

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ**

ΤΟ



ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

ΚΟΜΟΤΗΝΗ

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:
ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ**

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΧΑΣΑΠΗ ΜΑΡΙΑΝΘΗ**

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2007



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 5902/1
Ημερ. Εισ.: 08-10-2007
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2007
ΧΑΣ

Στους γονείς μου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση ανάπτυξης ενός δυνητικού διπόλου μεταξύ των πόλεων Αλεξανδρούπολης – Κομοτηνής. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων είναι ιδιαίτερα σημαντική και μπορεί να προσδώσει μια νέα αναπτυξιακή κατεύθυνση στην οικονομία τους αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Η εργασία ξεκίνησε με την ανάπτυξη ενός θεωρητικού πλαισίου για τον ορισμό της έννοιας του διπόλου και τον προσδιορισμό των πιο βασικών χαρακτηριστικών του. Στη συνέχεια μελετά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής για να εκτιμήσει και να αξιολογήσει τις δυνατότητες και τις προοπτικές ανάπτυξης του διπόλου μεταξύ Αλεξανδρούπολης – Κομοτηνής.

Από την ανάλυση αυτή φαίνεται ότι οι δύο πόλεις διαθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για να αναπτυχθεί το συγκεκριμένο δίπολό.

ABSTRACT

The object of this project is the examination of a potential dipole between the cities Alexandroupoli – Komotini. The development of collaboration relationships between the two cities is particularly important and it can lead a new developmental direction in their economy.

This project began with the description of a theoretical framework for the definition of dipoles and the specification of its basic characteristics. Then the project studies the special characteristics of this region in order to evaluate and estimate the possibilities and the prospects of the dipole Alexandroupoli - Komotini being developed.

From this particular analysis it appears that the two cities allocate in a satisfactory degree the essential characteristics in order to develop this dipole.

Λέξεις Κλειδιά: Δίπολο, Αλεξανδρούπολη, Κομοτηνή, Πολυκεντρική Αστική Περιοχή, Συνέργια, Ανάπτυξη

Περίληψη	1
Περιεχόμενα	2
Κατάλογος Πινάκων	5
Κατάλογος Διαγραμμάτων	6
Κατάλογος Εικόνων	7
Κατάλογος Χαρτών	8
Αρκτικόλεξα	9
Ευχαριστίες	10
1. Εισαγωγή	11
1.1 Γενικό Πλαίσιο Μελέτης	11
1.2 Σκοπός και Στόχοι της Μελέτης	12
1.3 Χρησιμότητα	13
1.4 Επισκόπηση	13
Α΄: ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	15
2. Εννοιολογικό Πλαίσιο	16
2.1 Εισαγωγή	16
2.2 Ορισμός των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών	16
2.3 Η Πολυκεντρική Αστική Περιοχή ως Δίκτυο Πόλεων	18
2.3.1 Δομή και Λειτουργία των Δικτύων	19
2.3.2 Εφαρμογή στις Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές	21
2.4 Οικονομικά Πλεονεκτήματα των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών	25
2.5 Χαρακτηριστικά Γνωρίσματα των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών	26
2.5.1 Χωρική Διάσταση	27
2.5.2 Οικονομική Διάσταση	27
2.5.3 Πολιτική Διάσταση	28
2.5.4 Κοινωνική Διάσταση	29
2.6 Παραδείγματα Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών από το Εξωτερικό	29
2.6.1 Randstad, Ολλανδία: Μια κλασική δικτυακή πόλη	29
2.6.2 Kansai, Ιαπωνία: Μια δημιουργική δικτυακή πόλη	32
2.7 Συμπεράσματα	34

B': ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΚΟΜΟΤΗΝΗ	35
3. Ιστορικά Στοιχεία, Οργάνωση και Υποδομές	36
3.1 Εισαγωγή	36
3.2 Γενικά Χαρακτηριστικά	36
3.3 Ιστορικά Στοιχεία	38
3.4 Οργάνωση και Υποδομές	43
3.4.1 Γεωγραφική Θέση	43
3.4.2 Φυσικό Περιβάλλον	43
3.4.3 Μεταφορική Υποδομή	46
3.4.3.1 Οδικό Δίκτυο	46
3.4.3.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο	47
3.4.3.3 Λιμάνι Αλεξανδρούπολης	48
3.4.3.4 Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος»	49
3.4.4 Χωροταξική Οργάνωση	50
3.4.5 Πολεοδομική Οργάνωση	51
3.5 Συμπεράσματα	56
4. Δημογραφικά, Οικονομικά και Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	57
4.1 Εισαγωγή	57
4.2 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	57
4.2.1 Βασικά Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά	57
4.2.2 Ηλιακή Κατανομή Πληθυσμού	58
4.2.3 Επίπεδο Εκπαίδευσης	62
4.3 Διάρθρωση της Οικονομίας	64
4.3.1 Πρωτογενής Τομέας	64
4.3.2 Δευτερογενής Τομέας	65
4.3.2.1 Αναπτυξιακή Πολιτική	66
4.3.2.2 Βιομηχανικές Περιοχές	68
4.3.3 Τριτογενής Τομέας	71
4.4 Επίπεδο Ανάπτυξης (Δείκτες Ευημερίας)	72
4.4.1 Γενικά Χαρακτηριστικά	72
4.4.2 Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ	74
4.4.2.1 Αναγωγή κατά κεφαλήν ΑΕΠ	75
4.5 Ανθρώπινο Δυναμικό, Απασχόληση, Ανεργία	76

4.5.1	Εργατικό δυναμικό, απασχολούμενοι, άνεργοι	76
4.5.2	Ποσοστά απασχόλησης στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό	76
4.5.3	Ποσοστά ανεργίας στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό	77
4.6	Συμπεράσματα	78
· 5.	Αξιολόγηση της Περιοχής από τους Κατοίκους	79
5.1	Εισαγωγή	79
5.2	Περιγραφή του Ερωτηματολογίου	79
5.3	Αποτελέσματα της Έρευνας	80
5.4	Συμπεράσματα	91
· 6.	Ανάλυση Προϋποθέσεων για την Ύπαρξη Δίπολου	92
6.1	Εισαγωγή	92
6.2	Χωρική Διάσταση	92
6.3	Οικονομική Διάσταση	95
6.4	Πολιτική διάσταση	98
6.5	Κοινωνική Διάσταση	101
6.6	Προτάσεις για την Ανάπτυξη του Διπόλου	103
6.7	Συμπεράσματα	111
	Γ ' : ΣΥΝΘΕΣΗ	113
· 7.	Συμπεράσματα	114
	Παράρτημα I	120
	Παράρτημα II	126
	Παράρτημα III	131
·	Βιβλιογραφία	137

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μετακινήσεις με τραίνο μεταξύ Αλεξανδρούπολης – Κομοτηνής	48
Πίνακας 2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη της Περιοχής Μελέτης	58
Πίνακας 3: Κατανομή του Πληθυσμού στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα	58
Πίνακας 4: Επίπεδο Εκπαίδευσης στην Περιοχή Μελέτης και Κατανομή στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)	63
Πίνακας 5: Κατανομή του Πρωτογενούς Τομέα της Οικονομίας στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)	65
Πίνακας 6: Κατανομή του Δευτερογενούς Τομέα της Οικονομίας στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)	66
Πίνακας 7: Τα κίνητρα του Νόμου 1262/1982	68
Πίνακας 8: Υφιστάμενη Κατάσταση των ΒΙ.ΠΕ	69
Πίνακας 9: Κατάσταση Οικοπέδων στις ΒΙ.ΠΕ	69
Πίνακας 10: Κατανομή του Τριτογενούς Τομέα της Οικονομίας στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)	72
Πίνακας 11: Δείκτες Ευημερίας στους Νομούς Έβρου και Ροδόπης	74
Πίνακας 12: ΑΕΠ Κατά Κεφαλήν στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (σε €)	75
Πίνακας 13: Οικονομικώς Ενεργός και Μη Ενεργός Πληθυσμός (2001)	76
Πίνακας 14: Ποσοστά Απασχόλησης στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό	77
Πίνακας 15: Ποσοστό Ανέργων στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό	77
Πίνακας 16: Συχνότητα Μετακινήσεων	82
Πίνακας 17: Λόγοι Μετακίνησης	82
Πίνακας 18: Συνεργασία	84
Πίνακας 19: Υφιστάμενες Υποδομές	87
Πίνακας 20: Ροές Εργασίας στην Πόλη της Αλεξανδρούπολης από το Νομό Ροδόπης	94
Πίνακας 21: Ροές Εργασίας στην Πόλη της Κομοτηνής από το Νομό Έβρου	94
Πίνακας 22: Κατευθύνσεις και Μέτρα για την Υλοποίηση του Διπλόλου	104

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Ηλιακή Πυραμίδα Αλεξανδρούπολης (2001)	59
Διάγραμμα 2: Ηλιακή Πυραμίδα Κομοτηνής (2001)	59
Διάγραμμα 3: Ηλιακή Πυραμίδα Νομού Έβρου (2001)	60
Διάγραμμα 4: Ηλικιακή Πυραμίδα Νομού Ροδόπης (2001)	60
Διάγραμμα 5: Ηλιακή Πυραμίδα Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. (2001)	61
Διάγραμμα 6: Ηλιακή Πυραμίδα Ελλάδας (2001)	62
Διάγραμμα 7: Συχνότητα Μετακινήσεων	81
Διάγραμμα 8: Λόγοι Μετακίνησης	82
Διάγραμμα 9: Συνθήκες Μετακίνησης	83
Διάγραμμα 10: Ζητήματα Αντιπαλότητας	84
Διάγραμμα 11: Συνεργασία (Σήμερα)	85
Διάγραμμα 12: Συνεργασία (σε δέκα χρόνια)	85
Διάγραμμα 13: Παράγοντες Απαραίτητοι για την Ανάπτυξη Διπόλου	86
Διάγραμμα 14: Οικονομική Ανάπτυξη σε Βάρος της Άλλης Πόλης	87
Διάγραμμα 15: Υφιστάμενες Υποδομές (Σήμερα)	88
Διάγραμμα 16: Υφιστάμενες Υποδομές (σε δέκα χρόνια)	89
Διάγραμμα 17: Ικανοποίηση από τη Ζωή στην Πόλη	89
Διάγραμμα 18: Μετοίκηση στην Άλλη Πόλη	90
Διάγραμμα 19: Ομορφότερη Πόλη	90

