα δύο επίπεδα άσκησης του πολεοδομικού σχεδιασμού ως εξής:

α) τα Ρυθμιστικά σχέδια και Προγράμματα για την προστασία του περιβάλλοντος που αφορούν τα μεγάλα μόνο αστικά συγκροτήματα και την ευρύτερη περιοχή τους και καθορίζουν τις βασικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξή τους και την προστασία του περιβάλλοντός τους.

β) τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) που αφορούν την επικράτεια ενός δήμου, όταν αυτός περιλαμβάνει έναν τουλάχιστον οικισμό με πληθυσμό μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων και ρυθμίζουν την ανάπτυξη των πολεοδομούμενων και μη πολεοδομούμενων περιοχών σε ολόκληρη την εδαφική του έκταση. Όταν δεν υπάρχει τέτοιου μεγέθους οικισμός τότε συντάσσονται τα Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης

(ΣΧΟΟΑΠ) που ρυθμίζουν στην ουσία μικρότερους οικισμούς και την ευρύτερη περιοχή τους με τρόπο ώστε να υπάρχει συμπληρωματικότητα των χρήσεων και των δικτύων. Τα ΓΠΣ και τα ΣΧΟΟΑΠ εξειδικεύονται για τις προς πολεοδόμηση περιοχές, στις Πολεοδομικές Μελέτες, όπου ορίζονται με ακρίβεια οι χρήσεις γης, οι οικοδομήσιμες περιοχές, οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, οι όροι δόμησης και τα δίκτυα, και στις Μελέτες Εφαρμογής, στις οποίες γίνονται και οι απαραίτητες τακτοποιήσεις στις ιδιοκτησίες.

Δύο χρόνια αργότερα δημοσιεύτηκε ο πρώτος νόμος που αφορούσε τον χωροταξικό σχεδιασμό, ο οποίος επίσης υιοθέτησε την έννοια της «αειφόρου» ανάπτυξης. Ο Νόμος 2742/1999 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» είχε στόχο τη θέσπιση θεμελιωδών αρχών και τη θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού που προωθούν την αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη, κατοχυρώνουν την παραγωγική και κοινωνική συνοχή, διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο του εθνικού χώρου και στις επιμέρους ενότητές του και ενισχύουν τη θέση της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Σήμερα, ο Νόμος 4269/2014 «Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη Ανάπτυξη» ρυθμίζει το σύνολο του συστήματος χωρικού σχεδιασμού στη χώρα. Στο Νόμο αυτό εμφανίζεται για πρώτη φορά η έννοια του χωρικού σχεδιασμού στο πλαίσιο του οποίου αντιμετωπίζεται συνολικά ο χωροταξικός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός.

Το νέο πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού έχει ως στόχο να απλοποιήσει και να επιταχύνει την εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων. Επιχειρείται έτσι μεγαλύτερη ευελιξία στην ανάπτυξη της ιδιωτικής και δημόσιας γης έτσι ώστε να γίνει περισσότερο ελκυστική στους επενδυτές. Τα νέα Ειδικά Χωρικά Σχέδια, που μπορούν να τροποποιήσουν τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια και άλλες ισχύουσες πολεοδομικές ρυθμίσεις για τη χωροθέτηση έργων στρατηγικής σημασίας, φαίνεται να είναι το κύριο εργαλείο προώθησης αυτού του στόχου. Στην Ελλάδα, στα χρόνια της κρίσης και των προγραμμάτων οικονομικής αναπροσαρμογής, ο στόχος της περιβαλλοντικής προστασίας γενικά τέθηκε με όρους αντιφατικούς και αποκλίνοντες στη δημόσια σφαίρα: παρουσιάστηκε αφενός ως εμπόδιο στον στόχο της ανάπτυξης και της επανάκαμψης της οικονομίας, αφετέρου ως στοιχείο οικονομικής μεγέθυνσης και προσέλκυσης επενδυτικών κεφαλαίων, ενσωματώνοντας τη ρητορική του «οικολογικού εκσυγχρονισμού» και της «πράσινης ανάπτυξης».

Έτσι, η κεντρική πολιτική σκηνή υιοθέτησε συχνά την προσέγγιση που θεωρεί την προστασία του περιβάλλοντος εμπόδιο στην οικονομική ανάπτυξη, όπως αυτή είχε διατυπωθεί στις αρχές της δεκαετίας του '70 και κυριάρχησε στη συζήτηση της πρώτης διάσκεψης του ΟΗΕ για το περιβάλλον. Η άρση των περιβαλλοντικών ελέγχων και πολεοδομικών περιορισμών, όπως για παράδειγμα προωθήθηκε μέσα από το Νόμο 3894/2010 για την «Επιτάχυνση και Διαφάνεια Υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων», γνωστός και ως Νόμος Fast Track, συνδέεται με τη δημιουργία ευνοϊκού επενδυτικού κλίματος και την ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη. Η περιβαλλοντική προστασία γίνεται πολυτέλεια στο όνομα της οικονομικής μεγέθυνσης. Ταυτόχρονα, την ίδια περίοδο διατυπώνεται μια αποκλίνουσα ρητορική που δεν βλέπει σύγκρουση ανάμεσα στην περιβαλλοντική προστασία και την οικονομική ανάπτυξη, αντιθέτως θεωρεί ότι τα δύο μπορούν να συνδυαστούν και να αλληλοϋποστηριχτούν. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης ενεργοποιείται για να νομιμοποιήσει πολιτικές και έργα, αποδίδοντάς τους «πράσινη» χροιά. Στο πνεύμα της θεωρίας του «οικολογικού εκσυγχρονισμού», η βιώσιμη διαχείριση των αποβλήτων, η μετακίνηση της παραγωγής ενέργειας προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η προστασία ενός ευαίσθητου οικοσυστήματος μπορούν να τροφοδοτήσουν την «πράσινη ανάπτυξη».

Σ' αυτή την κατεύθυνση, μεγάλης κλίμακας επενδύσεις για εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης αιολικής και ηλιακής ενέργειας, και νέου τύπου τουριστικές εγκαταστάσεις που εντάσσονται στις διαδικασίες του νόμου για τις fast track επενδύσεις, χαρακτηρίζονται «πράσινες» και ταυτόχρονα προωθητικές για την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας.

5. Η περίπτωση της Ξάνθης

5.1 Γενικά στοιχεία

Η στρατηγική ανθεκτικότητας για την Ξάνθη θέτει ως περιοχή παρέμβασης το Εμπορικό και Διοικητικό Κέντρο (ΕΔΚ) της πόλης, όπου συγκεντρώνονται οι κύριες διοικητικές και οικονομικές λειτουργίες της πόλης και διέρχονται οι κύριοι κυκλοφοριακοί άξονες (αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί). Η πλειονότητα των λειτουργιών της περιοχής έχουν υπερτοπική εμβέλεια με αναφορά σε όλο το Δήμο, καθώς και στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης.

Η περιοχή παρέμβασης καταλαμβάνει κεντροβαρική γεωγραφική θέση στην πόλη της Ξάνθης και χαρακτηρίζεται από κοινά στοιχεία, χρήσεις, λειτουργίες και προβλήματα.

Στον Δήμο Ξάνθης, το ποσοστό ανεργίας βρίσκεται στα επίπεδα του 30%, πλήττοντας ιδιαίτερα τους νέους. Στην πόλη τις δυσμενέστερες συνέπειες έχουν υποστεί τα επαγγέλματα του εμπορίου και οι απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών, οι ειδικευμένοι τεχνίτες, οι ανειδίκευτοι εργάτες και οι μικροεπαγγελματίες.

Στην Ξάνθη κατοικούν δύο μεγάλες πληθυσμιακές ομάδες στις οποίες παρουσιάζονται έντονα προβλήματα φτώχειας και κοινωνικής ένταξης, οι Παλιννοστούντες από τις χώρες της Πρώην Σοβιετικής Ένωσης και οι Ρομά.

5.2 Πολεοδομική οργάνωση και αστικό περιβάλλον

Σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, η Ξάνθη ορίζεται ως κέντρο περιφερειακής ανάπτυξης, αστικός πυκνωτής υπηρεσιών για την υποστήριξη του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα και πόλος αστικού και εναλλακτικού / ορεινού τουρισμού. Η πόλη διαθέτει καλή διασύνδεση με τα μεταφορικά δίκτυα, ενώ η προοπτική διασύνδεσης με τη Βουλγαρία της προσδίδει μερικώς και διασυνοριακό ρόλο.

Στον πολεοδομικό ιστό της, η Ξάνθη έχει δύο πόλους με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και διαφαινόμενη δυναμική: α) την Παλιά Πόλη στα βόρεια που παρουσιάζει αυξημένη ελκυστικότητα, β) την περιοχή των καπναποθηκών στα νότια με κτίσματα ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας και δυνατότητες απόδοσης σε αυτά χρήσεων που προσαρμόζονται

στις απαιτήσεις της σύγχρονης ζωής στην πόλη. Ανάμεσα στις περιοχές αυτές υπάρχει ζώνη κεντρικών λειτουργιών με αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση, υψηλές πυκνότητες και μεγάλους κτιριακούς όγκους.

Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) προβλέπεται να συνδεθούν οι πόλοι έλξης της Παλιάς Πόλης και των καπναποθηκών, βελτιώνοντας παράλληλα τα πολεοδομικά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά της ενδιάμεσης κεντρικής ζώνης. Επιπλέον, προβλέπεται η δημιουργία ενός συμπαγούς κεντρικού πυρήνα πόλης, στον οποίο αποτρέπεται η κυκλοφορία των οχημάτων, με επιδίωξη την προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας με εφαρμόζοντας εκτεταμένες πεζοδρομήσεις σε οδούς της κεντρικής ζώνης.



Εικόνα 5 - 1: Η περιοχή παρέμβασης στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο της Ξάνθης

Η περιοχή παρέμβασης καλύπτει σημαντικό τμήμα του ιστορικού κέντρου της πόλης και χαρακτηρίζεται από τις συγκεντρώσεις εγκαταστάσεων υπηρεσιών, εμπορίου, αναψυχής και γραφείων. Ειδικότερα, οι υπηρεσίες παρουσιάζουν μια συγκέντρωση δυτικά του ιστορικού κέντρου, ενώ ένας σημαντικός αριθμός τραπεζικών υποκαταστημάτων είναι συγκεντρωμένος περιμετρικά από την κεντρική πλατεία της Ξάνθης. Το εμπόριο αποτελεί την κατεξοχήν δραστηριότητα που αναπτύσσεται εντός της περιοχής παρέμβασης, το οποίο εξαπλώνεται σε μεγαλύτερη ακτίνα. Επιπλέον, ο χώρος διεξαγωγής της υπαίθριας λαϊκής αγοράς στην Πλατεία Εμπορίου αποτελεί μία κατεξοχήν εμπορική περιοχή με περιοδική λειτουργία μια φορά την εβδομάδα.

Ιδιωτικά γραφεία και ιατρεία διατάσσονται με ιδιαίτερη πυκνότητα γύρω από την Πλατεία Δημοκρατίας (κεντρική πλατεία), ενώ ορισμένα βρίσκονται διασκορπισμένα στους κύριους εμπορικούς άξονες της πόλης. Ο κορεσμός των παραδοσιακών περιοχών συγκέντρωσης των διαφόρων γραφείων και η επέκταση του εμπορικού κέντρου δημιούργησε τάσεις εξάπλωσης και σε άλλες περιοχές. Στην περιοχή του κέντρου βρίσκονται μερικές από τις πιο σημαντικές ξενοδοχειακές μονάδες που διαθέτει η πόλη. Επίσης, η περιοχή παρέμβασης συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό εστιατορίων, καφενείων και γενικότερα δραστηριοτήτων αναψυχής, οι οποίες συναντώνται κυρίως κατά μήκος των εμπορικών αξόνων. Το βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής παρέμβασης χαρακτηρίζεται από την οικιστική του χρήση και παρουσιάζει ιδιαίτερες τάσεις ανάπτυξης.

Επίσης, ένα άλλο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η γειτνίασή της με την Παλιά Πόλη της Ξάνθης, η οποία αποτελεί έναν οικισμό με μεγάλη ιστορική κληρονομιά και αρχιτεκτονική αξία. Ο οικισμός της Παλιάς Ξάνθης αποτελεί ένα ενιαίο οικιστικό σύνολο με διακριτικά χαρακτηριστικά. Είναι από τους καλύτερα διατηρημένους παραδοσιακούς οικισμούς στη χώρα, και παρουσιάζει μια εντυπωσιακή ποικιλία αρχιτεκτονικών τύπων και ρυθμών στα κτίρια του. Η περιοχή παρέμβασης για την εφαρμογή της στρατηγικής αστικής ανθεκτικότητας περιλαμβάνει λειτουργικές συνδέσεις με την Παλιά Πόλη μέσω των προτεινόμενων δράσεων.