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Μονοκεντρικό Μοντέλο, Μοντέλο των Πόλεων Διαδρόμων και το Μοντέλο της Δικτυακής Πόλης 18

Εικόνα 2: Η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία 30

Εικόνες Παραρτήματος

Εικόνα 1: Μορφή του Πολεοδομικού Ιστού στην Αλεξανδρούπολη 132

Εικόνα 2: Μορφή του Πολεοδομικού Ιστού στην Κομοτηνή 133

Εικόνα 3: Άποψη της Πόλης της Κομοτηνής 134

Εικόνα 4: Ο Πύργος του Ρολογιού και το Τζαμί της Κομοτηνής 134

Εικόνα 5: Πανελλήνια Εμπορική Έκθεση «Θράκη» στη ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής 135

Εικόνα 6: Τμήμα της Εγνατίας Οδού μεταξύ των Δύο Πόλεων 135

Εικόνα 7: Ο Φάρος της Αλεξανδρούπολης 136

Εικόνα 8: Αεροφωτογραφία της Αλεξανδρούπολης 136

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Υφιστάμενη Κατάσταση	127
Χάρτης 2: Διάρθρωση Οικιστικού Δικτύου	128
Χάρτης 3: Εξαρτήσεις Οικισμών	129
Χάρτης 4: Θέση της Περιοχής Μελέτης στον Ευρύτερο Χώρο	130

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

Α.Ε.	Ανώνυμη Εταιρία
Α.Ε.Ι.	Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
Α.Ε.Π.	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
Α.ΜΑ.Θ	Ανατολική Μακεδονία και Θράκη
Β.Ε.ΠΕ.	Βιομηχανική Επιχειρηματική Περιοχή
ΒΙΟ.ΠΑ.	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΒΙ.ΠΕ.	Βιομηχανική Περιοχή
Γ.Ο.Κ.	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
Γ.Π.Σ.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Π.Θ.	Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ο.Κ.	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
Ε.Σ.Υ.Ε.	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
Ζ.Ο.Ε	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
Ι.Ε.Κ.	Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης
Ι.Κ.Α.	Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
Κ.Α.Π.	Κοινή Αγροτική Πολιτική
Κ.Π.Σ.	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Κ.Τ.Ε.Λ.	Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων
Κ.Υ.Α.	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Ο.Σ.Ε.	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
Π.Α.Π.	Πολυκεντρική Αστική Περιοχή
Π.Ε.Π.	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Τ.Ε.Ι.	Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
Φ.Ε.Κ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία δεν θα μπορούσε να εκπονηθεί χωρίς τη συμβολή των δύο επιβλεπόντων καθηγητών μου, κ. Πετράκο Γιώργο, Καθηγητή Οικονομικής Ανάλυσης του Χώρου και κ. Αρβανιτίδη Πασχάλη, Αγρονόμο Τοπογράφο Μηχανικό, Οικονομολόγο τους οποίους ευχαριστώ θερμά για τις συμβουλές και τις παρατηρήσεις τους.

Ακόμη, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην κα. Γεωργιτσοπούλου Μαρία, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Υπάλληλο της Αναπτυξιακής Εταιρίας του νομού Ροδόπης για την πολύτιμη βοήθειά της και σε όλους τους υπαλλήλους της Αναπτυξιακής Εταιρίας του νομού Ροδόπης, καθώς και στους υπαλλήλους της Αναπτυξιακής Εταιρίας του νομού Έβρου. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Δαστερίδη Νίκο, Πρόεδρο του Επιμελητηρίου Έβρου.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους πολίτες των δύο πόλεων που δέχθηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε με τη χρήση ερωτηματολογίου.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους μου συμπαραστάθηκαν κατά τη διάρκεια εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας, για την κατανόηση, τη στήριξη, τη βοήθεια και την υπομονή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Την τελευταία δεκαετία αρκετές μελέτες αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης έχουν στρέψει την προσοχή τους στις πολυκεντρικές αστικές περιοχές¹ (ΠΑΠ). Η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε συνδυασμό με την επέκταση των αστικών κέντρων καθώς και η αλλαγή στον τρόπο ζωής και στα πρότυπα των μετακινήσεων οδήγησαν στην ανάπτυξη των σχηματισμών αυτών. Ωστόσο, παρά το αυξημένο ενδιαφέρον της επιστημονικής κοινότητας για τις ΠΑΠ, δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός, κάτι που πιθανά οφείλεται στην ευρύτητα με την οποία χρησιμοποιείται ο όρος (τόσο σε δια-αστικό όσο και σε ενδο-αστικό επίπεδο) και τις διαφορετικές προσεγγίσεις του αντικείμενου από τους διάφορους επιστημονικούς κλάδους που έχουν ασχοληθεί (χωροτάκτες, οικονομολόγοι, κοινωνιολόγοι, κτλ). Γενικά μπορούμε να πούμε ότι οι ΠΑΠ αποτελούν ένα σύνολο γειτονικών αλλά χωρικά διαφοροποιημένων αστικών κέντρων, τα οποία αναπτύσσουν ισχυρούς δεσμούς συνεργασίας μεταξύ τους και λειτουργούν σαν ενιαία οικονομική και πολιτική οντότητα.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση ανάπτυξης μιας δυνητικά πολυκεντρικής αστικής περιοχής (ή διπόλου) αποτελούμενης από τις πόλεις της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής. Βασική επιδίωξη είναι να προσδιορισθούν οι δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων, να εντοπιστούν πιθανά προβλήματα προς αυτήν την κατεύθυνση και να τεθούν κοινοί στόχοι που θα την ενδυναμώσουν.

Η Αλεξανδρούπολη και η Κομοτηνή είναι δύο αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους (για τα ελληνικά δεδομένα), τα οποία βρίσκονται στα σύνορα της χώρας, μακριά από την πρωτεύουσα και τα άλλα μεγάλα αστικά κέντρα. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ τους είναι ιδιαίτερα σημαντική και μπορεί να προσδώσει μια νέα αναπτυξιακή προοπτική στην οικονομία τους αλλά και στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον, η δημιουργία ενός ισχυρού (δι)πόλου – κόμβου σε αυτή τη γεωγραφική θέση δύναται να επηρεάσει στον ρόλο που διεκδικεί να διαδραματίσει η Ελλάδα στον βαλκανικό και διευρυμένο ευρωπαϊκό χώρο.

¹ Για λόγους συντομίας στο εξής ο όρος «πολυκεντρική αστική περιοχή» θα αναφέρεται συχνά ως ΠΑΠ

Μια σειρά από γεγονότα και εξελίξεις επηρεάζουν σημαντικά την περιοχή. Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), η κατάργηση των συνόρων στο εσωτερικό της, η ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων, σε συνδυασμό με την πτώση των κομμουνιστικών καθεστώτων, προσφέρουν στην παραμεθόρια αυτή περιοχή νέες ευκαιρίες για συνεργασία και ανάπτυξη. Το νέο οικονομικό περιβάλλον που δημιουργείται από την αποδυνάμωση του αγροτικού τομέα και την ανάπτυξη του τριτογενή, οι πολιτικές και τα προγράμματα της Ε.Ε. καθώς και η Εθνική Αναπτυξιακή Πολιτική αποτελούν σημαντικές προκλήσεις για τις δύο πόλεις. Απαιτούνται ορθοί χειρισμοί, αν αναλογιστεί κανείς και το γεγονός ότι πρόκειται για δύο καθαρά αγροτικούς νομούς. Ακόμη, με τη δημιουργία του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, δημιουργούνται νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη, οι οποίες πρέπει να αξιοποιηθούν στο μέγιστο βαθμό ώστε η περιοχή να αποτελέσει εκτός των άλλων και ενεργειακό κόμβο.

Μειονέκτημα για την περιοχή αποτελεί το γεγονός ότι πρόκειται για μία απομονωμένη και μεθοριακή περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί πως επί του παρόντος δεν έχουν αναπτυχθεί σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων, και πως απουσιάζει μια κοινή αναπτυξιακή πολιτική τόσο από το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Ροδόπης, το οποίο παρουσιάστηκε πρόσφατα, όσο και από το Στρατηγικό Σχέδιο Έβρος 2010. Η μόνη αναφορά για κοινή ανάπτυξη των δύο πόλεων, είναι κατά τον προγραμματισμό του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, όπου αναφέρει τις πόλεις της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής σαν έναν από τους 12 πόλους ανάπτυξης της χώρας (Σταμπογλής, 2007)

1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σκοπός της εργασίας είναι να μελετήσει τις δυνατότητες ανάπτυξης ενός περιφερειακού διπόλου και συγκεκριμένα του διπόλου Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή. Ο σκοπός αυτό επιμερίζεται στους παρακάτω στόχους:

- κατανόηση της έννοιας του διπόλου και προσδιορισμός των χαρακτηριστικών του,
- ανάλυση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, και
- αξιολόγηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του διπόλου μεταξύ της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής.

1.3 ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η χρησιμότητα της εργασίας αυτής έγκειται σε δύο επίπεδα. Δεδομένης της απουσίας ενός κοινώς αποδεκτού θεωρητικού πλαισίου, η εργασία φιλοδοξεί να εισαγάγει ένα πλαίσιο ανάλυσης για τη διερεύνηση και την καλύτερη μελέτη των ΠΑΠ. Αυτό μπορεί να αποτελέσει πρότυπο στην ανάλυση παρόμοιων περιπτώσεων.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η έρευνα αυτή έχει χρηστική αξία για την ίδια την περιοχή. Μπορεί να αποτελέσει τη βάση για τον στρατηγικό σχεδιασμό των δύο πόλεων προς μια κοινή κατεύθυνση ανάπτυξης με τη μορφή του διπόλου. Εδώ είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι τόσο η Αλεξανδρούπολη, όσο και η Κομοτηνή εμφανίζουν ελλείψεις σε αυτόν τον τομέα, αφού δεν διαθέτουν Στρατηγικά Σχέδια Ανάπτυξης σε επίπεδο πόλεων. Στην έλλειψη αυτή συμβάλλει το γεγονός ότι στην Κομοτηνή δεν υπάρχει Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση, ενώ στην Αλεξανδρούπολη η Επιχείρηση υπολειτουργεί και υπάρχουν σκέψεις για την κατάργησή της.