5.3 Ελεύθεροι χώροι και αστικό πράσινο

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) προβλέπει τη δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων προτείνοντας σχετικά χρονοδιαγράμματα ιεράρχησης και υλοποίησης. Η βασική λογική είναι ότι πρέπει να ικανοποιηθούν οι στεγαστικές και λοιπές ανάγκες λόγω πληθυσμιακής αύξησης, χωρίς υπερβολική εξάπλωση που θα κατακερμάτιζε τον πολεοδομικό ιστό και θα δυσκόλευε την δημιουργία δικτύων υποδομής, ανεβάζοντας υπερβολικά τις δαπάνες, ενώ συγχρόνως πρέπει να ενθαρρύνονται οι αναπτυξιακές τάσεις που διαφαίνονται και οι αναπτυξιακές δράσεις που κρίνονται σημαντικές, με κατάλληλη διαχείριση χρήσεων γης. Βασικό μέλημα είναι η δημιουργία μικρών πληθυσμιακών ενοτήτων με πληρέστερη υποδομή σε κοινωφελείς και κοινόχρηστους χώρους.

Επίσης, προτεραιότητα για το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) είναι η ανάγκη εκπόνησης ειδικών μελετών (ανάπλασης, συγκοινωνιακών, διαμόρφωσης πρασίνου κλπ.) και μάλιστα προτείνει συγκεκριμένες περιοχές όπως προσδιορίζονται σε σχετικούς χάρτες.

Ειδικότερα, για την περιοχή του κέντρου της πόλης προβλέπεται η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων και η δημιουργία ενεργών οικοδομικών τετραγώνων, όπως επίσης και όπου αλλού κρίνει ο Δήμος ότι αυτό είναι αναγκαίο. Η μελέτη αυτή και η εφαρμογή της θεωρούνται ιδιαίτερα κρίσιμες για την ποιοτική αναβάθμιση ενός μεγάλου μέρους του κεντρικού τομέα της πόλης της Ξάνθης, όπου έχουν ήδη υλοποιηθεί μεγάλες πυκνότητες και συντελεστές δόμησης και υπάρχει έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου. Η μελέτη αυτή θα επιλέξει τα κατάλληλα οικοδομικά τετράγωνα για τις σχετικές εφαρμογές, θα θέσει το θεσμικό, οικονομικό και τεχνικό πλαίσιο εφαρμογής τους και θα προχωρήσει σε σχεδιαστικές λύσεις για τα οικοδομικά αυτά τετράγωνα.

Το περιαστικό δάσος που περιβάλλει το βόρειο και ανατολικό μέρος της πόλης της Ξάνθης αποτελεί τη φυσική απόληξη των υπωρειών της Ροδόπης, όπου είναι χτισμένη η πόλη. Χωρίζεται από το δρόμο που οδηγεί στη Σταυρούπολη και αποτελεί το προστατευόμενο τμήμα μίας δασικής έκτασης, που εκτείνεται από τη Χρύσα έως τα Κιμμέρια. Ένα τμήμα του, έχει διαμορφωθεί από το Δασαρχείο σε χώρο αναψυχής και περιπάτου, γνωστό ως «Παιδικό Άλσος». Το περιαστικό δάσος αποτελεί ένα σημαντικό φυσικό πόρο του Δήμου Ξάνθης, που ενώνει τον αστικό χώρο με τα ορεινά τμήματα των υπωρειών της Ροδόπης δημιουργώντας έτσι το εξω-αστικό περιβάλλον της Παλιάς Πόλης.

Επιπρόσθετα, εντός του οικιστικού ιστού της πόλης της Ξάνθης συναντάμε πλήθος ελεύθερων ανοιχτών χώρων, όπου διαμορφώνονται σημαντικοί θύλακες πρασίνου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμά αποτελεί η περίπτωση του πάρκου της Πλατείας Διοικητηρίου. Ο Δήμος Ξάνθης, σχετικά πρόσφατα, προχώρησε στην ανάπλαση του πάρκου ενσωματώνοντας σε αυτό νέες χρήσεις. Παράλληλα, η συγκεκριμένη περιοχή συνενώθηκε με την Πλατεία Δημοκρατίας, δημιουργώντας έναν ενιαίο ανοιχτό χώρο στο κέντρο της πόλης.



Εικόνα 5 - 2: Πολεοδομική και συγκοινωνιακή οργάνωση στην πόλη της Ξάνθης

Ακόμη, ένα παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της δημιουργίας του θεματικού πάρκου Λιμνίου, η ανάπλαση του οποίου χρηματοδοτήθηκε στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μακεδονία – Θράκη 2007-2013» προβλέποντας πλήρη αναμόρφωση της περιοχής. Επιπλέον, στην πλευρά του πάρκου που βρίσκεται απέναντι από το παλιό γήπεδο του ΑΟΞ (στην ανατολική όχθη του ποταμού Κόσυνθου) κατασκευάστηκε ποδηλατόδρομος. Σκοπός των παραπάνω δυο αναπλάσεων ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου αστικού πάρκου υψηλής ποιότητας με νέες κοινωνικές δραστηριότητες, αναψυχής και πολιτισμού. Η περιοχή απέκτησε τη δική της ταυτότητα και ήδη έχει γίνει ένας νέος πόλος έλξης τόσο για τους κατοίκους της Ξάνθης, όσο και για την ευρύτερη περιοχή.



Εικόνα 5 - 3: Θεματικό πάρκο Λιμνίο στην αστική περιοχή της Ξάνθης

Επιπρόσθετα, το συγκρότημα της Πανεπιστημιούπολης ΠΡΟΚΑΤ, το οποίο χωροθετείται σε μια μεγάλη έκταση στο ανατολικό τμήμα της πόλης, περικλείει χώρους πρασίνου στο εσωτερικό του. Τέλος, στην πόλη υπάρχουν και μικρότερα πάρκα, όπως αυτά του Μεγάλου Αλεξάνδρου και της Κυψέλης, καθώς και μικροί χώροι πρασίνου.

Η ύπαρξη χώρων πρασίνου στο αστικό περιβάλλον βελτιώνει την ποιότητα ζωής των πολιτών. Η βλάστηση συμβάλλει στη μείωση των θορύβων, ενώ παράλληλα δεσμεύει τη σκόνη και τους αέριους ρύπους. Παράλληλα, το φύλλωμα των φυτών συγκρατεί ένα μεγάλο

μέρος της ηλιακής ακτινοβολίας βελτιώνοντας το αστικό μικροκλίμα, ενώ μέσω της διαπνοής των φυτών επιτυγχάνεται η εξισορρόπηση της υγρασίας κατά τους θερινούς μήνες του χρόνου (Αριανούτσου & Γεωργίου & Δημητρακόπουλος & Καρτάλης & Παναγιωτίδης & Σταματόπουλος, 1999).

5.4 Οδικό δίκτυο - Μεταφορές

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η επεξεργασία ενός οδικού δικτύου απαιτείται η ομαδοποίησή του (κατακόρυφη ιεράρχηση), ανάλογα με τη σημασία της κάθε μιας οδού και τη συμβολή της στην επίλυση των προβλημάτων μετακίνησης στην πόλη. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου της πόλης της Ξάνθης έχει σκοπό να δώσει σε κάθε οδικό σύνδεσμο ένα χαρακτήρα, ο οποίος προσδιορίζεται από το είδος της εξυπηρέτησης που προσφέρει. Η κατάταξη μιας οδού σε μια συγκεκριμένη κατηγορία αναδεικνύει ανάγκες αναβάθμισης (διαπλάτυνση, διαχωρισμός επιφάνειας κυκλοφορίας, αλλαγή χάραξης, αλλαγή ορίων ταχύτητας, κ.λπ.) ή υποβάθμισης της υφιστάμενης οδού (μείωση των διαστάσεων ή των στοιχείων της διατομής, μέτρα κατευνασμού ταχύτητας, διεύρυνση χρήσεων οδού κ.λπ.) (Δόσιου & Πρόιος & Ακριώτη & Λαλικίδου, 2016).

Σύμφωνα με το υφιστάμενο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ξάνθης, το οδικό δίκτυο της πόλης ιεραρχείται σε πρωτεύουσες αρτηρίες, δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες και οδούς τοπικής σημασίας. Επιπρόσθετα, στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο προσδιορίζεται η λειτουργία δυο δακτυλίων ενός εξωτερικού περιμετρικά της πόλης και ενός εσωτερικού για την εξυπηρέτηση του κέντρου, χωρίς όμως να εξειδικεύεται η στόχευση τους καθώς στον καθορισμό τους χρησιμοποιούνται και οδοί με ιδιαίτερα προβλήματα.

Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων δεν σχεδιάστηκαν με φιλικές προδιαγραφές στη μαζική χρήση των οχημάτων. Σήμερα, σε μεγάλα τμήματα των οδών στην Ξάνθη, τα υφιστάμενα πεζοδρόμια είναι ανεπαρκή με αποτέλεσμα την υποχρεωτική κίνηση του πεζού επί του καταστρώματος της οδού. Για τα εμποδιζόμενα άτομα οι συνθήκες είναι δυσμενέστερες. Έτσι, κρίνονται απαραίτητες οι αλλαγές σε γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των πεζοδρομίων με σκοπό την ασφαλέστερη κυκλοφορία των πεζών. Για την υλοποίηση των επεμβάσεων με σκοπό την εξάλειψη του παραπάνω φαινομένου πρέπει να ληφθεί υπόψη η ενδεχόμενη μείωση των θέσεων στάθμευσης παράλληλα σε κάθε οδό.



Εικόνα 5 - 4: Ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου στην πόλη της Ξάνθης

Τα προβλήματα οδικής ασφάλειας συναρτώνται άμεσα με τη γεωμετρία και τον εξοπλισμό των δρόμων, ιδιαίτερα σε σημεία όπου υπάρχουν τέμνουσες κινήσεις κυκλοφορίας, όπως συμβαίνει στους κόμβους του οδικού δικτύου. Περίπου μια σε κάθε τέσσερις θανατηφόρες συγκρούσεις εμφανίζεται κοντά σε κόμβο, ενώ από αυτούς ο ένας στους τρεις έχει την προβλεπόμενη σήμανση. Η γεωμετρία των οδών επιδέχεται βελτιώσεων σε κόμβους στην πόλη της Ξάνθης, όπου μπορούν να υλοποιηθούν επεμβάσεις με σκοπό την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Σε κάθε κόμβο παράμετροι όπως ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων,

η πολυπλοκότητα των κινήσεων, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, οι χρόνοι αναμονής στους φωτεινούς σηματοδότες δημιουργούν αρνητικά αποτελέσματα στην κυκλοφορία οχημάτων και πεζών.

Η πόλη της Ξάνθης διατρέχεται από σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο εφάπτεται στο ανατολικό τμήμα της. Ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται νοτιοανατολικά της πόλης σε μια περιοχή όπου αναπτύσσονται χρήσεις χονδρεμπορίου, βιομηχανίας και βιοτεχνίας, ενώ τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται τάση για δόμηση κατοικίας. Η σιδηροδρομική γραμμή διασταυρώνεται με οδούς ισόπεδα. Οι υφιστάμενες διελεύσεις της σιδηροδρομικής γραμμής, αποτελούν ισόπεδες διαβάσεις που φυλάσσονται με δρύφακτα, ηχητικό και φωτεινό σηματοδότη αυτόματης λειτουργίας. Λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου και τις αυξημένες χρήσεις στην περιοχή, καθώς όλα τα σημεία βρίσκονται εντός του αστικού ιστού της πόλης, δημιουργούνται συνθήκες μειωμένης ασφάλειας για τους χρήστες. Σε προγενέστερη χρονική περίοδο, στις ισόπεδες διαβάσεις έχουν καταγραφεί ατυχήματα με εμπλοκή τρένου.

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	Έτος 2013	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017
Αριθμός τροχαίων ατυχημάτων	72	65	82	43	74
Θανατηφόρα	6	7	7	1	0
Νεκροί	6	8	8	1	0
Με σοβαρό τραυματισμό	11	9	6	4	2
Σοβαρά τραυματίες	12	13	6	4	2
Με ελαφρύ τραυματισμό	55	49	69	38	72
Ελαφρά τραυματίες	92	73	106	46	95

Πίνακας 5 - 1: Τροχαία ατυχήματα σε κόμβους στην αστική περιοχή της Ξάνθης

Στην αστική περιοχή έχουν θεσμοθετηθεί οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, ιδιαίτερα σε περιοχές πλησίον του κέντρου της πόλης (Παυλίδης & Κυριακίδης, 2014). Παρόλα αυτά, τις ημέρες με έντονη εμπορική κίνηση η επάρκεια των θέσεων ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης είναι περιορισμένη, με συνέπεια οι οδηγοί να σταθμεύουν ανεξέλεγκτα. Η παράνομη στάθμευση οχημάτων, οφείλεται στις ανάγκες των χρηστών για πρόσβαση σε συγκεκριμένες χρήσεις με σκοπό την άμεση κάλυψη των αναγκών τους, με αρνητικά αποτελέσματα στη λειτουργία του οδικού δικτύου. Το ποσοστό της μεσοπρόθεσμης παράνομης στάθμευσης είναι αρκετά σημαντικό, γεγονός που οφείλεται, στην έλλειψη

αστυνόμευσης της περιοχής καθώς και στην αδυναμία επιβολής των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Η αφετηρία της αστικής συγκοινωνίας στην Ξάνθη είναι χωροθετημένη στο κέντρο της πόλης, πολύ κοντά σε μια περιοχή όπου καθημερινά μετακινείται μεγάλος αριθμός πεζών. Οι βασικές δυσχέρειες της αστικής συγκοινωνίας αφορούν την πυκνότητα των δρομολογίων, την ακτινική διάρθρωση των διαδρομών που επιβαρύνει το αστικό κέντρο και προξενεί καθυστερήσεις, την ελλιπή κάλυψη περιοχών και ειδικών σημείων έλξης μετακινήσεων, καθώς και την ελλιπή κάλυψη περιμετρικών μη διαμπερών κινήσεων. Επιπλέον, η χωροθέτηση των στάσεων σε μακρινές αποστάσεις μεταξύ τους επηρεάζει αρνητικά την πρόσβαση των πολιτών στο δίκτυο.

5.5 Ενέργεια

Στην πόλη της Ξάνθης γίνεται χρήση κυρίως τριών μορφών ενέργειας: πετρελαίου, ηλεκτρισμού και βιομάζας (ξύλο, pellets, κ.α.). Επιπλέον, στην ευρύτερη περιοχή παρατηρείται η χρήση φυσικού αερίου, τόσο στη ΒΙ.ΠΕ. όσο και στο Νοσοκομείο.

Μορφές ενέργειας	Πετρέλαιο	Ηλεκτρισμός: Θέρμανση, Φωτισμός, Νοικοκυριό, κτλ.	Φυσικό αέριο	Ξύλο Pellets Βιομάζα	Άλλο
Έως 2010					-
Βιομηχανίες – Βιοτεχνίες	2	1	3	-	-
Οικιακός τομέας	1	2	-	3	-
Εμπορικά καταστήματα	2	1	-	-	-
Μεταφορές	1	-	-	-	-
2011 έως σήμερα					-
Βιομηχανίες – Βιοτεχνίες	3	1	2	4	-
Οικιακός τομέας	3	1	-	2	-
Εμπορικά καταστήματα	2	1	-	3	-
Μεταφορές	1	2	-	-	-

Πίνακας 5 - 2: Προτεραιότητα χρήσης διαφόρων μορφών ενέργειας (Ο πίνακας προέκυψε από συζητήσεις με τοπικούς προμηθευτές καυσίμων, νοικοκυριά, κτλ.)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, για την κατανομή των καταναλώσεων ανά μορφή ενέργειας στην περιοχή μελέτης έως το 2010 και από το 2011 έως σήμερα, παρατηρούμε ότι:

- Οι βιομηχανίες – βιοτεχνίες χρησιμοποιούν κατά βάση ηλεκτρισμό για την κάλυψη των αναγκών τους. Μετά το 2011 ελαττώνεται η χρήση του πετρελαίου και γίνεται στροφή προς το φυσικό αέριο, γεγονός που οφείλεται στην ανάπτυξη δικτύου φυσικού αερίου στη ΒΙ.ΠΕ. λίγα έτη πριν το 2010. Σήμερα μικρός αριθμός βιοτεχνιών χρησιμοποιεί βιοκαύσιμα.
- Ο οικιακός τομέας παρουσιάζει τις μεγαλύτερες εναλλαγές όσον αφορά την κατανομή κατανάλωσης ενέργειας με βάση το κόστος. Πριν το 2010 το πετρέλαιο βρίσκεται στην πρώτη θέση, με το ηλεκτρικό ρεύμα να ακολουθεί και τη χρήση προϊόντων βιομάζας να αξιοποιείται σε λίγες περιπτώσεις. Μετά το 2011 το ηλεκτρικό ρεύμα παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κατανάλωση, τα βιοκαύσιμα ακολουθούν, ενώ η χρήση του πετρελαίου μειώνεται δραματικά.
- Στα εμπορικά καταστήματα έχουμε μικρές μεταβολές. Η κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος βρίσκεται πάντοτε στην πρώτη θέση, με το πετρέλαιο να ακολουθεί. Μετά το 2011 ξεκινάει η χρήση βιοκαυσίμων σε μικρό αριθμό επιχειρήσεων.
- Στον τομέα των μεταφορών παρουσιάζονται πολύ μικρές μεταβολές. Κατά κύριο λόγο γίνεται χρήση πετρελαίου, ενώ μετά το 2011 εμφανίζεται πολύ μικρός αριθμός υβριδικών (ηλεκτροκίνητων) οχημάτων.

Από τα παραπάνω στοιχεία είναι εμφανής η μείωση της χρήσης των ορυκτών καυσίμων (πετρέλαιο) από τους καταναλωτές και η στροφή τους σε άλλες μορφές ενέργειας (ηλεκτρισμός – βιομάζα), οι οποίες συμφέρουν περισσότερο οικονομικά λόγω κόστους. Το γεγονός αυτό είναι αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης, η οποία εκτόξευσε το κόστος του πετρελαίου στα ύψη.

Παρόλα αυτά, η ραγδαία αύξηση και η αλόγιστη χρήση βιοκαυσίμων, ιδίως στον οικιακό τομέα με τη χρήση ξύλων ή pellets, συμβάλλει στη ρύπανση της ατμόσφαιρας και τη δημιουργία του φαινομένου της αιθαλομίχλης.

Η πόλη της Ξάνθης, τα τελευταία χρόνια, κατέχει δεσπόζουσα θέση μεταξύ των αστικών κέντρων όπου οι συγκεντρώσεις των αιωρούμενων σωματιδίων στην ατμόσφαιρα βρίσκονται πάνω από τα επιτρεπόμενα όρια, εξαιτίας της καύσης ξύλων σε τζάκια και σόμπες. Οι επιπτώσεις του φαινομένου επηρεάζουν το περιβάλλον, ενώ παράλληλα προκαλούν στους κατοίκους σοβαρά προβλήματα υγείας (αναπνευστικά προβλήματα, κ.α.).

5.6 Περιβαλλοντικές υποδομές

Το φυσικό περιβάλλον, που γειτνιάζει με την αστική περιοχή της Ξάνθης, παρουσιάζει ποικιλία στα είδη των οικοσυστημάτων που φιλοξενεί, καθώς σε αυτά διαβιούν και αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους διάφοροι οργανισμοί.

Το βόρειο τμήμα της πόλης καλύπτεται από δάσος κωνοφόρων, στο οποίο το βασικό είδος βλάστησης αποτελείται από δασικά πεύκα. Η πανίδα που φιλοξενείται στην περιοχή αποτελείται από αλεπούδες, ζαρκάδια, σκίουρους, κ.α. Επίσης, διάφορα είδη κουκουβάγιας φωλιάζουν στην περιοχή, τα οποία τρέφονται από δασόβια τρωκτικά. Στους φλοιούς των δέντρων παρατηρείται παρουσία εντόμων, τα οποία αποτελούν τροφή για μικρότερα πτηνά. Η ευρύτερη περιοχή προστατεύεται συστηματικά το καλοκαίρι (φύλαξη, έλεγχος πρόσβασης, απαγόρευση κυκλοφορίας, κλπ.) από τις αρμόδιες υπηρεσίες και εθελοντές για την αποφυγή πυρκαγιάς, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργηθεί σύστημα δικτύου δεξαμενών καθώς και δίκτυο με πυροσβεστικούς κρουνούς (Κόντη & Μοσκοφίδου, 2009).

Το βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης διαρρέεται από τον ποταμό Κόσυνθο, στην κοίτη του οποίου υπάρχει αξιόλογος υδροβιότοπος. Εντός της κοίτης του Κόσυνθου αναπαράγονται διάφορα είδη ιχθύων, ενώ περιμετρικά αυτής αναπτύσσεται ποώδη βλάστηση. Κάθε χρόνο (από 15 Απριλίου έως 30 Μαΐου), απαγορεύεται η αλιεία ιχθύων και λοιπών υδρόβιων οργανισμών, με σκοπό την αναπαραγωγή των αλιευμάτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά καιρούς έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο της παράνομης εναπόθεσης ΑΕΚΚ (απόβλητα εκσκαφών, κατασκευών και κατεδαφίσεων) στην περιοχή της κοίτης του ποταμού από ασυνείδητους πολίτες, με αποτέλεσμα τη ρύπανση της περιοχής.

Τέλος, στο ανατολικό και νότιο τμήμα της πόλης η εξέλιξη της γεωργίας οδήγησε στη μετατροπή μεγάλων εκτάσεων σε τεχνητά οικοσυστήματα για τη δημιουργία χώρων καλλιέργειας. Οι συγκεκριμένες εκτάσεις απαιτούν συνεχή τροφοδοσία με λιπάσματα, εντομοκτόνα, ζιζανιοκτόνα, αλλά και νερό. Το αποτέλεσμα αυτής της αναπτυξιακής διαδικασίας επιφέρει μια σειρά περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως τη συσσώρευση ουσιών στο περιβάλλον που δεν αποικοδομούνται, τη συγκέντρωση τοξικών ουσιών σε διάφορους οργανισμούς κ.α. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος κρίνεται επιτακτική η υιοθέτηση εναλλακτικών μορφών καλλιέργειας και λιπασμάτων.

Ο ποταμός Κόσυνθος αποτελεί το κύριο υδάτινο ρεύμα της αστικής περιοχής της πόλης της Ξάνθης, πηγάζει από τις κορυφές της Κεντρικής Ροδόπης, διασχίζει τα Πομακοχώρια και

εκβάλλει στη λίμνη Βιστωνίδα. Ο ποταμός διαρρέει την πόλη της Ξάνθης στο ανατολικό τμήμα της, λίγο πριν ανοιχτεί στην πεδιάδα. Η διευθέτησή του ολοκληρώθηκε το 1980 στα κατάντη της διαδρομής του. Οι ανάντη περιοχές είναι εγκιβωτισμένες σε φυσική χαράδρα, η οποία έχει ενισχυθεί με την τοποθέτηση συρματοκιβωτίων. Μέχρι το 1913 ο ποταμός Κόσυνθος δεν είχε την ενιαία μορφή που παρουσιάζει σήμερα. Υπήρχε ένας δευτερεύων κλάδος που έβρεχε τις ανατολικές παρυφές της Παλιάς Πόλης, σχηματίζοντας ανάμεσα στις δύο κοίτες τη νησίδα «Καναρά», όπου βρίσκονταν τα σφαγεία και τα βυρσοδεψεία της πόλης. Το 1913 επιχωματώθηκε η παρέκκλιση της κοίτης, με αποτέλεσμα το συγκεκριμένο τμήμα να ενοποιηθεί με τον οικιστικό ιστό της πόλης. Σήμερα βρίσκονται εκεί το Πανεπιστήμιο, το Κολυμβητήριο και το Παζάρι της Ξάνθης.



Εικόνα 5 - 5: Πεζογέφυρα στον ποταμό Κόσυνθος

Επιπλέον, η πόλη της Ξάνθης διαρρέεται από τρεις κυρίως χειμάρρους, για δύο εκ των οποίων έχουν εκπονηθεί μελέτες αντιπλημμυρικής προστασίας (Αγγελούδης, 2005).

Ο χειμάρρος του Στρατοπέδου (Μεγάλο Ρέμα), που εισέρχεται στην πόλη της Ξάνθης στο μέσο του δυτικού ορίου της, τη διαρρέει με δυτικό-νότια κατεύθυνση, διέρχεται από την Πλατεία Ελευθερίας και καταλήγει στο χείμαρρο της Χρύσας, νότια της Ξάνθης. Ο χειμάρρος μέσα στην πόλη της Ξάνθης είναι πλήρως εγκιβωτισμένος και επικαλυμμένος. Πριν την είσοδο του στο τμήμα της Ξάνθης ο χειμάρρος του Στρατοπέδου δέχεται τα όμβρια

ενός μικρού χειμάρρου (χειμάρρος ΔΕΥΑΞ) στην περιοχή που πρόκειται να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης.