Έτσι, ο σχεδιασμός για την ανάπτυξη της περιοχής περιορίζεται σε επίπεδο νομών και περιφέρειας, με αποτέλεσμα να υπάρχει κενό στον τομέα αυτό και να δίδεται έμφαση στις ανάγκες των νομών, οι οποίες δεν ταυτίζονται απαραίτητα με αυτές των πόλεων. Σε αυτό το πλαίσιο, η παρούσα εργασία έρχεται για να υπογραμμίσει την ανάγκη για συνεργασία, στην περιοχή και να αναδείξει τις δυνατότητες για την από κοινού ανάπτυξη μεταξύ των δυο πόλεων.

1.4 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Η εργασία αυτή χωρίζεται σε τρία μέρη και επιμερίζεται σε επτά κεφάλαια. Το πρώτο μέρος δίνει τα απαραίτητα στοιχεία για την κατανόηση των ΠΑΠ, το δεύτερο περιγράφει το δίπολο Αλεξανδρούπολη - Κομοτηνή και το τρίτο αποτελεί τη σύνθεσή τους. Αναλυτικά, το επόμενο κεφάλαιο διαμορφώνει ένα εννοιολογικό πλαίσιο για την ανάλυση των ΠΑΠ. Πιο συγκεκριμένα αναπτύσσεται ένας λειτουργικός ορισμός των ΠΑΠ, προσδιορίζονται τα χαρακτηριστικά τους και αναφέρονται ορισμένα παραδείγματα ΠΑΠ από τη διεθνή εμπειρία.

Στη συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση της περιοχής μελέτης. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρει κάποια ιστορικά στοιχεία για την περιοχή και μελετά την οργάνωση και τις υποδομές των δυο πόλεων. Το τέταρτο κεφάλαιο αναλύει τα βασικά δημογραφικά,

οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής, τα οποία θα αξιοποιηθούν για τη διερεύνηση του βασικού ερωτήματος που τέθηκε στην αρχή. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση της περιοχής με τη μέθοδο της δημοσκόπησης.

Στο έκτο κεφάλαιο εξετάζονται οι προϋποθέσεις για την υλοποίηση του διπόλου. Πιο συγκεκριμένα περιγράφονται τα χαρακτηριστικά εκείνα που σχετίζονται με την χωρική, την οικονομική, την πολιτική και την κοινωνική διάσταση της περιοχής έτσι ώστε να εξαχθεί το συμπέρασμα αν οι δύο πόλεις διαμορφώνουν ή μπορούν στο μέλλον να διαμορφώσουν ένα ισχυρό δίπολο ανάπτυξης. Σε αυτό το πλαίσιο προτείνονται κάποιες δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή. Τέλος, στο έβδομο κεφάλαιο ολοκληρώνεται η παρούσα εργασία και παρατίθενται μία σειρά από συμπεράσματα που προκύπτουν.

***ΜΕΡΟΣ Α΄: ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ***

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κεφάλαιο αυτό επιχειρεί μία εισαγωγή στην έννοια των πολυκεντρικών αστικών περιοχών. Η ύπαρξη των περιοχών αυτών είναι κάτι που απασχολεί τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερους μελετητές, διαφόρων ειδικοτήτων, οι οποίοι θεωρούν πως πρόκειται για το επίπεδο σχεδιασμού που θα επικρατήσει στο μέλλον, ειδικά στις πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές. Παρακάτω, γίνεται μία προσπάθεια ορισμού των πολυκεντρικών αστικών περιοχών και αναλύεται η περιοχή αυτή ως δίκτυο πόλεων. Ακόμη, αναφέρονται τα οικονομικά πλεονεκτήματα των περιοχών αυτών.

Έπειτα, αναφέρονται τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πολυκεντρικών αστικών περιοχών, τα οποία χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά. Τέλος, αναφέρονται δύο παραδείγματα πολυκεντρικών αστικών περιοχών από το εξωτερικό, το Randstad στην Ολλανδία, το οποίο αποτελεί μία κλασσική δικτυακή πόλη και η περιοχή Kansai στην Ιαπωνία, η οποία αποτελεί μια δημιουργική δικτυακή πόλη.

2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Το ενδιαφέρον για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές έχει αυξηθεί την τελευταία δεκαετία. Αυτό συμβαίνει γιατί ο λειτουργικός αστικός χώρος εκτείνεται πέρα από τα διοικητικά όρια της πόλης συμπεριλαμβάνοντας πολλές φορές τα προάστια και την ευρύτερη αγροτική περιοχή που την περιβάλλει και φτάνοντας ως την ακτίνα επιρροής άλλων πόλεων.

Στις ΠΑΠ, ωστόσο, οι πόλεις φαίνεται να συνδέονται τόσο σε λειτουργικούς όσο και σε μορφολογικούς όρους. Οι περιοχές αυτές έχουν οριστεί ως ενότητα από ξεχωριστές ιστορικά και ταυτόχρονα πολιτικά ανεξάρτητες πόλεις που χωροθετούνται σε σχετική εγγύτητα και είναι καλά συνδεδεμένες μέσω υποδομών (Meijers, 2004). Στο ίδιο πλαίσιο ο Parr (2003) ορίζει τις ΠΑΠ ως ένα σύνολο από γειτονικά αλλά χωρικά διακριτά αστικά κέντρα, τα οποία υπάρχουν ως ξεχωριστές οντότητες.

Η ΠΑΠ είναι μία περιοχή στην οποία μεγαλύτερα ή μικρότερα αστικά κέντρα τα οποία γειτνιάζουν και έχουν κοινές επιδιώξεις μπορούν να λύσουν από κοινού τις αναπτυξιακές και χωρικές τους προκλήσεις μέσα από μία ολοκληρωμένη πολυκεντρική συνεργασία εκμεταλλευόμενα τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Μπορούν επίσης να επιτύχουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας με τη βοήθεια γρήγορων και αξιόπιστων μεταφορικών και επικοινωνιακών συνδέσεων (Batten, 1994).

Όπως με κάθε νέα ιδέα, υπάρχει μία ασάφεια γύρω από τον όρο ΠΑΠ, ο οποίος συνεχίζει να χρησιμοποιείται με διάφορες ερμηνείες. Η εμφάνιση ενός πλήρως ικανοποιητικού ορισμού δυσχεραίνεται και από τις διάφορες κλίμακες στις οποίες χρησιμοποιείται ο όρος αυτός. Η ΠΑΠ αντιπροσωπεύει μία δυνητικά χρήσιμη ιδέα (Hall και Pain, 2006). Σκοπός είναι να προσδιοριστούν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά μίας ΠΑΠ και να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο διαφέρει από άλλους τύπους χωρικών ενότητων καθώς και να υπολογιστούν οι δυνάμεις που συμβάλλουν στην εμφάνιση και ανάπτυξη μίας ΠΑΠ. Αν και στο επίκεντρο της ανάλυσης βρίσκονται τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τις ΠΑΠ, η σημαντικότητα των κοινωνικών, πολιτισμικών και πολιτικών ιδιαιτεροτήτων είναι σίγουρα καθοριστική για την ανάπτυξή της.

Για τον καλύτερο ορισμό του όρου ΠΑΠ πρέπει να τονιστούν μία σειρά από αλληλεξαρτώμενες συνθήκες που πρέπει να εμφανίζονται πριν μία περιοχή χαρακτηριστεί ως ΠΑΠ. Η ιδιομορφία των ΠΑΠ μπορεί να τονιστεί συγκρίνοντας αυτές με εναλλακτικές και πιο απλές χωρικές δομές. Θα ήταν παραπλανητικό, φυσικά, να υποτεθεί ότι διαφορές μεταξύ των ΠΑΠ και άλλων χωρικών δομών είναι πάντα επαρκώς ξεκάθαρες. Αυτό γίνεται εμφανές και από τα διάφορα είδη χωρικών δομών που εμφανίζονται, με διαφορετικούς όρους (Meijers, 2004). Επομένως, ο ορισμός της έννοιας της ΠΑΠ δεν αποτελεί ένα εύκολο εγχείρημα.

Πρόσφατα παραδείγματα χωρικών δομών περιλαμβάνουν «πόλεις – περιοχές με πολλούς πυρήνες²», «δίκτυα πόλεων³» και «πολυπηρινικές μητροπολιτικές περιοχές⁴». Επιπρόσθετα, σε όρους εννοιών για χωρικές δομές και υπεραστικές σχέσεις, η έννοια των πολυκεντρικών αστικών περιοχών στηρίζεται σε παλαιότερες

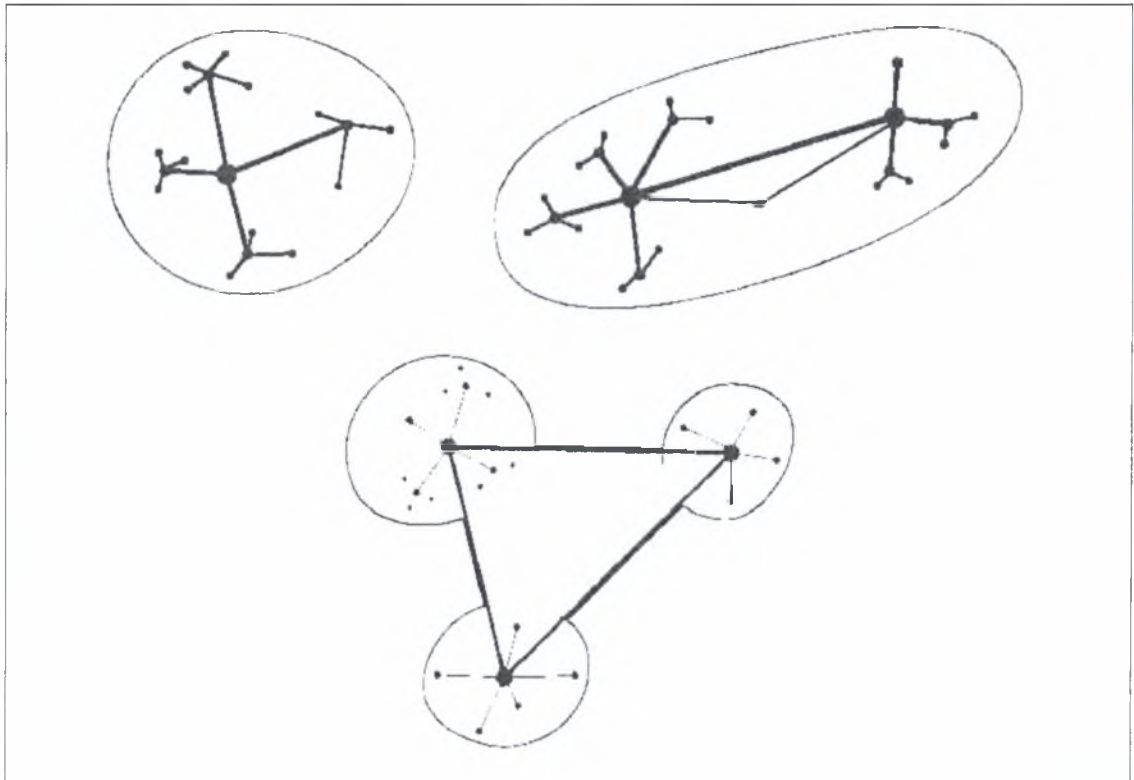
² multicore city-regions

³ city networks

⁴ polynucleated metropolitan regions

ιδέες όπως η «εκτεταμένη πόλη⁵», η «μεγαλόπολη⁶» ή σε ιδέες για την «περιφερειακή πόλη⁷» (Meijers, 2004). Για την πληρέστερη κατανόηση των χωρικών δομών, αυτές απεικονίζονται παρακάτω σε μία προσπάθεια σαφούς διαφοροποίησης των αστικών σχηματισμών (Εικόνα 1).