Ο χείμαρρος της Χρύσας περιορίζει την πόλη της Ξάνθης στο νότιο τμήμα της, δέχεται το χείμαρρο του Στρατοπέδου στην περιοχή των Δημοτικών Κοιμητηρίων και καταλήγει στον ποταμό Κόσυνθο. Ο χείμαρρος στο όριο της Ξάνθης είναι στο μεγαλύτερο τμήμα του εγκλιβωτισμένος και επικαλυμμένος και εν μέρει διευθετημένος με ανοιχτή διατομή.

Ο χείμαρρος της Άνω Χαράδρας εισέρχεται στην πόλη της Ξάνθης στο βορειοδυτικό όριο της, τη διαρρέει με δυτικό-ανατολική κατεύθυνση, διέρχεται από την Πλατεία Αντίκα και καταλήγει στον ποταμό Κόσυνθο. Η κοίτη του χειμάρρου μέσα στην πόλη της Ξάνθης αποτελεί τμήμα του οδικού της δικτύου, χωρίς δηλαδή καμία αντιπλημμυρική προστασία.

5.7 Κοινωνικές δομές

Ο Δήμος Ξάνθης ξεκίνησε να λειτουργεί από το έτος 2017 το Κέντρο Κοινότητας - ΚΕΠ Κοινωνικής Αλληλεγγύης που αποτελεί μια κοινωνική δομή που λειτουργεί υποστηρικτικά στις ήδη υπάρχουσες προσπάθειες να βοηθήσει τους πολίτες που έχουν ανάγκη, προσφέροντας αποκλειστικά υπηρεσίες κοινωνικής αλληλεγγύης.

Η δομή του Κέντρου Κοινότητας - ΚΕΠ Κοινωνικής Αλληλεγγύης στον Δήμο Ξάνθης είναι διευρυμένη, καθώς περιλαμβάνει Παράρτημα στο Δροσερό και Κινητή Μονάδα, η οποία επισκέπτεται τη Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης έως και δυο φορές την εβδομάδα.

Βασικός στόχος του Κέντρου Κοινότητας είναι η περαιτέρω εφαρμογή πολιτικών κοινωνικής προστασίας και η ανάπτυξη ενός τοπικού σημείου αναφοράς για την υποδοχή, εξυπηρέτηση και διασύνδεση των πολιτών με όλα τα Κοινωνικά Προγράμματα και τις Υπηρεσίες.

Οι υπηρεσίες που παρέχει το Κέντρο Κοινότητας βασίζονται σε τρεις κεντρικούς άξονες: Υποδοχή - Ενημέρωση - Υποστήριξη των πολιτών, συνεργασία με Υπηρεσίες - Φορείς και Δομές παροχής υπηρεσιών κοινωνικής προστασίας και Παροχή Υπηρεσιών που αποσκοπούν στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών και διασφαλίζουν την κοινωνική ένταξη των ωφελουμένων.

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται είναι πολίτες που κατοικούν στον Δήμο Ξάνθης και κατά προτεραιότητα οι δικαιούχοι του Προγράμματος «Κοινωνικό Εισόδημα Αλληλεγγύης»,

καθώς και οικογένειες που διαβιούν σε συνθήκες φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού, άνεργοι και γενικότερα ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.



Εικόνα 5 - 6: Κέντρο Κοινότητας Δήμου Ξάνθης

Παράλληλα, για τις ανάγκες κοινωνικής ενσωμάτωσης των Ρομά, ο Δήμος λειτουργεί από το έτος 2009 Κέντρο Στήριξης στον οικισμό Δροσερό, στις παρυφές της πόλης της Ξάνθης. Ο πληθυσμός των Ρομά αριθμεί περίπου 4.000 άτομα. Η αδήλωτη και εποχιακή εργασία με το πλανόδιο εμπόριο και η ανακύκλωση, παράλληλα με τα προνοιακά επιδόματα και την ασφαλιστική κάλυψη με τα «βιβλιάρια απορίας», αντιπροσωπεύουν μεγάλο μέρος του εισοδήματος των Ρομά, καθώς υπάρχουν πολλοί δικαιούχοι ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης ανασφάλιστων.

6. Προτάσεις για την ενίσχυση ανθεκτικότητας της Ξάνθης

6.1 Υλοποιημένα προγράμματα αστικής ανάπτυξης

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση από το 1990 μέχρι σήμερα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη στην αστική περιοχή της Ξάνθης, υλοποιώντας μία σειρά παρεμβάσεων που μπορούν να χωριστούν σε δύο περιόδους (Κυριακίδης & Παυλίδης, 2014).

Κατά την πρώτη περίοδο των παρεμβάσεων (1990-2000) δόθηκε ειδική βαρύτητα στις αποκαταστάσεις κτιρίων και τη βελτίωση των υποδομών, ενώ κατά τη δεύτερη περίοδο (2000-Σήμερα) στην υιοθέτηση και εφαρμογή καλών πρακτικών:

- ❖ Αποκατάσταση αξιόλογων κτισμάτων και ταυτόχρονη αλλαγή χρήσης αυτών, για τη στέγαση χώρων συνάθροισης κοινού, με σκοπό την προσέλκυση επισκεπτών.
- ❖ Βελτίωση βασικών αστικών υποδομών:
 - Αντικατάσταση δικτύου ύδρευσης (μερική).
 - Αντικατάσταση δικτύου αποχέτευσης (μερική).
 - Τοποθέτηση κάδων συλλογής στερεών αποβλήτων.
 - Υπογειοποίηση ηλεκτρικών καλωδιώσεων.
 - Ρυθμιστικό σχέδιο ελέγχου κυκλοφορίας.
 - Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων.
 - Διαμόρφωση χώρων πρασίνου.
- ❖ Πλέγμα δράσεων και ενέργειες ειδικά για το ανθρώπινο δυναμικό:
 - Προκατάρτιση και κατάρτιση.
 - Επιδότηση από τον ΟΑΕΔ και δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης.
 - Ενίσχυση μέσω χρηματοδοτικών εργαλείων δικαιούχων για την δημιουργία νέων επιχειρήσεων.

ΠΡΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΟΣΑΑ ΤΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2007-2013:

- Π.1: Αποκατάσταση διατηρητέου κτηρίου στη συμβολή των οδών Φ. Αμοιρίδη και Μαυρομιχάλη
- Π.2: Διανοίξεις οδών στην περιοχή λαϊκής αγοράς
- Π.3: Αξιοποίηση περιοχής Λιμνίου
- Π.4: Δημιουργία ποδηλατοδρόμου μεταξύ των 2 γεφυρών του Κοσύνθου
- Π.5: Βελτίωση και ανάδειξη προαυλίου χώρου πλησίον Κολυμβητηρίου
- Π.6: Έργα αναβάθμισης δημοτικής αγοράς
- Π.7: Εφαρμογή Οδηγών Ποιότητας στο παραδοσιακό - ιστορικό τμήμα της Ξάνθης

- Π.8: Μελέτη - έρευνα και δημιουργία πρότυπης λυόμενης κατασκευής για τους εκθέτες του παζαριού (Λαϊκή Αγορά)
- Π.9: Μελέτη-έρευνα αναβάθμισης, αξιοποίησης χώρων μεταβατικής ζώνης

6.2 Νέες προτεραιότητες

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΚΛΙΜΑ – ΥΠΟΔΟΜΕΣ:

Ενίσχυση περιβαλλοντικής συνείδησης των πολιτών και των επιχειρηματιών σε περιβαλλοντικά θέματα μέσω συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης.

Προβλέψεις - κατευθύνσεις στο ΓΠΣ για:

- Ειδική μελέτη για την ενοποίηση των ακαλύπτων χώρων και για την δημιουργία ενεργών οικοδομικών τετραγώνων.
- Μείωση συντελεστή δόμησης στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο.

Προβλέψεις - κατευθύνσεις στο ΓΠΣ για:

- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας.
- Μέτρα ελάττωσης της ταχύτητας και «ελέγχου» της κυκλοφορίας.
- Πεζοδρομήσεις.
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων.
- Αναβάθμιση των αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Χώρους στάθμευσης.

Ύπαρξη «Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθης» με προβλέψεις για:

- Ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
- Πεζοδρομήσεις και οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων.
- Διανοίξεις οδών.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ:

Αξιοποίηση της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης RIS3 ΠΑΜΘ και δράσεων όπως:

- Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και τη δια βίου μάθηση με την ανάπτυξη αντίστοιχων υποδομών και κατάλληλων προγραμμάτων.
- Παρεμβάσεις για τη σύνδεση της εκπαίδευσης με τις ανάγκες της αγοράς.
- Παρεμβάσεις για τη μείωση της πρόωρης εγκατάλειψης του σχολείου και προώθηση της ισότιμης πρόσβασης σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης.
- Η ανάπτυξη κοινών δομών πειραματισμού επιχειρήσεων και ακαδημαϊκών-ερευνητικών φορέων.
- Η ανάπτυξη μικρής κλίμακας επιδεικτικών έργων σε συνδυασμό με έντονες προωθητικές ενέργειες για τη διάχυση τεχνολογικών ή μη καινοτομιών στο παραγωγικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένων και εφαρμογών τεχνολογιών γενικής εφαρμογής.
- Η αναβάθμιση της ικανότητας για ΕΤΑΚ επιχειρήσεων μέσω τοποθέτησης σ' αυτές νέων αποφοίτων με μεταπτυχιακούς τίτλους σπουδών ή υποψήφιων διδασκτόρων.
- Δημιουργία ανοικτών δημόσιων δεδομένων και εφαρμογών έξυπνων πόλεων στις πρωτεύουσες νομών, και οι δύο με σκοπό να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ολοκληρωμένων λύσεων τουριστικής προβολής και διαχείρισης προορισμού (πχ. Ηλεκτρονική διακυβέρνηση, ηλεκτρονικός τουρισμός – πολιτισμός, ηλεκτρονική ένταξη).
- Προώθηση της ίδρυσης και υποστήριξης στα αρχικά στάδια λειτουργίας Νέων Επιχειρήσεων Έντασης Τεχνολογίας.
- Δημιουργία Θερμοκοιτίδων Νέων Επιχειρήσεων Εντάσεως Έρευνας και Τεχνολογίας (NEET).
- Ενίσχυση συνεργατικών σχημάτων (clusters) είτε μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων είτε επιχειρήσεων που σχηματίζουν ολοκληρωμένη αλυσίδα αξίας για την εισαγωγή καινοτομικών χαρακτηριστικών στα παραγόμενα προϊόντα/υπηρεσίες.
- Ενίσχυση του εξωστρεφούς προσανατολισμού ομάδων επιχειρήσεων (οριζόντια και κάθετα clusters).
- Ολοκλήρωση αλυσίδας αξίας του τομέα τουρισμός-πολιτισμός.
- Στήριξη επιχειρηματικών σχεδίων για την εισαγωγή οργανωσιακής καινοτομίας σε υφιστάμενες και νέες επιχειρήσεις.
- Υποστήριξη επενδυτικών σχεδίων επιχειρήσεων για την εισαγωγή τεχνολογιών ΑΠΕ.
- Η ενίσχυση δράσεων συνεργασιών μεταξύ παραγωγής, μεταποίησης, τυποποίησης και εμπορίας αγροτικών προϊόντων.

Αξιοποίηση δράσεων της Στρατηγικής Τουριστικής Ανάπτυξης όπως:

- Βελτίωση προσβασιμότητας και θέσεων στάθμευσης στις περιοχές τουριστικού Ενδιαφέροντος.
- Αναπλάσεις / αισθητικές παρεμβάσεις τουριστικών πυρήνων, δημιουργία / βελτίωση δημόσιων υποδομών προσβάσιμου τουρισμού.
- Προμήθεια ποδηλάτων και ηλεκτρικών (δίτροχων και τετράτροχων) οχημάτων για περιηγητική μίσθωση εντός παραδοσιακών αστικών πυρήνων.
- Ψηφιακές δράσεις των υπηρεσιών του τομέα πολιτισμού.
- Αναβάθμιση προσφερόμενων υπηρεσιών σε αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία και πολιτιστικές υποδομές.
- Παροχή δυνατότητας πολύγλωσσης audio-ξενάγησης με ατομικό εξοπλισμό στους επισκέψιμους χώρους.
- Προστασία, ανάπτυξη και προβολή δημόσιων τουριστικών κεφαλαίων.
- Περιοδικές εκδηλώσεις event προώθησης των τοπικών προϊόντων στα ξενοδοχεία με τη μορφή.
- Εν γένει βελτίωση των αστικών μικροζωνών παρέμβασης και ειδικότερα ει δυνατόν με βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών υποδομών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες ατόμων ηλικιωμένων και ατόμων με αναπηρίες.

Αξιοποίηση της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης RIS3 ΠΑΜΘ και δράσεων όπως:

- Η προσαρμογή και χρήση ώριμων διεργασιακών, οργανωτικών και προωθητικών καινοτομιών, συμπεριλαμβανομένων της χρήσης ΤΠΕ, της ενίσχυσης των πηγών μοναδικότητας (π.χ., προϊόντα ΠΟΠ) και αναβάθμιση των ανθρωπίνων πόρων.

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ – ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ

Περιφερειακή Στρατηγική για την Κοινωνική Ένταξη και την Καταπολέμηση της Φτώχειας:

- Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Υγείας παροχής υπηρεσιών ψυχικής υγείας και φροντίδας στο σπίτι.
- Επενδύσεις σε υποδομές υγείας και κοινωνικές υποδομές (ανάπτυξη εξειδικευμένων δομών σε περιοχές που δεν υπάρχουν).
- Ανάπτυξη προγραμμάτων προαγωγής της υγείας, διαχείρισης χρόνιων νοσημάτων κλπ σε ομάδες του πληθυσμού που αντιμετωπίζουν ή βιώνουν ήδη κοινωνικό - οικονομικό

αποκλεισμό, σχεδιασμό υλοποίηση στοχευμένων προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού.

- Αξιοποίηση του δικτύου Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας.
- Προώθηση της αγωγής υγείας μέσω εξειδικευμένων εκστρατειών Ενημέρωσης του γενικού πληθυσμού.
- Προώθηση επιδημιολογικού ελέγχου και προληπτικών ενεργειών.
- Εκσυγχρονισμός δομών πρόνοιας με έμφαση στις δομές για παιδιά και ηλικιωμένους.
- Εκπαίδευση και δια βίου μάθηση (Προώθηση της συνεργασίας των υφιστάμενων φορέων και δομών εκπαίδευσης και κατάρτισης).
- Προώθηση Τοπικών Πρωτοβουλιών Απασχόλησης στηριγμένα στα χαρακτηριστικά της τοπικής αγοράς εργασίας και της προσέγγισης της «έξυπνης εξειδίκευσης».
- Δημιουργία νέων ή/και υποστήριξη υφιστάμενων δομών παροχής επιμόρφωσης - κατάρτισης και συμβουλευτικής υποστήριξης ανέργων κλπ.
- Προώθηση της ενεργού ένταξης και της πρόληψης του κοινωνικού αποκλεισμού των μειονεκτούντων και εξαιρετικά περιθωριοποιημένων κοινοτήτων.
- Σχεδιασμός και υλοποίηση εξειδικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και συμβουλευτικής σε θέματα οργάνωσης και διοίκησης της κοινωνικής οικονομίας.
- Υποστήριξη της δημιουργίας και λειτουργίας κοινωνικών επιχειρήσεων.

Αξιοποίηση της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης RIS3 ΠΑΜΘ και δράσεων όπως:

- Εφαρμογή προγραμμάτων κατάρτισης και δια βίου μάθησης, με έμφαση στην εκμάθηση για ενήλικες της ελληνικής γλώσσας με εστίαση στο επιχειρείν αλλά και σε λοιπά αντικείμενα

6.3 Προκλήσεις

Τα προβλήματα και οι ανάγκες της περιοχής παρέμβασης συνάγονται σε δημογραφικά, κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και επηρεάζουν το αστικό περιβάλλον και τις υποδομές. Με βάση την παραπάνω ανάλυση, στο αστικό κέντρο της Ξάνθης και στην περιοχή του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου προκύπτει η αναγνώριση των κύριων αναγκών της περιοχής παρέμβασης, τις οποίες καλείται να αντιμετωπίσει η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ανθεκτικότητας:

- Οι εμπορικοί πόλοι της Δημοτικής Αγοράς και της Λαϊκής Αγοράς (Παζάρι) παρουσιάζουν εικόνα υποβάθμισης. Η Δημοτική Αγορά διαθέτει 60 χώρους για

επιχειρήσεις οι οποίοι δεν αξιοποιούνται στο σύνολό τους. Το Παζάρι αποτελεί σημαντικό στοιχείο πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς διεξάγεται διαχρονικά και προσελκύει χιλιάδες επισκέπτες και τουρίστες, ενώ δραστηριοποιούνται σ' αυτό 400 περίπου μικροπωλητές.

- Στην Ξάνθη καταγράφονται περισσότερα από 24 αγροτοδιατροφικά και δυναμικά προϊόντα. Πολλά από αυτά δεν διατίθενται στη Δημοτική Αγορά ή έχουν περιορισμένη παρουσία σε επιχειρήσεις στην περιοχή παρέμβασης. Το συγκεκριμένο γεγονός δεν συμβάλλει στην ανάδειξη και αξιοποίηση των τοπικών προϊόντων.
- Το ποσοστό ανεργίας αγγίζει περίπου το 30% στην πόλη της Ξάνθης. Επιπλέον, χαρακτηριστική είναι η αποδυνάμωση του επιχειρηματικού ιστού, καθώς το ισοζύγιο εγγραφών-διαγραφών επιχειρήσεων για τα έτη 2010-2015 είναι αρνητικό (-170 επιχειρήσεις κάθε έτος].
- Η αύξηση των αφίξεων ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών στην πόλη της Ξάνθης έφερε στην επιφάνεια την ελλειπή σύνδεση του τουριστικού πόλου Παλιάς Ξάνθης με περιοχές εμπορίου, εξαιτίας ολοκλήρωσης τμηματικών έργων στη μεταβατικής ζώνη (περιοχές ποταμού Κόσυνθου, Λιμνίου, Παζαριού).
- Ανεπαρκής σύνδεση της Παλιάς Ξάνθης με το βόρειο τμήμα της περιοχής παρέμβασης και την περιοχή των Καπναποθηκών. Η περιοχή των Καπναποθηκών είναι χαρακτηρισμένη ως περιοχή ανάπτυξης. Περισσότερες από 50 καπναποθήκες διασώζονται στις παρυφές της περιοχής παρέμβασης, εκ των οποίων οι 25 χαρακτηρισμένες ως μνημεία. Η εικόνα υποβάθμισης συμπληρώνεται με προβληματικά λειτουργικά χαρακτηριστικά σε οδούς για πεζή μετακίνηση. Επιπλέον, στα Δελτία Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων έχει καταγραφεί πλήθος ατυχημάτων υλικών ζημιών αλλά και ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα στο νότιο τμήμα της περιοχής παρέμβασης (οδοί 12 Αποστόλων και Μπρωκούμη).
- Κίνδυνος αλλοίωσης του χαρακτήρα της Παλιάς Ξάνθης από τη χρήση αυτοκινήτων, καθώς παρατηρούνται αυξημένες διαμπερείς κινήσεις οχημάτων στον παραδοσιακό οικισμό με διελεύσεις από σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος και αναψυχής.
- Αδυναμία ευχερούς προσέγγισης οργανωμένων τουριστικών εκδρομών στην Παλιά Ξάνθη και το εμπορικό κέντρο, λόγω έλλειψης θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στον κύριο τουριστικό πόλο.

- Η συστηματική χρήση του ποδηλάτου δεν είναι διαδεδομένη, καθώς έχουν κατασκευαστεί τμηματικές μόνο ποδηλατολωρίδες σε οδούς περιμετρικά του κέντρου. Βασικός στόχος είναι η εφαρμογή των προβλέψεων του ΓΠΣ για συμπαγή κεντρικό πυρήνα πόλης με προώθηση βαδίσματος και ποδηλασίας.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση, έλλειψη θέσεων στάθμευσης και επιβάρυνση κέντρου πόλης εξαιτίας του μεγάλου όγκου εισερχόμενων και εξερχόμενων οχημάτων στην Ξάνθη. Στους 4 βασικούς κόμβους του εμπορικού και διοικητικού κέντρου της πόλης διέρχονται κατά μέσο όρο ημερησίως 5.000 - 8.000 μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων ανά κόμβο.
- Προβλήματα οπτικής ρύπανσης / υγιεινής σε περιοχές εμπορικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, καθώς σε ορισμένα σημεία έχουν διαμορφωθεί συστάδες κάδων απορριμμάτων που παρουσιάζουν μεγάλο όγκο και εκτεταμένη κατάληψη του οδοστρώματος. Σε περιόδους εκδηλώσεων, θέρους και τουριστικής δραστηριότητας γεμίζουν γρήγορα και αναπτύσσουν δυσάρεστες οσμές.
- Το επίπεδο αξιοποίησης Τεχνολογιών της Πληροφορίας και των Επικοινωνιών (ΤΠΕ) από επιχειρήσεις της Ξάνθης είναι χαμηλό, καθώς μόλις το 41% των επιχειρήσεων της πόλης δραστηριοποιούνται στον τομέα της παροχής υπηρεσιών και το 36% στον τομέα του εμπορίου.
- Σημαντικός αριθμός δημοτικών κτιρίων εντός του αστικού ιστού είναι χαμηλής ενεργειακής απόδοσης. Παρόλα αυτά, παρατηρείται χρήση ενεργοβόρων δημοτικών οχημάτων και απουσία κινήτρων χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών ρύπων.
- Έλλειψη δεδομένων για λήψη αποφάσεων μέτρων περιβαλλοντικών και κλιματικής αλλαγής, καθώς δεν υπάρχουν αξιόπιστες μετρήσεις για την ατμοσφαιρική ρύπανση στο αστικό κέντρο και στην περιοχή παρέμβασης η οποία συγκεντρώνει το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο.
- Στο Δήμο Ξάνθης καταγράφονται κοινωνικές ομάδες με προβλήματα φτώχειας και κοινωνικής ένταξης, οι οποίοι παρουσιάζουν αδυναμία πρόσβασης σε υπηρεσίες εξειδικευμένων επαγγελματιών και επιστημόνων. Το ποσοστό των ανέργων προσεγγίζει το 30%, ενώ οι ανασφάλιστοι δικαιούχοι περίθαλψης (άποροι) ανέρχονται σε 2.097 άτομα (πλην Ρομά).
- Στην περιοχή παρατηρείται έλλειψη δομών απασχόλησης παιδιών και ΑΜΕΑ. Παρόλα αυτά ο Δήμος Ξάνθης μέσω του Κέντρου Κοινωνικής Προστασίας & Αλληλεγγύης

- προσφέρει κοινωνικές υπηρεσίες φροντίδας: Παιδικούς και Βρεφονηπιακούς Σταθμούς, Βοήθεια στο Σπίτι, ΚΑΠΗ, Ιατροκοινωνικό Κέντρο Ρομά κ.ά.
- Στο Δήμο Ξάνθης παρατηρείται έλλειψη σύγχρονων υποδομών υποστήριξης της αυτονομίας των ΑΜΕΑ, καθώς δεν υπάρχουν υποδομές ηχητικής καθοδήγησης σε διασταυρώσεις και ολοκληρωμένες διαδρομές για τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ στην περιοχή παρέμβασης.
 - Οι πολίτες παρουσιάζουν μέτρια ανταπόκριση σε περιβαλλοντικά θέματα αφού χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο ακόμα και για κοντινές αποστάσεις και μετακινήσεις εντός πόλης. Επιπλέον, οι πολίτες δε συμμετέχουν ενεργά στα κοινά και στη λήψη αποφάσεων (54% συμμετοχή στις Αυτοδιοικητικές Εκλογές 2014 και 51% συμμετοχή στις Αυτοδιοικητικές Εκλογές 2019).

6.4 Στόχοι – Πεδία δράσης

Η στρατηγική ανθεκτικότητας της Ξάνθης διαμορφώνεται στο σημείο τομής τριών παράλληλων διαδικασιών και περιορισμών που αφορούν α) την ποιοτική και ποσοτική ανάλυση των κύριων χαρακτηριστικών του αστικού κέντρου της Ξάνθης, β) των αρχών και σκοπών που θα πρέπει να υπηρετήσει ένα πλέγμα παρεμβάσεων, ώστε να είναι συμβατό με το πλαίσιο των Ευρωπαϊκών πολιτικών και κανονισμών και να τύχει χρηματοδότησης από τα επιχειρησιακά προγράμματα των διαρθρωτικών ταμείων στη χώρα, γ) της εκτεταμένης διαβούλευσης και συμμετοχής φορέων και παραγόντων της τετραπλής έλικας της πόλης (δημόσιοι οργανισμοί, επιχειρηματικοί φορείς, ακαδημαϊκοί / ερευνητικοί φορείς, κοινωνία των πολιτών).