Εικόνα 1: Μονοκεντρικό Μοντέλο (αριστερά), Μοντέλο των Πόλεων Διαδρόμων (δεξιά) και το Μοντέλο της Δικτυακής Πόλης (κάτω)



Πηγή: Batten, 1994

2.3 Η ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΩΣ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε, το ενδιαφέρον για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές εμφανίζεται αυξημένο μεταξύ πολιτικών, οικονομολόγων του χώρου και πολεοδόμων. Αυτό αποδεικνύεται από την εμφάνιση ως σχεδιαστικών εννοιών στις πολιτικές σχεδιασμού σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες συμπεριλαμβανομένων του Βελγίου⁸, της Δανίας⁹, της Εσθονίας¹⁰, της Γαλλίας¹¹, της Γερμανίας¹², της

⁵ dispersed city

⁶ megalopolis

⁷ Regional city

⁸ urban networks

⁹ polycentric national centres

Ελλάδας¹³, της Ιταλίας¹⁴, της Ιρλανδίας¹⁵, της Λιθουανίας¹⁶, της Ολλανδίας¹⁷ της Πολωνίας¹⁸ και της Ελβετίας¹⁹.

Επιπρόσθετα, τα δίκτυα συνδέονται με οικονομίες κλίμακας, κριτική μάζα και συνέργια. Δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι, η αλληγορία του δικτύου αποτελεί πλέον τμήμα του κλασσικού λεξιλογίου των διαχειριστών, σχεδιαστών και άλλων που διαμορφώνουν την πολιτική προώθησης ή σχετίζονται με οποιοδήποτε τρόπο με τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Πιο συγκεκριμένα, η ιδέα της συνέργιας ή «μία οντότητα να είναι περισσότερο από το άθροισμα των τμημάτων²⁰» αποτελεί τον κεντρικό στόχο σε πολλές πολιτικές για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές (Turok και Bailey, 2004).

2.3.1 Δομή και Λειτουργία των Δικτύων

Η έννοια των δικτύων πόλεων και των δικτύων γενικότερα, είναι στενά συνδεδεμένη με αυτή της συνέργιας. Σκοπός του τμήματος αυτού είναι να παρουσιάσει τη βασική γνώση στη συνέργια όσον αφορά τα δίκτυα, σκιαγραφώντας την πρόσφατη ανάλυση του όρου στην οικονομική θεωρία με σκοπό να παρουσιαστεί παρακάτω ο τρόπος που η συνέργια των δικτύων συνδέεται με αυτή των ΠΑΠ. Τα δίκτυα που μελετώνται σε αυτή την ανάλυση αφορούν κυρίως δίκτυα ανάμεσα σε εταιρίες, μεταφορικά δίκτυα και επικοινωνίας.

Η λέξη συνέργια προέρχεται από την πρόθεση συν και τη λέξη έργο και αναφέρεται σε «μία κατάσταση στην οποία το αποτέλεσμα από δύο ή περισσότερα συνεργαζόμενα ή συνδυασμένα σώματα ή λειτουργίες είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα των αποτελεσμάτων που κάθε σώμα ή λειτουργία μπορεί να επιτύχει από μόνο του» (Μείζον Ελληνικό Λεξικό). Η συνέργια συνήθως απεικονίζεται ως $1 + 1 > 2$, το οποίο δίνει έμφαση στο γεγονός ότι η συνέργια μπορεί να εκφραστεί ως η αύξηση στην απόδοση ενός δικτύου μέσω αποτελεσματικής και ικανοποιητικής

¹⁰ urban networks

¹¹ re'seaux des villes

¹² Metropolregionen, Städtenetze

¹³ twin poles

¹⁴ city networks

¹⁵ linked gateways

¹⁶ Metropolis Vilnius–Kaunas

¹⁷ urban networks

¹⁸ duopols

¹⁹ vernetzte Städtesystem

²⁰ Being more than the sum of the parts

αλληλεπίδρασης. Η συνεργία αποτελεί μια ασαφή ιδέα μιας και κρύβει διάφορους μηχανισμούς από τους οποίους αυτή πηγάζει. Αναλύοντας κανείς την έννοια της συνέργιας, σε μικρο-, μέσω- και μακρο- επίπεδο καταλήγουμε σε τρία διακριτά νοήματα:

- Συνέργια: όταν δύο ή περισσότεροι παράγοντες συνεργάζονται, το αποτέλεσμα είναι θετικό και για τους δύο.
- Συνέργια: όταν υπάρχει συνεργατική συμπεριφορά με σκοπό να επιτευχθεί συμπληρωματικότητα στην παραγωγή συγκεκριμένου προϊόντος, οι οικονομικοί παράγοντες αποκομίζουν πλεονεκτήματα.
- Συνέργια: όταν παράγοντες ή εταιρίες «εθελοντικά και μη» είναι μέρος ενός συνόλου, οικονομίες συγκέντρωσης μπορεί να δημιουργηθούν προς όφελος των παραπάνω παραγόντων ή εταιριών (Batten, 1994).

Η ύπαρξη ενός από αυτούς τους τρεις μηχανισμούς – η συνεργασία, η συμπληρωματικότητα ή η συνύπαρξη – σε συνδυασμό με τη συμπεριφορά των δικτύων δημιουργεί τη συνέργια και συνεπώς οικονομικά οφέλη για τους παράγοντες (Batten, 1994). Διαφορετικοί μηχανισμοί συνέργιας παίζουν ρόλο στους διάφορους τύπους δικτύου. Τα δίκτυα, σε γενικές γραμμές αποτελούνται από κόμβους (πόλεις, νοικοκυριά, εταιρίες, οργανισμοί, οντότητες), διασυνδέσεις μεταξύ των κόμβων (υποδομές, σχέσεις, δεσμοί), ροές (ανθρώπων, αγαθών, πληροφοριών, κεφαλαίου) και πλέγματα.

Τα δίκτυα μπορούν να διακριθούν σε δύο τύπους, είτε τύπου ομάδας (club) είτε τύπου πλέγματος (web) (Caripneri και Kamann, 1998). Στα δίκτυα ομάδας, οι παράγοντες μοιράζονται έναν κοινό στόχο, δραστηριότητα ή υπηρεσίες, ενώ έχουν παράλληλα ενδιαφέροντα και εμπορικούς δεσμούς. Ένα κλασικό αλλά εύστοχο παράδειγμα αποτελεί το τένις κλαμπ. Τα μέλη ενός τέτοιου κλαμπ δεν έχουν τα μέσα για την υλοποίηση του κοινού στόχου – τα απαραίτητα για το τένις – από μόνοι τους, αλλά μπορούν μέσω συνεργασίας. Περισσότερα μέλη έχουν ως αποτέλεσμα θετικές εξωτερικές οικονομίες όπως χαμηλότερη συνδρομή ή εκτεταμένο οράριο λειτουργίας. Αρνητικές εξωτερικές οικονομίες εμφανίζονται όμως όταν όλα τα μέλη του κλαμπ επιθυμούν να παίξουν τένις την ίδια χρονική στιγμή.

Τα δίκτυα τύπου πλέγματος, από την άλλη, χαρακτηρίζονται από διαφορετικές δραστηριότητες των συμμετεχόντων. Αυτές είναι συμπληρωματικές αντί για παρόμοιες και συνδέονται με σειριακό τρόπο. Ένα τυπικό παράδειγμα αποτελεί μια

αλυσίδα εταιριών ή μονάδων επιχειρήσεων που η καθεμία κατέχει ένα συγκεκριμένο ρόλο στην παραγωγή ενός προϊόντος.

Η διαφορά μεταξύ των δικτύων ομάδας και πλέγματος είναι σχετική μιας και η συνέργια και στα δύο δίκτυα επιτυγχάνεται αλλά με διαφορετικό τρόπο. Στα δίκτυα τύπου ομάδας μπορεί να επιτευχθεί κάθετη συνέργια ενώ στα τύπου πλέγματος οριζόντια. Στην περίπτωση κάθετης συνέργιας, αυτή πηγάζει από τη συνεργασία που οδηγεί σε οικονομίες κλίμακας και σε θετικές εξωτερικές οικονομίες του δικτύου. Χαρακτηριστικό αυτών των οικονομιών κλίμακας είναι ότι εφαρμόζονται μόνο σε συμμετέχοντες του δικτύου. Εξωτερικές οικονομίες εμφανίζονται όταν το κόστος της συμμετοχής στο δίκτυο είναι μικρότερα από τα οφέλη της συνεργασίας (Batten, 1994).

Η οριζόντια συνέργια συνδέεται με οικονομίες εύρους ή ειδίκευσης. Η συμπληρωματικότητα αποτελεί τον κύριο μηχανισμό συνέργιας. Αυτό σημαίνει ότι η ατομική απόδοση των παραγόντων βελτιώνεται μιας και μπορούν να εστιάσουν τις προσπάθειές τους στις κύριες λειτουργίες τους, εγκαταλείποντας μη κύριες λειτουργίες που τους απορροφούν ενέργεια. Οι κλασικές θεωρίες ανάπτυξης δικτύων επικεντρώνονται και στην ειδίκευση ως το αποτέλεσμα μιας διαδικασίας εκλογίκευσης της δομής του δικτύου μόλις επιτύχει ένα σχετικό επίπεδο πολυπλοκότητας (Batten, 1994).