Η Ξάνθη αποτελεί ένα αστικό κέντρο με ισχυρή πολιτιστική ταυτότητα, δυναμικό και νεανικό πληθυσμό, σημαντική ακαδημαϊκή και ερευνητική παρουσία, συγκριτικά καλύτερη απόκριση στην κρίση των τελευταίων ετών, ετοιμότητα και διαχρονική πρωτοπορία στην εφαρμογή παρεμβάσεων μέσα από την ορθολογική τήρηση των θεσμικών επιπέδων σχεδιασμού της πόλης.

Από την άλλη, η ευρύτερη παραγωγική βάση δέχθηκε σημαντικό πλήγμα αποβιομηχανοποίησης, ακόμα και στα χρόνια προ της κρίσης, η διάρθρωση της απασχόλησης και της οικονομίας παραμένει εγκλωβισμένη σε μεταπρατικά πρότυπα, η ανεργία κινείται σε σχετικά υψηλά επίπεδα, η χρήση αυτοκινήτων είναι αυξημένη, η

εισαγωγή νέων και καινοτόμων προσεγγίσεων στις απαιτήσεις της εξοικονόμησης ενέργειας βρίσκεται σε πολύ πρώιμο στάδιο, ενώ το πλέγμα κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών δεν καλύπτει πλήρως τις υπάρχουσες ανάγκες.

Το Εμπορικό και Διοικητικό Κέντρο της Ξάνθης πληροί όλα τα κριτήρια για την εφαρμογή μιας αναπτυξιακής στρατηγικής ενίσχυσης της οικονομίας καθώς αποτελεί:

- Το επίκεντρο της οικονομικής και εμπορικής δραστηριότητας της πόλης.
- Το χώρο της καθημερινής μετακίνησης των κατοίκων.
- Το επίκεντρο των καθημερινών τυχαίων ή μη συναντήσεων των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης.
- Το κέντρο των διοικητικών λειτουργιών και υπηρεσιών.
- Το σημείο αναφοράς εκδηλώσεων και γεγονότων.
- Τον κόμβο διασύνδεσης της περιοχής της Ξάνθης με την περιφερειακή ενότητα, την περιφέρεια, τη χώρα και την Ευρώπη.
- Τον καθρέπτη της ανάπτυξης και της ποιότητας ζωής της πόλης.

Η στρατηγική αστικής ανθεκτικότητας του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου της Ξάνθης έχει ως Στρατηγικό Στόχο την αξιοποίηση των χωρικών και λειτουργικών του χαρακτηριστικών για την καθοδήγηση και διάχυση αναπτυξιακών αποτελεσμάτων και τη δικτύωση των σημαντικότερων πόρων της περιοχής της Ξάνθης, ούτως ώστε να αμβλυνθούν οι αρνητικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία έτη, ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον.

Ο στρατηγικός στόχος της αστικής ανθεκτικότητας του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου μεταφέρεται τόσο σε θεματικό όσο και σε χωρικό επίπεδο μέσω δύο στρατηγικών επιλογών. Την αξιοποίηση των τοπικών προϊόντων και της πολιτιστικής ταυτότητας ως επίκεντρο διασύνδεσης του τουρισμού με τον πολιτισμό και την υπόλοιπη τοπική οικονομία και την αξιοποίηση του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου ως χωρικού επίκεντρου δημιουργίας και μεταφοράς των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων.

Κατά συνέπεια, οι προτεραιότητες που τίθενται για τη στρατηγική αστικής ανθεκτικότητας του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου της Ξάνθης αφορούν: α) τη σύνδεση του τουριστικού πόλου της Παλιάς Ξάνθης με το ΕΔΚ και την υπόλοιπη πόλη, β) την ανάδειξη του ΕΔΚ ως κινητήρα ανάπτυξης και διάχυσης γνώσης, καινοτομίας και απασχόλησης σε

ολόκληρο το Δήμο Ξάνθης και γ) τη βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών και υπηρεσιών.

Η εφαρμογή της στρατηγικής αστικής ανθεκτικότητας, καθοδηγούμενη από τις στρατηγικές επιλογές και προτεραιότητες, αναμένεται να συμβάλλει: α) στην αύξηση της επισκεψιμότητας τόσο του ΕΔΚ, όσο και της Παλιάς Πόλης, β) στην προώθηση των τοπικών προϊόντων της περιοχής και τη διασύνδεσή τους με τον τουρισμό και τον πολιτισμό της πόλης, γ) στην ενεργοποίηση των δικτυώσεων του τοπικού δυναμικού (τριπλής / τετραπλής έλικας), δ) στη μείωση της ανεργίας και την αύξηση των εισοδημάτων, ε) στην εξοικονόμηση πόρων και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος στο ΕΔΚ, πάντα με τη δημιουργία ίσων ευκαιριών συμμετοχής για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες.

6.5 Προτάσεις για την πόλη της Ξάνθης

Στην παρούσα ενότητα περιγράφονται οι ειδικοί στόχοι της στρατηγικής αστικής ανθεκτικότητας της Ξάνθης. Για κάθε ειδικό στόχο γίνεται περιγραφή του επιδιωκόμενου αποτελέσματος ως προς συγκεκριμένες ανάγκες – προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει με ποιοτικό και ποσοτικό τρόπο. Αναφέρονται οι πράξεις, οι εμπλεκόμενοι και οι ωφελούμενοι στόχοι, ενώ τίθενται δείκτες εκροών και αποτελέσματος, οι οποίοι είναι σαφείς και ρεαλιστικοί.

I. Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής παρέμβασης για κατοίκους επισκέπτες και επιχειρήσεις

Με την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής παρέμβασης ο Δήμος Ξάνθης επιδιώκει τη βελτίωση της εικόνας της πόλης, τη προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών, τη κινητοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων στους τομείς του τουρισμού - πολιτισμού στην περιοχή παρέμβασης και την αύξηση της απασχόλησης.

Ο Ειδικός Στόχος I ενισχύει παρεμβάσεις αναβάθμισης του δημόσιου χώρου της περιοχής παρέμβασης με κύριο χαρακτηριστικό τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και μεγιστοποίησης της αποδοτικότητας στην επίτευξη των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων.

Οι παρεμβάσεις επικεντρώνονται στα βασικά σημεία και άξονες τουριστικού και εμπορικού ενδιαφέροντος, όπως η Δημοτική Αγορά, η ευρύτερη περιοχή στην Πλατεία Ελευθερίας, η

ευρύτερη περιοχή της Πλατείας Εμπορίου, καθώς και ο άξονας σύνδεσης Κεντρικής Πλατείας - Πλατείας Ελευθερίας.



Εικόνα 6 - 1: Δήμος Ξάνθης - Πρόταση ανάπλασης Πλατείας Εμπορίου

Οι πράξεις αφορούν κυρίως έργα αναπλάσεων και αναβαθμίσεων οδών και πλατειών στις παραπάνω περιοχές, και συμπληρωματικά την υπογειοποίηση κάδων απορριμμάτων και την κατασκευή χώρου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

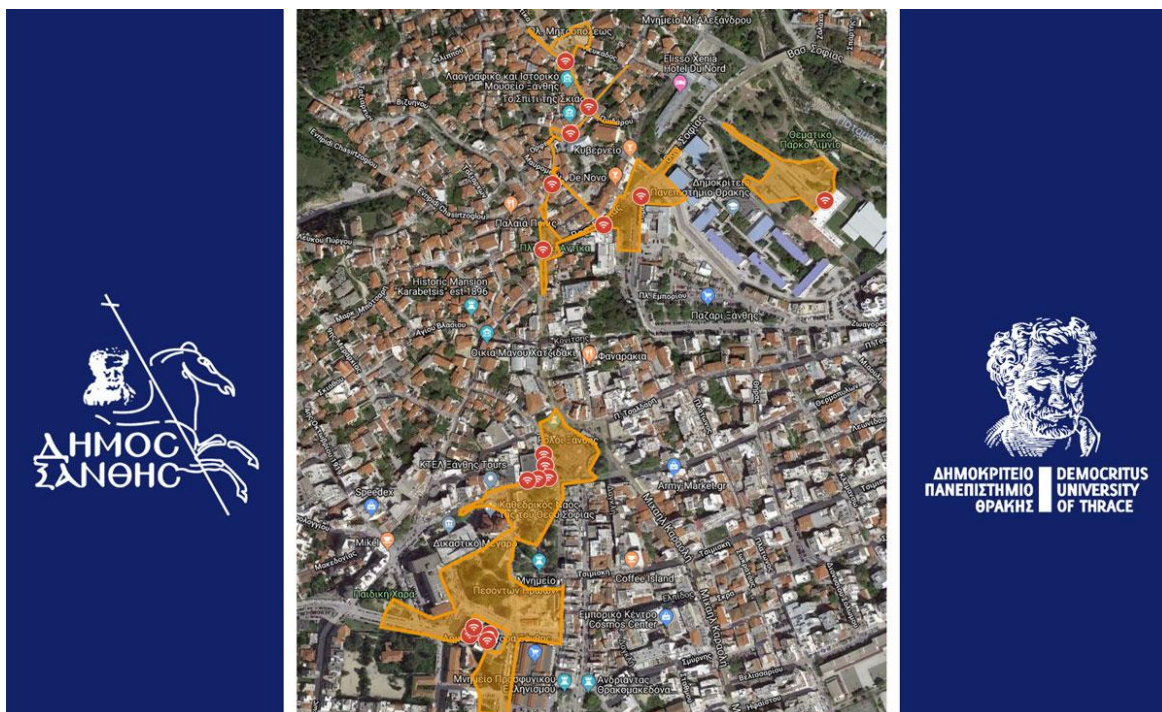
II. Πύκνωση των οικονομικών διασυνδέσεων της περιοχής παρέμβασης

Με την πύκνωση των οικονομικών διασυνδέσεων εντός της περιοχής παρέμβασης και με την ευρύτερη περιοχή του Δήμου Ξάνθης επιδιώκεται η ενίσχυση των ικανοτήτων για το «επιχειρείν» και την επιχειρηματική κουλτούρα, η αύξηση των συνεργασιών, η αύξηση της απασχόλησης, η αξιοποίηση και διασύνδεση των τοπικών προϊόντων με τον τουρισμό και τον πολιτισμό.

Ο Ειδικός Στόχος II θα υποστηρίζει παρεμβάσεις ενίσχυσης των τοπικών επιχειρήσεων και της επιχειρηματικής κουλτούρας με κύριο χαρακτηριστικό την αναβάθμιση ικανοτήτων και

τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας στους τομείς προτεραιότητας της Στρατηγικής Έρευνας και Τεχνολογίας για την Έξυπνη Εξειδίκευση (Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation - RIS3). Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου II χαρακτηρίζονται από:

- Συνέργεια με τις παρεμβάσεις των Ειδικών Στόχων I και IV για την αναβάθμιση των δύο βασικών αγορών τοπικών προϊόντων (Δημοτική Αγορά και Πλατεία Εμπορίου).
- Ανάδειξη των τοπικών προϊόντων και διασύνδεση με τον τουρισμό και τον πολιτισμό.
- Εισαγωγή και προώθηση της χρήσης εφαρμογών ΤΠΕ.
- Συνεργασία των φορέων για τη δημιουργία ενός θετικού κλίματος για το «επιχειρείν» και την αξιοποίηση των τοπικών αναπτυξιακών δυνατοτήτων.



Εικόνα 6 - 2: Δημιουργία ασύρματου μητροπολιτικού δικτύου Wi-Fi

Οι πράξεις αφορούν κυρίως έργα συμβουλευτικής, κατάρτισης και δικτύωσης εντός και εκτός της περιοχής παρέμβασης, ανάπτυξης δεξιοτήτων σε ΤΠΕ και ενίσχυσης προστιθέμενης αξίας και προώθησης τοπικών προϊόντων, ανάπτυξη ψηφιακού περιεχομένου και τοπικών σχημάτων συνεργασίας για την υποστήριξη άλλων δράσεων στον τομέα του τουρισμού - πολιτισμού, υποστήριξης νεοφυών επιχειρήσεων.