Συνοψίζοντας, η συνέργια επιτυγχάνεται μέσω μηχανισμών συνεργασίας, συμπληρωματικότητας και εξωτερικές οικονομίες που συνδέονται με αυτούς. Η συνεργασία οδηγεί σε κάθετη συνέργια που μπορεί να επιτευχθεί σε δίκτυα τύπου ομάδας και η συμπληρωματικότητα σε οριζόντια συνέργια που μπορεί να επιτευχθεί σε δίκτυα τύπου πλέγματος. Οι εξωτερικές οικονομίες εμφανίζονται παντού και εκπροσωπούν το πιο σημαντικό οικονομικό πλεονέκτημα του δικτύου.

2.3.2 Εφαρμογή στις Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές

Η εφαρμογή της ιδέας της συνέργιας στις πόλεις δεν είναι καθόλου δύσκολη. Στην πραγματικότητα, οι πρώτες πόλεις εμφανίστηκαν λόγω συνέργιας και αναπτύχθηκαν μέσω των πλεονεκτημάτων που προήλθαν από τις οικονομίες συγκέντρωσης. Η διαμονή και η εργασία στις πόλεις περιλαμβάνει πλεονεκτήματα όπως η παροχή δημόσιων υπηρεσιών, ειδικευμένα προϊόντα και υπηρεσίες, μεγάλη και πολυποίκιλη αστική αγορά και εύκολη ανταλλαγή και παροχή πληροφοριών. Η

ερώτηση, είναι πως τέτοιες οικονομίες συγκέντρωσης μπορούν να οργανωθούν σε ένα δίκτυο πόλεων.

Αυτή η ανάλυση της έννοιας της συνέργιας και ορισμένων λειτουργιών του δικτύου ρίχνει φως στον τρόπο με τον οποίο αυτή μπορεί να επιτευχθεί στις ΠΑΠ. Οι πόλεις που αποτελούν μια πολυκεντρική αστική περιοχή μπορούν να θεωρηθούν ως οι κόμβοι σε ένα δίκτυο που δημιουργείται από υποδομές, υπεραστικές σχέσεις και ροές. Η πόλη από μόνη της είναι μία συγκέντρωση από πολλούς κόμβους όπως νοικοκυριά, εταιρίες, ιδιώτες, οργανισμούς το καθένα από τα οποία συνδέεται με άλλους κόμβους μέσω υποδομών, ροών και αλληλεξαρτήσεων. Έτσι σε μια πολυκεντρική αστική περιοχή, μπορεί να βρεθεί ένας μεγάλος αριθμός δικτύων, διόλου περιορισμένα στην κλίμακά της (Carinetti και Kamann, 1998).

Μπορεί να υποθεθεί ότι οι ΠΑΠ είναι στην πραγματικότητα δίκτυα (υπάρχουν κόμβοι, σύνδεσμοι, ροές και πλέγματα), και έτσι η ίδια βασική γνώση για τη συνέργια στα δίκτυα μπορεί να εφαρμοστεί. Ανάλογα με το αν οι ΠΑΠ αποτελούν δίκτυα τύπου ομάδας ή πλέγματος, οι ίδιοι μηχανισμοί θα οδηγήσουν σε συνέργια. Αυτό σημαίνει ότι στις ΠΑΠ, η συνέργια αποδεικνύεται μέσω μηχανισμών συνεργασίας και συμπληρωματικότητας (εξωτερικές οικονομίες ανακατεύονται και στα δύο).

Δύο σημαντικά ζητήματα υπάρχουν. Το πρώτο είναι αν μια ΠΑΠ είναι τύπου ομάδας ή πλέγματος. Το δεύτερο είναι πως σε αυτούς τους δύο μηχανισμούς μπορεί να δοθεί χαρακτηρισμός ώστε να παρομοιαστούν με χωρικά φαινόμενα όπως οι ΠΑΠ. Το να κατηγοριοποιηθούν τα δίκτυα πόλεων ως δίκτυα τύπου ομάδας ή πλέγματος φαίνεται να αποτελεί μια άκαρπη προσπάθεια, δεδομένης της σύνθετης φύσης της. Στην πραγματικότητα, τα δίκτυα θα έχουν τόσο όψεις τύπου ομάδας όσο και διαστάσεις τύπου πλέγματος. Αυτό ισχύει και στις πολυκεντρικές αστικές περιοχές, το οποίο φανερώνει διαφορετικούς τρόπους μέσω των οποίων μπορεί να επιτευχθεί η συνέργια (Batten, 1994).

Οι ΠΑΠ μπορούν να χαρακτηριστούν ως δίκτυα τύπου ομάδας όταν οι πόλεις που διαθέτουν τα ίδια γνωρίσματα ενώνουν τις δυνάμεις τους για να επιτύχουν κάποιο κοινό στόχο ή ενδιαφέροντα. Αυτή η συνεργασία τότε δημιουργεί οικονομίες κλίμακας. Τέτοια παραδείγματα περιλαμβάνουν συνεργασία μεταξύ πόλεων με παρόμοιους οικονομικούς ρόλους, όπως πόλεις – λιμάνια ή τουριστικές πόλεις. Αλλά οι πόλεις μπορούν να συνεργαστούν όταν αντιμετωπίζουν παρόμοια αστικά προβλήματα ή προκλήσεις, για παράδειγμα, που σχετίζονται με την απομόνωση, μια

αδύναμη οικονομική βάση, η ανάγκη για ικανοποιητικές δημόσιες συγκοινωνίες ή η διάθεση των απορριμμάτων (Batten, 1994).

Από την άλλη, οι ΠΑΠ μοιάζουν με δίκτυα τύπου πλέγματος όταν οι πόλεις διαδραματίζουν διαφορετικούς οικονομικούς ρόλους και φιλοξενούν συμπληρωματικές αστικές λειτουργίες, δραστηριότητες και περιβάλλον τόσο εργασιακό όσο και για διαμονή. Παρόμοια με το διαχωρισμό μεταξύ των δικτύων τύπου ομάδας ή πλέγματος, είναι η κατηγοριοποίηση των δικτύων πόλεων από τους Camagni και Salone (1993). Αναφέρονται στα δίκτυα τύπου ομάδας ως «δίκτυα συνέργιας», ενώ τα δίκτυα τύπου πλέγματος αναφέρονται ως «δίκτυα συμπληρωματικότητας». Αν και τόσο τα δίκτυα τύπου ομάδας όσο και τα τύπου πλέγματος μπορούν να εμφανιστούν σε ΠΑΠ, φαίνεται ότι τα δίκτυα τύπου πλέγματος είναι πιο σχετικά με τις ΠΑΠ. Σε αυτά, η εγγύτητα έχει σημασία με την έννοια ότι οι αγορές επικαλύπτονται. Τα δίκτυα τύπου ομάδας μπορούν να διαδραματίσουν ρόλο, αλλά είναι εξίσου σημαντικά στα δίκτυα που δημιουργούνται μεταξύ πόλεων που βρίσκονται σε σχετική απόσταση.

Το δεύτερο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι το πώς η συνεργασία και η συμπληρωματικότητα (και οι εξωτερικές οικονομίες που αναμειγνύονται) μπορούν να ερμηνευτούν στο περιεχόμενο των ΠΑΠ ώστε να παρέχουν ένα νοηματικό πλαίσιο για ανάλυση. Συμπερασματικά, η συνεργασία ερμηνεύεται ως συνεργασία ανάμεσα σε πόλεις. Η δημόσια διοίκηση τείνει να οργανώνεται σε χωρική ιεραρχία. Παρόλα αυτά, πολλά χωρικά ζητήματα στις μέρες μας, απαιτούν προσέγγιση που σχηματίζεται και υλοποιείται σε πολλαπλές κλίμακες και διάφορες διοικητικές βαθμίδες (Batten, 1994).

Οι εξωτερικές οικονομίες μπορεί να εμφανιστούν ανάλογα με την αξιοποίηση και τη λειτουργία τέτοιων πλαισίων. Η συνέργια απαιτεί ένα υψηλό επίπεδο αλληλεπιδράσεων το οποίο θα δημιουργήσει την απαραίτητη συνοχή του δικτύου για να συμψηφίσει την αυξημένη αλληλεπίδραση. Επιπρόσθετα, οι παράγοντες πρέπει να είναι πρόθυμοι και ικανοί να προσαρμόσουν το εσωτερικό τους προφίλ και την εξωτερική τους συμπεριφορά. Η συμπεριφορά των δωρεάν επιβατών (free rider) πρέπει να αποφευχθεί (Carineri και Kamann, 1998).

Στις αστικές περιοχές, η συμπληρωματικότητα αναφέρεται στη συγκεκριμένη φύση μιας σχέσης μεταξύ δύο ή περισσότερων παρόμοιων δραστηριοτήτων ή τοποθεσιών. Οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες, όπως εμπορικές υπηρεσίες ή αστικές παροχές όπως η εκπαίδευση, ο πολιτισμός και η

ιατρική περίθαλψη. Οι τοποθεσίες από την άλλη αναφέρονται σε επιχειρηματικό ή οικιστικό περιβάλλον. Μιας και οι τοποθεσίες δημιουργούν πόλεις και οι περισσότερες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα στις πόλεις, αναμένεται η αναφορά σε μάκρο- επίπεδο πόλεων συμπληρωματικών η μία προς την άλλη.

Για να είναι οι δραστηριότητες και οι τοποθεσίες συμπληρωματικές, πρέπει να ικανοποιούν δύο σημαντικές προϋποθέσεις που σχετίζονται με την προσφορά και τη ζήτηση. Πρώτον, πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση στην προσφορά δραστηριοτήτων ή / και τοποθεσιών και δεύτερον, οι γεωγραφικές αγορές της ζήτησης για αυτές τις δραστηριότητες ή τις τοποθεσίες πρέπει να έχουν έστω και μικρή επικάλυψη (Batten, 1994).