III. Βελτίωση της πρόσβασης και της αποδοτικότητας του διοικητικού κέντρου και των υπηρεσιών διοίκησης

Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης στην περιοχή του εμπορικού και διοικητικού κέντρου
Ενίσχυση της πρόσβασης σε υπηρεσίες του Δήμου μέσω ΤΠΕ.

Ο Ειδικός Στόχος III προωθεί παρεμβάσεις βελτίωσης της πρόσβασης των πολιτών στις διοικητικές υπηρεσίες και ενίσχυση της αμφίδρομης επικοινωνίας με τον Δήμο. Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου III χαρακτηρίζονται από:

- Συμπληρωματικότητα στην προσφορά τόσο φυσικής, όσο και άυλης πρόσβασης στις υπηρεσίες του Δήμου.
- Συνέργεια με τις παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου IV για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου και την καθοδήγηση της αστικής ανάπτυξης.
- Συνέργεια με τις παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου IV για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στις λειτουργίες της περιοχής απ' όλες της κοινωνικές ομάδες.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου III επικεντρώνονται σε βασικές λειτουργίες της περιοχής παρέμβασης, η οποία αποτελεί πόλο έλξης μετακινήσεων αυτοκινήτων, διαθέτει ενισχυμένο διοικητικό ρόλο, καθώς και ικανότητα για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Οι πράξεις αφορούν κυρίως έργα βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών και οδικών χαρακτηριστικών, αναβάθμισης υποδομών ΤΠΕ, παροχή εξ αποστάσεως υπηρεσιών και δεδομένων στους πολίτες.

IV. Ενίσχυση της ανθεκτικότητας της περιοχής παρέμβασης ως προς τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής

Με τη βελτίωση της ανθεκτικότητας της περιοχής παρέμβασης ο Δήμος Ξάνθης επιδιώκει την μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος της περιοχής παρέμβασης, την εξοικονόμηση πόρων κατά τη λειτουργία δημόσιων κτιρίων και χώρων, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος στην περιοχή παρέμβασης και την πόλη της Ξάνθης.

Ο Ειδικός Στόχος IV υποστηρίζει παρεμβάσεις μείωσης του ενεργειακού αποτυπώματος με κύριο χαρακτηριστικό τη βελτίωση της ανθεκτικότητας της περιοχής παρέμβασης και των διοικητικών λειτουργιών του Δήμου. Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου IV χαρακτηρίζονται από:

- Εξοικονόμηση στη χρήση ενέργειας για διοικητικές λειτουργίες.

- Προετοιμασία της περιοχής και του Δήμου για προσαρμογή στις επιπτώσεις τις κλιματικής αλλαγής και τους στόχους της Ευρωπαϊκής και εθνικής ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής.
- Τον επιδεικτικό τους χαρακτήρα για την ευαισθητοποίηση των πολιτών και την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα.
- Τη συνέργεια με τις παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου Ι για την αναβάθμιση των δύο βασικών αγορών τοπικών προϊόντων (Δημοτική Αγορά και Πλατεία Εμπορίου) και του Ειδικού Στόχου ΙΙΙ για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών του εμπορικού και διοικητικού κέντρου.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου ΙV επικεντρώνονται σε βασικά κτήρια και λειτουργίες της περιοχής παρέμβασης για τη στέγαση εμπορικών χρήσεων (Δημοτική Αγορά) και υπηρεσιών (Δημοτικό Κτίριο), υπηρεσιακές και δημόσιες μετακινήσεις, χάραξη περιβαλλοντικών πολιτικών και πληροφόρηση των πολιτών.



Εικόνα 6 - 3: Ηλεκτροκίνητο όχημα του Δήμου Ξάνθης

Οι πράξεις αφορούν κυρίως έργα για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας δημοσίων κτιρίων και χώρων, για την εισαγωγή ηλεκτροκίνησης, και για την παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος.

V. Εξίσωση της πρόσβασης στις διοικητικές λειτουργίες και οικονομικές δραστηριότητες της πόλης

Μέσω της ισότητας στην πρόσβαση στις λειτουργίες και δραστηριότητες της πόλης ο Δήμος Ξάνθης επιδιώκει την παροχή υποστήριξης και υποδομών σε όσους έχουν μεγαλύτερη ανάγκη, την ενσωμάτωση των Ευπαθών Κοινωνικών Ομάδων στις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες, την ενίσχυση του εθελοντισμού, της κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης.



Εικόνα 6 - 4: Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ στο εμπορικό κέντρο της Ξάνθης

Ο Ειδικός Στόχος V συμβάλλει ώστε να υποστηριχθούν παρεμβάσεις με κύριο χαρακτηριστικό την ενίσχυση ευπαθών ομάδων του πληθυσμού της Ξάνθης για συμμετοχή σε κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες της πόλης. Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου V χαρακτηρίζονται από:

- Παροχή υπηρεσιών καθοδήγησης και πρόσβασης σε υπηρεσίες επιστημόνων επαγγελματιών.
- Διευκόλυνση επαγγελματικής και προσωπικής ζωής ατόμων και οικογενειών με εξαρτώμενα μέλη.
- Εξασφάλιση προσβασιμότητας στο Εμπορικό και Διοικητικό Κέντρο και μεγιστοποίηση εξυπηρετούμενου πληθυσμού από τις υπηρεσίες αυτού.
- Κινητοποίηση εθελοντών.

6.6 Συμμετοχή των κατοίκων στον σχεδιασμό

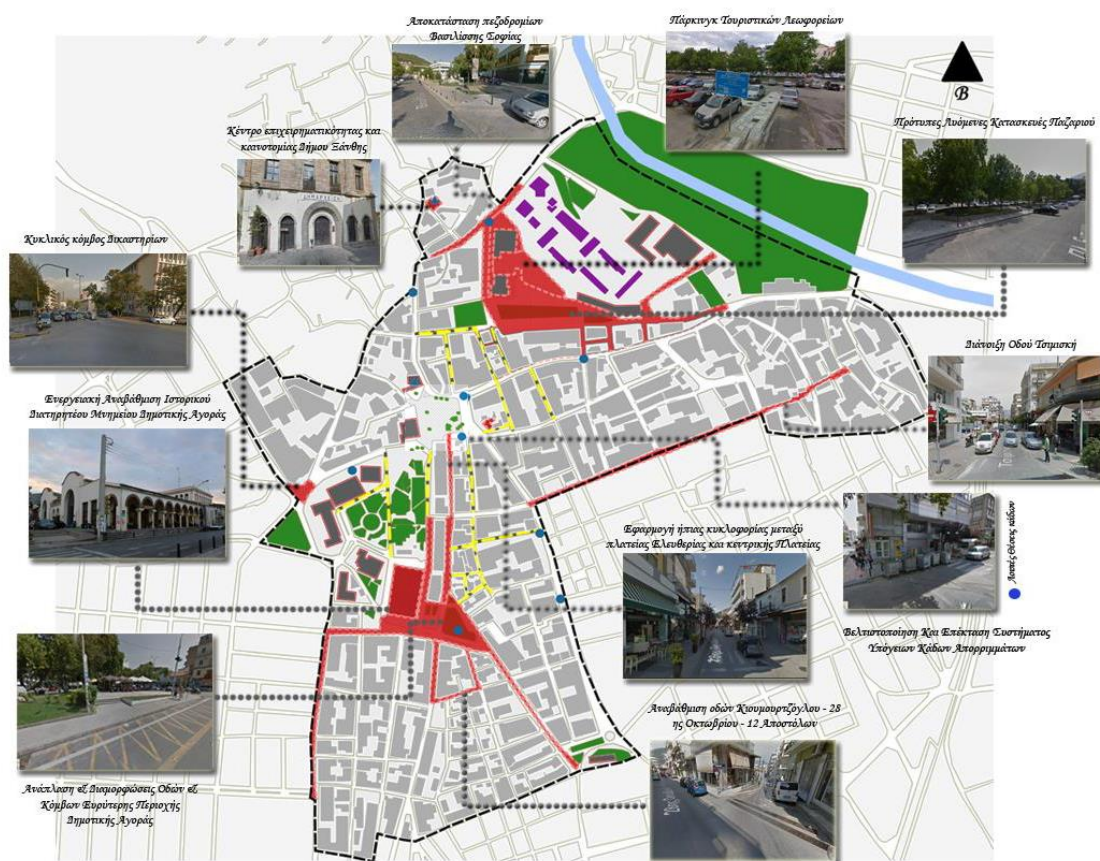
Βασικό στόχο της μελέτης αποτελεί η ευαισθητοποίηση, η ενεργοποίηση και η προώθηση της συμμετοχής φορέων και πολιτών από την τοπική κοινωνία στην από κοινού διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συμμετοχικού σχεδίου ανάπτυξης, ως «όχημα» για την τοπική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή, με σκοπό την διαμόρφωση μιας στρατηγικής ανθεκτικότητας για την πόλη της Ξάνθης.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός μιας πόλης για μια ολοκληρωμένη και βιώσιμη τοπική ανάπτυξη αποτελεί αντικείμενο διαβούλευσης μεταξύ των τοπικών αρχών διοίκησης, των φορέων και των πολιτών. Η συμμετοχική σχεδιαστική προσέγγιση βοηθά τους φορείς της τοπικής διοίκησης:

- στην αναγνώριση και καλύτερη κατανόηση των προκλήσεων για την τοπική κοινωνία,
- στη δόμηση ενός στρατηγικού σχεδίου αντιμετώπισης αυτών, σύμφωνα με τις επιλογές και τη συναίνεση όλων των τοπικών παραγόντων και
- στη διασύνδεση της στρατηγικής με άλλες πολιτικές (π.χ. οικονομικές ή κοινωνικές πολιτικές), συμβάλλοντας έτσι στην εν γένει ολοκληρωμένη ανάπτυξη της περιοχής. Η ανάπτυξη αυτή θεωρεί ως δεδομένο ότι όλες οι πτυχές μιας περιοχής μπορεί να αποτελέσουν εν δυνάμει ανεκτίμητους πόρους δημιουργίας και προόδου της περιοχής.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο στοχευμένος σχεδιασμός ενός τόπου, μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική αναβάθμισή του, μέσω της κατάλληλης αξιοποίησης των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του και της διαμόρφωσης μιας συγκεκριμένης στρατηγικής. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πλεονέκτημα σε μια ανάλογη προσπάθεια διασφάλισης της ανθεκτικότητας μιας περιοχής.

Η επιτυχία του συμμετοχικού στρατηγικού σχεδιασμού απαιτεί ηγεσία, μια συστηματική προσέγγιση στη βάση συγκεκριμένων βημάτων υλοποίησης, τη διαμόρφωση ενός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και τον ορισμό μιας εξειδικευμένης Ομάδας Έργου. Επίσης, απαιτεί τη λεπτομερή οργάνωση των συμμετοχικών διαδικασιών με βάση το υπό μελέτη πρόβλημα και τα χαρακτηριστικά της τοπικής κοινωνίας, προκειμένου ο σχεδιασμός να μην αποτελέσει «ένα κενό γράμμα», αλλά ένα πεδίο ουσιαστικού και δημιουργικού κοινωνικού διαλόγου και αλληλεπίδρασης όλων των εμπλεκομένων και να οδηγήσει σε αποτελέσματα που ενσωματώνουν τις απόψεις της τοπικής κοινωνίας και διασφαλίζουν έτσι την απαραίτητη συναίνεση στις τελικές επιλογές και τις πολιτικές που τις υλοποιούν.



Εικόνα 6 - 5: Παρεμβάσεις στρατηγικής αστικής ανθεκτικότητας στην Ξάνθη

Συνεπώς, ο συμμετοχικός πολιτιστικός σχεδιασμός αναδεικνύει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής καθώς και νέες ευκαιρίες δραστηριοποίησης των εμπλεκομένων σε αυτόν, σε αρμονία με τους πυλώνες της αειφορίας: την οικονομική ευημερία, την κοινωνική δικαιοσύνη, την περιβαλλοντική υπευθυνότητα. Ο σχεδιασμός

αυτός, όπως και κάθε άλλη στρατηγική, θα πρέπει να έχει την υποστήριξη της τοπικής ηγεσίας και την κύρωση από το Δημοτικό Συμβούλιο ενός Δήμου, προκειμένου στη συνέχεια τα αποτελέσματά του να ενσωματωθούν σε όλες τις διαστάσεις των τοπικών πολιτικών.