Για παράδειγμα, δύο πανεπιστήμια είναι συμπληρωματικά αν προσφέρουν γνώσεις σε διαφορετικούς τομείς και ταυτόχρονα στρατολογούν τους φοιτητές από την ίδια περιοχή. Παρομοίως, δύο νοσοκομεία είναι συμπληρωματικά όταν παρέχουν διαφορετικές ειδικότητες ιατρών ή ειδικεύονται σε διαφορετικά είδη θεραπειών. Δύο ή περισσότερες οικιστικές περιοχές είναι συμπληρωματικές όταν προσφέρουν διαφορετικό οικιστικό περιβάλλον και συνεπώς παρέχουν εναλλακτικές για να αντιστοιχίσουν τις διαφορετικές προτιμήσεις του πληθυσμού. Σε μάκρο- επίπεδο, δύο πόλεις είναι συμπληρωματικές όταν η μία ειδικεύεται για παράδειγμα σε οικονομικές υπηρεσίες και η άλλη στις μεταφορές και τις επιχειρήσεις και η κάθε μία παρέχει τις αντίστοιχες υπηρεσίες στους κατοίκους της άλλης πόλης.

Η συμπληρωματικότητα συχνά οδηγεί σε χωρική αλληλεπίδραση. Ο Batten (1994) υποστηρίζει ότι δεσμοί μεταξύ πόλεων σε μία ΠΑΠ (ή δίκτυο πόλεων, όπως την αναφέρει) σφυρηλατούνται στη βάση της συμπληρωματικότητας και όχι της απόστασης ή του ορίου ζήτησης. Παρόλα αυτά, η συμπληρωματικότητα από μόνη της, δεν επαρκεί για να επιτευχθεί η χωρική αλληλεξάρτηση. Ακόμη, τονίζει το ρόλο των παρεμβατικών ευκαιριών (παρεμβατικές πηγές προσφοράς), καθώς και το ρόλο της μεταβασιμότητας (τα κόστη των αλληλεπιδράσεων) στο να καθοριστεί ή όχι αν οι χωρικές αλληλεπιδράσεις πηγάζουν από τη συμπληρωματικότητα. Έτσι, οι χωρικές αλληλεπιδράσεις μόνο εν μέρει αποκαλύπτουν τις συμπληρωματικές σχέσεις που υπάρχουν.

Μία από τις ιδέες πίσω από την έννοια των ΠΑΠ είναι ότι αναφέρεται σε μία πόλη που παρέχει μία πλήρη παράταξη οικονομικών λειτουργιών, αστικών ή οικιστικών ευκολιών και επιχειρήσεων. Μία τέτοια κατάσταση θα δημιουργούσε εξωτερικές οικονομίες. Όταν δύο πόλεις συμπληρώνουν η μία την άλλη, τότε οι

πολίτες και οι εταιρίες μπορούν να εκμεταλλευτούν τις ποικίλες λειτουργίες που προσφέρει η άλλη πόλη. Αυτές οι λειτουργίες μπορούν να ειδικευτούν, μιας και η προσφερόμενη αγορά στην οποία στηρίζονται είναι μεγαλύτερη δεδομένων των επικαλύψεων ή της ενδοχώρας.

Με τέτοιο τρόπο, οι εταιρίες, οι πολίτες και οι τουρίστες μπορούν να επιλέξουν από μία μεγαλύτερη και διαφορετική συλλογή αστικών λειτουργιών (δημόσιες υπηρεσίες, ευκολίες, επιχειρήσεις), επιχειρηματικό και οικιστικό περιβάλλον; Με άλλα λόγια, η συμπληρωματικότητα είναι στενά συνδεδεμένη με τις οικονομίες συγκέντρωσης. Συνοψίζοντας, η συνέργια σε ΠΑΠ υλοποιείται είτε μέσω συνεργασίας, σε κάθετο επίπεδο για τη επίτευξη οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης είτε μέσω συμπληρωματικότητας, σε οριζόντιο επίπεδο για την επίτευξη οικονομιών εύρους ή εξειδίκευσης.

2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Σε διάφορες περιπτώσεις υποστηρίζεται ότι τα χαρακτηριστικά της χωρικής δομής της ΠΑΠ δίνουν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν οι πόλεις τα πλεονεκτήματα του αστικού μεγέθους και ταυτόχρονα να αποφύγουν τουλάχιστον κάποια από τα εμφανή μειονεκτήματα όπως αυτά που σχετίζονται με υψηλά κόστη γης, συμφόρηση, ρύπανση κτλ.

Σχετική με το περιεχόμενο της ΠΑΠ, παρόλα αυτά, είναι η ιδέα του «δανεικού μεγέθους», όπως υποστήριξε ο Alonso (1973), σύμφωνα με τον οποίο μία μικρή πόλη ή μητροπολιτική περιοχή εμφανίζει κάποια από τα χαρακτηριστικά μίας μεγαλύτερης αν είναι χωροθετημένη κοντά σε άλλες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις. Για να αντιμετωπίσει το ζήτημα αυτό, αναφέρθηκε στην ιδέα του δυνητικού πληθυσμού. Αναφέρει ότι ο δυνητικός πληθυσμός (ενός δεδομένου κέντρου) αποτελεί ένα δείκτη των δυνατοτήτων αλληλεπίδρασης με τους ανθρώπους σε άλλες τοποθεσίες, και μπορεί να θεωρηθεί ως δείκτης δανεικού μεγέθους.

Λόγω της εύκολης πρόσβασης ενός κέντρου σε άλλα κέντρα σύμφωνα με τον Parr (2003) οι άνθρωποι μπορούν να χρησιμοποιήσουν την αγορά και τους χώρους διασκέδασης άλλων πόλεων για να συμπληρώσουν τις δικές τους, οι επιχειρηματίες μπορούν να μοιράζονται λειτουργίες όπως αποθήκευση εμπορευμάτων και υπηρεσίες εργασίας και οι αγορές εργασίας να απολαμβάνουν μία ευρύτερη και πιο ευέλικτη

κλίμακα αγοράς και ζήτησης. Από αυτή την οπτική, οι ΠΑΠ, αντιπροσωπεύουν μία θετική προϋπόθεση ανάπτυξης, ειδικά αν υποστηρίζονται και από άλλα πλεονεκτήματα όπως διαθεσιμότητα γης και πιθανό πλεόνασμα χωρητικότητας στις υποδομές.

Αυτή η σχετικά θετική άποψη των οικονομικών προοπτικών των σύγχρονων ΠΑΠ πρέπει να αξιολογηθεί από τουλάχιστον δύο πλευρές. Πρώτον, μέσα στην ΠΑΠ θα υπάρχουν απαραίτητα μεγάλες μεταφορικές ροές με χαρακτηριστικές τις καθημερινές μετακινήσεις, τις μεγαλύτερες ροές αγαθών και τις ροές πληροφοριών (Parr, 2003).

Δεύτερον, η έμφαση στο αστικό μέγεθος κρίνεται πολλές φορές λανθασμένη. Οι μελετητές, προσπαθώντας να δώσουν έμφαση στα πλεονεκτήματα της ΠΑΠ, μερικές φορές προσθέτουν τον πληθυσμό των κέντρων και μετά ισχυρίζονται ότι το σύνολο είναι στο ίδιο επίπεδο με μίας μεγάλης ευρωπαϊκής πόλης και με τα πλεονεκτήματα που σχετίζονται με αυτό το μέγεθος να ισχύουν. Μπορεί να υπάρχει συγκεκριμένη βαρύτητα σε αυτή την οπτική π.χ. μία ΠΑΠ που μπορεί να διατηρήσει μεγάλης κλίμακας υποδομές όπως ένα διεθνές αεροδρόμιο ή ένα μεγάλο σταθμό μεταφοράς εμπορευμάτων.

Όταν, όμως πηγαίνει πέρα από λογικά όρια, το επιχείρημα χάνει πολύ από τη δύναμή του. Πρέπει επιπλέον να ληφθεί υπόψη ότι κάποια από τα πλεονεκτήματα του αστικού μεγέθους πηγάζουν από τη φύση του μητροπολιτικού περιβάλλοντος και συνδέονται με παράγοντες όπως η πυκνότητα, η εγγύτητα, η άμεση επαφή, οι υποδομές, η αλληλεπίδραση κτλ. Η χωρική δομή της ΠΑΠ τείνει να εμποδίζει την παρουσία τέτοιων παραγόντων και συνεπώς τα πλεονεκτήματα που προέρχονται από αυτούς (Parr, 2003).

2.5 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Όπως έχει ειπωθεί και στην προηγούμενη ενότητα δεν υπάρχει κοινώς αποδεκτό θεωρητικό πλαίσιο για την κατανόηση και ανάλυση των ΠΑΠ. Κάθε επιστημονικός κλάδος προσεγγίζει το θέμα από τη δική του οπτική και αναπτύσσει το δικό του αναλυτικό πλαίσιο. Παρακάτω θα επιχειρήσουμε μία σύνθεση θέσεων για να αναδείξουμε τα βασικά χαρακτηριστικά και στοιχεία που περιλαμβάνει μία ΠΑΠ.

Αυτά χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά και αναλύονται στη συνέχεια.

2.5.1 Χωρική Διάσταση

Η χωρική διάσταση είναι μια βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη δίπολου και σχετίζεται με χαρακτηριστικά όπως είναι η εγγύτητα μεταξύ των πόλεων, η μεταξύ τους απόσταση, η επάρκεια σύνδεσης με ικανοποιητικά δίκτυα μεταφορών και η ύπαρξη ροών κεφαλαίου, ανθρώπων και υπηρεσιών (Kloosterman και Musterd, 2000).

Οι πόλεις στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν είναι μόνο χωρικά διακριτές αλλά συνιστούν και ανεξάρτητες πολιτικές οντότητες. Πρόκειται για ένα σύνολο από αστικά κέντρα, που ξεχωρίζουν μεταξύ τους με μεγάλες εκτάσεις ανοιχτής γης (αγροτικής ή απλά κενής). Τα αστικά κέντρα βρίσκονται χωροθετημένα σχετικά κοντά το ένα με το άλλο, έτσι ώστε να είναι δυνατή η επικοινωνία μεταξύ τους. Επομένως, ορίζεται ένα ανώτατο αλλά και ένα κατώτατο όριο επιτρεπόμενης απόστασης μεταξύ δύο κέντρων (Parf, 2003).

Μία ώρα ταξίδι μεταξύ των γειτονικών κέντρων χρησιμοποιείται συχνά ως όριο για τη σύνδεση μεταξύ των πόλεων, αν και έχουν χρησιμοποιηθεί κατά καιρούς και άλλα όρια χρόνου ταξιδιού (Parf, 2003). Οι ροές εργασίας μεταξύ των δύο κέντρων πρέπει να είναι αρκετά ανεπτυγμένες καθώς και οι ροές κεφαλαίου, ανθρώπων και υπηρεσιών. Ακόμη, η σύνδεση με ικανοποιητικά δίκτυα μεταφορών και η απουσία φυσικών εμποδίων (ορεινοί όγκοι) μεταξύ των πόλεων ενισχύουν την ανάπτυξη του δίπολου.

2.5.2 Οικονομική Διάσταση

Η δεύτερη διάσταση έχει να κάνει με τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ των πόλεων της ΠΑΠ. Υπάρχουν δύο διαφορετικά πρότυπα στα πλαίσια των οποίων αναπτύσσονται οι οικονομικές σχέσεις. Κάθε πόλη μπορεί να εξειδικεύεται σε συγκεκριμένες δραστηριότητες οι οποίες να λειτουργούν συμπληρωματικά με τις δραστηριότητες που εξειδικεύεται η άλλη πόλη (τύπου πλέγματος) ή οι πόλεις να παρουσιάζουν παρόμοια οικονομική διάρθρωση, οπότε στην περίπτωση αυτή η συνέργια επιτυγχάνει οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης (τύπου ομάδας).

Το επίπεδο οικονομικής αλληλεπίδρασης ή συσχέτισης μεταξύ του συνόλου των κέντρων που αποτελούν την ΠΑΠ εμφανίζει μεγαλύτερη ένταση από όση θα εμφανιζόταν μεταξύ κέντρων συγκρίσιμου μεγέθους. Η αλληλεπίδραση μπορεί να πάρει διάφορες μορφές. Σημαντική εδώ είναι η εισχώρηση ή η επικάλυψη των αγορών εργασίας των διάφορων κέντρων και το πολύπλοκο πρότυπο μετακινήσεων. Η αλληλεπίδραση που βασίζεται στο εμπόριο είναι πολύ σημαντική (Kloosterman και Musterd, 2000).

Για το λόγο αυτό, για τις μικρότερες ΠΑΠ, το λιανικό εμπόριο μπορεί να αποτελέσει την κυρίαρχη μορφή εμπορίου, ενώ για τις μεγαλύτερες ΠΑΠ, το εμπόριο μπορεί να περιλαμβάνει ενδιάμεσα αγαθά, συμπεριλαμβανομένης μία μεγάλης ποικιλίας υπηρεσιών που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό εμπορικών σχέσεων μέσα στις ΠΑΠ είναι ότι δεν είναι ιεραρχικά περιορισμένες. Για παράδειγμα, ένα κέντρο μεσαίου μεγέθους μπορεί να εξάγει αγαθά και υπηρεσίες όχι μόνο σε ένα κέντρο μικρότερου μεγέθους αλλά και σε ένα παρομοίου καθώς και σε κέντρα μεγαλύτερου μεγέθους (Parr, 2003).

2.5.3 Πολιτική Διάσταση

Η τρίτη διάσταση αφορά το ζήτημα της πολιτικής οντότητας. Η συνεργασία των πόλεων σε ζητήματα πολιτικής διάστασης, κυρίως μέσω της δημιουργίας – ύπαρξης ενοποιημένου θεσμικού πλαισίου και της διαμόρφωσης κοινών στόχων και πολιτικών, αφορά έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα προϋπόθεσης ύπαρξης του δίπολου (Kloosterman και Musterd, 2000). Στην περίπτωση αυτή υπάρχουν δύο μορφές τις οποίες μπορεί να λάβει η συνέργια σε πολιτικό επίπεδο.

Η μία περίπτωση είναι η κάθετη συνέργια (τύπου ομάδας), στην οποία οι πολιτικοί παράγοντες των πόλεων συνεργάζονται υπό την επίβλεψη ενός ενιαίου φορέα διαχειρίσεις. Στη δεύτερη περίπτωση πρόκειται για την οριζόντια συνέργια (τύπο πλέγματος), στην οποία οι διοικήσεις των πόλεων της ΠΑΠ επικοινωνούν μεταξύ τους, για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας. Οι φορείς συνεργάζονται με τους αντίστοιχους των άλλων πόλεων χωρίς την επίβλεψη από κάποιο ανώτερο επίπεδο.

3.3.4 Κοινωνική Διάσταση

Η ύπαρξη κοινής ταυτότητας ανάμεσα στις πόλεις της ΠΑΠ είναι η τελευταία προϋπόθεση για την ύπαρξη διπολικού συστήματος. Η συνεργασία, εκτός από την οικονομική και την πολιτική της διάσταση, βασίζεται και στις στάσεις των κατοίκων. Μια συμφωνία απόψεων σε γενικότερο επίπεδο, ίσως να ενισχύει τις πιθανότητες συνεργασίας σε θέματα πολιτικής και διοίκησης.

Η διάσταση αυτή σχετίζεται με την ταυτότητα και την εκπροσώπηση της ΠΑΠ. Πολλές πόλεις έχουν ισχυρά ιστορικά διαμορφωμένες ταυτότητες οι οποίες πολλές φορές απεικονίζονται τόσο στο χώρο, όσο και στην κοινωνική και πολιτισμική τους διάσταση. Τέτοια στοιχεία αποτελούν τα αρχιτεκτονικά τοπόσημα, το ποδόσφαιρο ή άλλα αθλήματα, οι διάσημες προσωπικότητες και η τοπική ταυτότητα. Τα τοπικά μέσα (εφημερίδες, τοπικό ραδιόφωνο και τηλεόραση) σε πολλές περιπτώσεις αναπαράγουν την ταυτότητα αυτή και με τη στάση τους αυτή είναι πιθανό να εμποδίζουν την ανάπτυξη του διπόλου (Kloosterman και Musterd, 2000).

Οι τέσσερις αυτές διαστάσεις αντιμετωπίζονται με διαφορετικούς τρόπους. Αυτό που προκύπτει είναι η ανάγκη για μία πιο περιεκτική προσέγγιση στις ΠΑΠ όπου οι τέσσερις διαστάσεις τελικά μπλέκονται μεταξύ τους.

2.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

2.6.1 Randstad, Ολλανδία: Μια Κλασσική Δικτυακή Πόλη

Αν και η συζήτηση για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές είναι πρόσφατη, κάποιες δικτυακές πόλεις είναι αρκετά παλιές. Ένα κλασσικό παράδειγμα αποτελεί ο δακτύλιος του Randstad στην Ολλανδία. Αυτή η σύνθετη αστική συγκέντρωση έχει σχήμα σαν ένα τεράστιο πέταλο αλόγου και περιλαμβάνει τρεις μεγάλες συνεχείς αστικές περιοχές γύρω από την πόλη του Άμστερνταμ, τη Χάγη, το Ρότερνταμ και την Ουτρέχτη (Εικόνα 2). Άλλα μικρότερα κέντρα όπως το Ντελφ, το Χάρλεμ και το Ζάανσταντ εξυπηρετούν ως επιπρόσθετοι κόμβοι, που ενισχύουν περαιτέρω την ποικιλομορφία αυτού του μοναδικού αστικού σχηματισμού.

Εικόνα 2: Η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία



Πηγή: Meijers, 2004

Με την απουσία ενός κυρίαρχου κέντρου, το Randstad μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία τυπική ΠΑΠ. Η ολλανδική λέξη «Rand» σημαίνει γύρος και αναφέρεται στη θέση του Randstad που περικυκλώνει μία ανοιχτή περιοχή καλυμμένη με πράσινο η οποία ονομάζεται Green Heart. Εφτά εκατομμύρια άνθρωποι ζουν στο Randstad (44% του ολλανδικού πληθυσμού) και το 45% των θέσεων εργασίας της χώρας χωροθετείται σε αυτό το τμήμα που αποτελεί το 20% της ολλανδικής επικράτειας. Οι σχεδιαστές του Randstad έχουν ως στόχο να διατηρήσουν την αγροτική περιοχή «Green Heart» και τον ελεύθερο χώρο ανάμεσα στις κύριες πόλεις.

Το Randstad, όπως είναι σήμερα, είναι το αποτέλεσμα αστικού και περιφερειακού σχεδιασμού μιας και μαζί με τον πυρήνα του, τη Green Heart, βρίσκεται στο επίκεντρο των σχεδιαστικών πολιτικών από το 1950. Μία κοινή διαίρεση του Randstad είναι αυτή της βόρειας πτέρυγας (που περιλαμβάνει το Άμστερνταμ, την Ουτρέχτη και τις γύρω πόλεις) και της νότιας πτέρυγας (που περιλαμβάνει τη Χάγη, το Ρότερνταμ και τις γύρω πόλεις).

Το Randstad αποτελεί μια εξαιρετική περίπτωση για την ανάλυση της συνεργασίας σε μία ΠΑΠ, όχι μόνο γιατί πολλοί έχουν υποστηρίξει ότι αποτελεί ένα

κλασσικό στερεότυπο δικτύου πόλεων, αλλά και γιατί χαρακτηρίζεται από συνέργια. Για παράδειγμα, οι Camagni και Salone (1993) αναφέρονται στο Randstad ως ένα παράδειγμα δικτύου συμπληρωματικότητας που δημιουργείται από ειδικευμένα και συμπληρωματικά κέντρα. Ακόμη υποστηρίζουν ότι στην ολλανδική επικράτεια εμφανίζονται συμπληρωματικά δίκτυα, που βασίζονται σε κάθετες αλληλεπιδράσεις, χωρικές εξειδικεύσεις και συμπληρωματικά αστικά κέντρα. Αυτό ισχύει στο Randstad όπου εκφράζεται κυρίως στις σχέσεις μεταξύ μεγαλύτερων και μικρότερων πόλεων.

Σήμερα, οι πόλεις έχουν συγκλίνει τόσο κοντά η μία με την άλλη που μπορούμε να πούμε ότι το Randstad αποτελεί μια ώριμη δικτυακή πόλη. Με το αεροδρόμιο Schiphol κοντά στο κέντρο της, είναι μια από τις ευκολότερα προσβάσιμες αστικές συγκεντρώσεις στον κόσμο (Kloosterman, 1996). Είναι φανερό ότι υπάρχει μια αντίθεση ανάμεσα στις λειτουργίες του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ από τη μία και στον προσανατολισμό προς την εθνική οικονομία της Χάγης και της Ουτρέχτης από την άλλη.