7. Συμπεράσματα – Προοπτικές

Η σχέση της πόλης με το περιβάλλον συγκροτείται σε πολλές κλίμακες, από την τοπική μέχρι την παγκόσμια. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αστικοποίησης στην Ελλάδα παράγονται και αναπαράγονται στη συνάντηση του τοπικού πλαισίου με διεθνείς και παγκόσμιες διεργασίες. Το τοπικό θεσμικό πλαίσιο ρύθμισης του χώρου όπως εξελίχθηκε από το 1923 μέχρι και πρόσφατα, στη συνάντησή του με τις ιστορικές συγκυρίες, τα χαρακτηριστικά του πολιτικού συστήματος και της οικονομίας, και πιο πρόσφατα με τις διεθνείς διαδικασίες της παγκοσμιοποίησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επηρέασαν διαλεκτικά το αστικό τοπίο των ελληνικών πόλεων.

Τόσο στον ευρωπαϊκό χώρο όσο και στην Ελλάδα η προστασία του περιβάλλοντος εμφανίστηκε αρχικά ξεκομμένη από τα ζητήματα της πόλης, εισήχθη όμως αργότερα στις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, κυρίως με την ενσωμάτωση της έννοιας της αστικής ανθεκτικότητας.

Στην εποχή της οικονομικής κρίσης, είναι επιτακτική ανάγκη η στρατηγική για συγκρότηση του οικιστικού περιβάλλοντος να διέπεται από τι αρχές της ανθεκτικότητας, εστιάζοντας ταυτόχρονα σε τρεις βασικούς πυλώνες: περιβάλλον – οικονομία – κοινωνία, ώστε να επαναπροσδιορίζεται η έννοια της πόλης. Παράλληλα, τη συγκεκριμένη περίοδο το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού άλλαξε τους στόχους του και μετασχηματίστηκε πλήρως με στόχο τη δημιουργία ευνοϊκού κλίματος για παρεμβάσεις στον αστικό ιστό, παρακάμπτοντας πολεοδομικούς περιορισμούς και περιβαλλοντικούς όρους. Μια τέτοια προσέγγιση αναπτύσσεται και στις αστικές πολιτικές της τοπικής αυτοδιοίκησης στην Ξάνθη που επιχειρεί την οικοδόμηση μιας ανθεκτικής ταυτότητας για την πόλη.

Η ανάπτυξη στρατηγικής ανθεκτικότητας για την Ξάνθη πρέπει να έχει ως στόχο την αξιοποίηση των χωρικών και λειτουργικών της χαρακτηριστικών για την καθοδήγηση και διάχυση αναπτυξιακών αποτελεσμάτων και τη δικτύωση των σημαντικότερων πόρων της περιοχής, ούτως ώστε να αμβλυνθούν οι αρνητικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία έτη, ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον.

Η εφαρμογή της στρατηγικής αναμένεται να συμβάλλει στην αύξηση της επισκεψιμότητας στην πόλη, την προώθηση των τοπικών προϊόντων της περιοχής και τη διασύνδεσή τους με τον τουρισμό και τον πολιτισμό της πόλης, την ενεργοποίηση των δικτύων του τοπικού

δυναμικού, τη μείωση της ανεργίας και την αύξηση των εισοδημάτων, την εξοικονόμηση πόρων και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος στην περιοχή.

Η συμμετοχή των πολιτών και η σύμπραξη του ιδιωτικού τομέα αποτελούν σημαντικές διαστάσεις του νέου προτύπου αστικής διαχείρισης του Δήμου Ξάνθης. Ταυτόχρονα, δίκτυα πολιτών στην πόλη διατυπώνουν με τρόπο έμπρακτο σύνθετα κοινωνικά περιβαλλοντικά και πολιτικά ζητούμενα, εφευρίσκοντας και επιτελώντας μια διαφορετική, καθημερινή σχέση της πόλης με το περιβάλλον.

Επιπλέον, η στρατηγική ανθεκτικότητας στην πόλη της Ξάνθης και οι παρεμβάσεις της πρέπει να παρουσιάζουν ισχυρή συμπληρωματικότητα και συνάφεια με άλλες στρατηγικές και στόχους της Περιφέρειας ΑΜ-Θ, ώστε να εξασφαλίζονται πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην επίτευξη των στόχων και στο αναπτυξιακό όραμα για την ευρύτερη περιοχή.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αγγελούδης, Α. (2005). Μελέτη Αντιπλημμυρικής προστασίας Χρύσας – Στρατοπέδου. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης, Νομαρχιακό Διαμέρισμα Ξάνθης, Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών, Ξάνθη.

Αθανασίου, Ε. (2015). Πόλη και Φύση: Θεωρήσεις της Φύσης στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό. Αθήνα: Εκδόσεις Κάλλιπος.

Ανδρεαδάκης, Α. & Βάρφη, Α.-Ζ. & Γιαννακούρου, Γ. & Κοϊμτζόγλου, Ι. & Νικολάου, Κ. & Χριστούλας, Δ. (1999). Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον – Τόμος Β2: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον. Πάτρα: Εκδόσεις Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Ανδρικοπούλου, Ε. & Γιαννακού, Α. & Καυκαλάς, Γ. & Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2014). Πόλη & Πολεοδομικές Πρακτικές για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Αραβαντινός, Α. & Βλαστός, Θ. & Εμμανουήλ, Δ. & Μαρίνος-Κουρής, Δ. & Μέμος, Κ. & Σκίνογ, Γ. & Σμπόνιας, Κ. & Τσούτσος, Θ. (1999). Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον – Τόμος Β1: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον. Πάτρα: Εκδόσεις Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Αριανούτσου, Μ. & Γεωργίου, Κ. & Δημητρακόπουλος, Α. & Καρτάλης, Κ. & Παναγιωτίδης, Π. & Σταματόπουλος, Κ. (1999). Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον – Τόμος Α: Το Φυσικό Περιβάλλον. Πάτρα: Εκδόσεις Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Βαλατίδου, Ε. & Εύδου, Μ. (2018). Αστική Ανθεκτικότητα και Μορφές Αστικής Ανάπτυξης (Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία). Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.

Βλαστός, Θ. & Μπακογιάννης, Ε. (2017). Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις: Προτάσεις προς τις Δημοτικές Αρχές. Αθήνα: Πόλεις για Ποδήλατο - Δίκτυο για το ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις.

Γουργιώτης, Α. & Στεφανή, Φ. (2013). Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης. Περιφερειακό Αναπτυξιακό

Συνέδριο Ανατ. Μακεδονίας – Θράκης για την προγραμματική περίοδο 2014–2020, Αλεξανδρούπολη, Πέμπτη 18 Απριλίου 2013.

Δέτση, Μ. (2015). Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Πολιτικές & Στρατηγική της Συμπαγούς Πόλεως (Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία). Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.

Δόσιου, Μ. & Πρόιος, Α. & Ακριώτη, Μ. & Λαλικίδου, Σ. (2016). Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης – Οργάνωση και βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις. Ξάνθη: Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Ξάνθης.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2014). Ολοκληρωμένη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Ανακτήθηκε από http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/urban_el.pdf

Κόντη, Ε. & Μοσκοφίδου, Ε. (2009). Ανάλυση – Μελέτη του περιαστικού πρασίνου τη πόλης της Ξάνθης (Πτυχιακή Εργασία). ΑΤΕΙ ΑΜ-Θ, Δράμα.

Λαλικίδου, Σ. & Βαβάτση, Σ. (2016). Ρυθμιστικό Σχέδιο ελέγχου κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης. Ξάνθη: Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Ξάνθης.

Μακροπούλου, Μ. (2009). *Η ανάπλαση του παλαιού αεροδρομίου «Ελληνικό» στην Αθήνα: Διερεύνηση των χωρικών, κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων και αξιολόγηση των προτάσεων*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

Μπίθας, Κ. (2001). Η Δημιουργία Συστήματος Δεικτών Βιώσιμης Ανάπτυξης για Ελληνικούς Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) - Βιώσιμες Πόλεις Θεωρία-Πολιτική. Αθήνα: Εκδόσεις ΤΥΠΩΘΗΤΩ.

Μπότσαρης, Π. & Κακανής, Η. & Λυμπερόπουλος, Κ. (2016). Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος Δήμου Ξάνθης. Ξάνθη: Δ/ση Περιβάλλοντος & Ποιότητας Ζωής Δήμου Ξάνθης.

Μυριβήλη, Ε. (2016). Επαναπροσδιορίζοντας την Πόπη - Στρατηγική Ανθεκτικότητας της Αθήνα για το 2030. Αθήνα: Τμήμα Ανθεκτικότητας και Βιωσιμότητας Δήμου Αθηναίων.

Οικονόμου Δ. (2000α) «Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα». Στο Μ. Μοδινός & Η. Ευθυμιόπουλος (επιμ.) Η Βιώσιμη Πόλη, Αθήνα: Στοχαστής, Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ), σ.47-70.

Παυλίδης, Π. & Κυριακίδης, Α. (2014). Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 Δήμου Ξάνθης. Ξάνθη: Δ/νση Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής Δήμου Ξάνθης.

Πολίτης, Ι. & Παπαϊωάννου, Π. & Νικολαΐδου, Ν. (2015). Η δημιουργία εθνικού δικτύου πόλεων με στόχο την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: Προβλήματα και προοπτικές. 7ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές «Από την πρωτογενή έρευνα στις καινοτόμες εφαρμογές», 5-6 Νοεμβρίου 2015. Αθήνα.

Πρέπη, Α. (2016). Αστική Ανθεκτικότητα - Η Νέα Πρόκληση για το Δήμο Αθηναίων (Μεταπτυχιακή Εργασία). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Σκιντζής, Κ. (2016). Η έννοια της Ανθεκτικής Πόλης - Έμφαση στην Κοινωνική Ανθεκτικότητα (Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Τριγκώνης, Χ. & Σκαρλάτος Π. (2015). Μελέτη – Έρευνα Αναβάθμισης, αξιοποίησης χώρων Μεταβατικής Ζώνης. Ξάνθη: Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Ξάνθης.

Τσέτσης, Στ. (2013). Πράσινες μετακινήσεις στις πόλεις. Πολιτικές για μια βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα. Μια Ευρωπαϊκή θεώρηση. Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου.

Υπηρεσία Τροχαίας Ξάνθης. (2018). Στατιστικά στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων στην πόλη της Ξάνθης. Ελληνική Αστυνομία.

Υ.Α. 46855/2010. Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης. Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ 529/ΑΑΠ/9-12-2010, όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 174/ΑΑΠ/22-5-2013).

Χαραλαμπίδης, Δ. (2009). Ανάπτυξη μεθοδολογίας και εφαρμογές για την αξιολόγηση των βιοκλιματικών συνθηκών υπαίθριων χώρων με διαφορετική διαμόρφωση. Διδακτορική Διατριβή, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

Χριστοδούλου, Χ. (2015). Τοπία αστικής διάχυσης. Αστικοποίηση και πολεοδομικός σχεδιασμός, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

Ξενογλώσση

Abhas K. Jha & Todd W. Miner & Zuzana Stanton-Geddes. (2013). *Building Urban Resilience: Principles, Tools, and Practice*. Washington DC: The World Bank.

Camagni, R. (1995). *Lo Sviluppo Urbano Sostenibile: le Ragioni e I Fondamenti di un Programma di Ricerca*». Working Paper Series on The Economics and Planning of Sustainable City, no. 1, Dipartimento di Economia e Produzione.

Campanella T. & Vale L. (2005). *Resilient City: How modern cities recover from disaster*. Oxford: Oxford University Press.

Davudi, S. (2012). *A bridging concept or a dead end*. Planning theory and practice, 13, 2, p. 299-306.

Erell, E. (2008). *The Application of Urban Climate Research in the Design of Cities*. Advances in Building Energy Research, 2(1), pp. 95–121

European Commission. (2014). *Intergraded Sustainable Urban Development*. Ανακτήθηκε από http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.cfm

ICLEI. (2019). *Resilient cities, thriving cities: The evolution of urban resilience*. Bonn, Germany.

Flint J. & Raco M. (2012). *The Future of Sustainable Cities: Critical Reflections*. Bristol: The Policy Press

Frantzeskaki, N. (2016). *URBAN RESILIENCE: A concept for co-creating cities of the future*. DRIFT, Erasmus University Rotterdam, The Netherlands.

Koska, T. & Rudolph, F. (2016). *The role of walking and cycling in reducing congestion - A portfolio of measures*. Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy, 71 p.

Raydan, D. & Steemers, K. (2006). *Environmental Urban Design*. M. Santamouris (eds) Environmental Design of Urban Buildings, UK: Earthscan, pp.1-35.

United Nations. (2013). *World Economic and Social Survey 2013: Sustainable Development Challenges*. Department of Economic and Social Affairs.

Wefering, F. & Rupprecht, S. & Bührmann, S. & Böhler-Baedeker, S. (2014). *Guidelines - Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*. European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, 151 p.

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.