Παρά την ωριμότητά του, το Randstad της Ολλανδίας διατηρεί ακόμη τα δομικά πλεονεκτήματα μιας κλασσικής δικτυακής πόλης. Υπάρχουν τρεις διοικητικές βαθμίδες στην Ολλανδία: η εθνική κυβέρνηση, οι περιφέρειες και οι δήμοι. Το Randstad εκτείνεται σε τέσσερις διαφορετικές περιφέρειες, το οποίο περιπλέκει την δημιουργία ενιαίου φορέα διαχείρισης. Αν και έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για να δημιουργηθεί μία διοικητική βαθμίδα και συγκεκριμένα σε υπερτοπικό επίπεδο, δεν έχει υλοποιηθεί προς το παρόν. Έχει γίνει φανερό ότι η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση απαιτεί συνεργασία μεταξύ παραγόντων και βαθμίδων, συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών (Albrechts, 1998)

Στο Randstad φαίνεται ότι οι παράγοντες κατανοούν αυτή την ανάγκη όλο και περισσότερο. Μια μεγάλη ποικιλία δικτύων έχει σχηματιστεί στην περιοχή. Γύρω από τις τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις του Randstad, έχουν σχηματιστεί πόλεις – περιφέρειες που συμπεριλαμβάνουν και τις μεγαλύτερες πόλεις και 10 – 20 γειτονικούς δήμους. Αυτές οι μορφές συνεργασίας σχετίζονται και με θέματα όπως μεταφορές, συγκοινωνίες, περιφερειακή χωρική ανάπτυξη, στέγαση, εργασία, οικονομικά ζητήματα και ευημερία για τους νέους. Πολλά παρόμοια δίκτυα συνεργασίας υπάρχουν γύρω από μικρότερες πόλεις ή ομογενείς περιφέρειες σε όρους οικονομικών δραστηριοτήτων ή χωροθέτησης.

Όλα τα δίκτυα στο Randstad αποτελούν δίκτυα τύπου ομάδας μιας και μοιράζονται ένα κοινό στόχο. Για αυτό το λόγο είναι πιθανό να επιτευχθεί συνέργια,

αν και η δημιουργία εξωτερικών οικονομιών εξαρτάται από τη λειτουργία αυτών των δικτύων. Η παρουσία συμπληρωματικότητας στο Randstad έχει ήδη εντοπιστεί από πληθώρα συγγραφέων, αν και οι υποθέσεις αυτές δεν στηρίζονται από εμπειρική δικαιολόγηση. Σε γενικές γραμμές, είναι φανερό ότι υπάρχει αξιοσημείωτος διαχωρισμός της εργασίας μεταξύ των τριών μεγαλύτερων πόλεων στο Randstad, που η κάθε μία εξειδικεύεται είτε στο εμπόριο (Άμστερνταμ), είτε στη μεταποίηση και τις μεταφορές (Ρότερνταμ) είτε στη δημόσια διοίκηση (Χάγη) (Meijers, 2004).

2.6.2 Kansai, Ιαπωνία: Μια Δημιουργική Δικτυακή Πόλη

Μια συναρπαστική δικτυακή πόλη αναπτύσσεται στην περιοχή Kansai (ή Kinki) στην Ιαπωνία. Μετά από πολλά χρόνια ανταγωνισμού με το Τόκιο, αυτή η ιστορικά δυναμική περιοχή της Ιαπωνίας εμφανίζεται ανεπτυγμένη όσον αφορά τις δυνατότητές της να προσφέρει ελκυστικές εναλλακτικές στην πρωτεύουσα. Η περιοχή Kansai αποτελείται από έξι πόλεις *την* Οσάκα, *το* Χιόγκο, *το* Κιότο, *τη* Νάρα, *τη* Γουακαχάμα *και* *τη* Σίγκα. Η ποικιλομορφία των περιοχών αυτών έγκειται στην μοναδική πολιτιστική και ιστορική ταυτότητα της κάθε μίας. Ενώ το παραπάνω χαρακτηριστικό μπορεί να προκάλεσε έλλειψη συνεκτικότητας στο παρελθόν, όταν το Τόκιο αναπτυσσόταν και κυριαρχούσε, αυτή η ποικιλομορφία μπορεί τώρα να αποτελέσει το κλειδί για ένα προσοδοφόρο μέλλον (Meijers, 2004).

Η ποικιλομορφία της περιοχής μπορεί να οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι περιλαμβάνει δυο προηγούμενες αυτοκρατορικές πρωτεύουσες της Ιαπωνίας, τη Νάρα *και* *το* Κιότο. Αυτές οι δύο λαμπρές πόλεις, με τα αξιοθαύμαστα τέμπλα και τους καλλιτεχνικούς θησαυρούς, παρέχουν έναν ασύγκριτο πολιτιστικό πλούτο για να συμπληρώσουν τα λιμάνια του Κομπ *και* *της* Οσάκα. Η Οσάκα αποτελεί ακόμη το κέντρο της περιοχής όσον αφορά το εμπόριο και τη βιομηχανική δραστηριότητα. Οι αξιοσημείωτες διαφορές ανάμεσα σε αυτές τις πολιτιστικές και εμπορικές πόλεις, σε συνδυασμό με την επιθυμία τους να συνεργαστούν με κοινές βλέψεις στο μέλλον, μπορεί να μετατρέψει την περιοχή του Kansai σε μία από τις πιο συναρπαστικές δικτυακές πόλεις στο μέλλον.

Η αισιοδοξία για το μέλλον του Kansai στηρίζεται σε μια πληθώρα νέων υποδομών που δημιουργούνται στην περιοχή. Ακόμη έχουν προγραμματιστεί πολλά έργα μεγάλης κλίμακας. Το σημαντικότερο από αυτά είναι η Ανάπτυξη της Περιοχής του Κόλπου της Οσάκα. Για την προώθηση αυτού του σημαντικού έργου ανάπτυξης

συστάθηκε φορέας από την τοπική επιχειρηματική κοινότητα. Ως κεντρικός στόχος τέθηκε η ένωση μιας ευρείας κλίμακας αστικών λειτουργιών (χωροθετημένες σε διαφορετικά κέντρα). Έτσι εμφανίζεται η ιδέα μιας δημιουργικής δικτυακής πόλης.

Με στόχο να δημιουργήσουν μια «κοσμοπολίτικη δημιουργική μητρόπολη» θεωρήθηκαν απαραίτητα τα παρακάτω:

- Δημιουργία ενός διαφοροποιημένου περιβάλλοντος για όλους τους πολίτες μέσω της συνένωσης διαφόρων αστικών λειτουργιών που σχετίζονται με τη διαβίωση, την εργασία, τη μάθηση και το παιχνίδι
- Ο σχηματισμός «διαδρόμων» πολιτισμού και γνώσης που προωθούν τη συνεργασία σε πολιτιστικά θέματα
- Μια διεθνής εικοσιτετράωρη πόλη για πολίτες από όλο τον κόσμο (που ενισχύθηκε μετά τα εγκαίνια του 24-ώρου Διεθνούς Αεροδρομίου του Kansai το Σεπτέμβριο του 1994)
- Η αναδιαμόρφωση της παλιάς βιομηχανικής υποδομής σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών
- Η παροχή πλούσιων φυσικών πόρων στους πολίτες
- Η λογική μιας πολυκεντρικής αστικής δομής

Ο σχεδιασμός για την περιοχή προβλέπει τον περιορισμό για τις μετακινήσεις σε μία ώρα το περισσότερο. Θα δοθούν κίνητρα έτσι ώστε οι οικογένειες να διαμένουν και να εργάζονται στις μεγαλύτερες πόλεις κατά τη διάρκεια της εβδομάδας αλλά να επισκέπτονται και να μένουν σε μικρές γειτονικές πόλεις τα σαββατοκύριακα. Νέα λογιστικά συστήματα είναι απαραίτητα έτσι ώστε αυτό το πρωτότυπο δίκτυο πόλεων να πάρει το σχήμα ενός τεράστιου πετάλου αλόγου.

Αυτό το καινοτόμο δίκτυο πόλεων θα συνδυάσει την οικονομική και κοινωνική ποικιλομορφία της Οσάκα, του Κιότο και του Κομπ με τον περιβαλλοντικό και ψυχαγωγικό πλούτο των νήσων Αγουάτζι και τα μοναδικά χαρακτηριστικά των νήσων Σικόκου. Αν το προτεινόμενο κανάλι μεταξύ της Γουακαχάμα και των βορείων νήσων Αγουάτζι γίνει πραγματικότητα, θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δακτυλίου στον Κόλπο της Οσάκα (Meijers, 2004).

Σήμερα η περιοχή του Κόλπου της Οσάκα διαθέτει τέσσερις τρόπους πρόσβασης. Πιο συγκεκριμένα, τα δύο παραδοσιακά λιμάνια του Κομπ και της Οσάκα, το Διεθνές Αεροδρόμιο του Kansai, την τηλεπικοινωνιακή πύλη γνωστή ως

Teleport και την πύλη γνώσης γνωστή ως Πολιτιστική και Επιστημονική Ερευνητική Πύλη του Kansai

Οι επιχειρηματίες στο Kansai δίνουν έμφαση στην αποδοχή νέων ιδεών, σε σύγκριση με το Τόκιο. Ακόμη τονίζουν την ικανότητά τους να λαμβάνουν γρήγορες αποφάσεις και το ταλέντο τους να αναγνωρίζουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες. Μετά την 24-ώρη λειτουργία του Διεθνούς Αεροδρομίου του Kansai, η περιοχή του Κόλπου της Οσάκα μπορεί να αποτελέσει πύλη για την είσοδο στον επιχειρηματικό κόσμο.

2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο αυτό έγινε μία πρώτη προσέγγιση όσον αφορά την κατανόηση της έννοιας της πολυκεντρικής αστικής περιοχής. Από την ανάλυση που προηγήθηκε συμπεραίνουμε πως η εμφάνιση πολυκεντρικών αστικών περιοχών είναι ένα φαινόμενο που απασχολεί όλο και μεγαλύτερο πλήθος επιστημόνων. Παρόλα αυτά είναι δύσκολο να οριστεί με ακρίβεια ο όρος αυτός αφού χρησιμοποιείται σε διάφορες κλίμακες. Σε πολλές χώρες της Ευρώπης το ενδιαφέρον για την ανάπτυξη τέτοιων περιοχών έχει αυξηθεί, μιας και η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε συνδυασμό με την επέκταση των αστικών κέντρων παρατηρείται σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό.

Από τις έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε συνδυασμό με τα παραδείγματα από την πραγματικότητα συμπεραίνουμε πως για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως πολυκεντρική αστική πρέπει να εμφανίζει ορισμένα χαρακτηριστικά. Αυτά χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά. Ο σαφής προσδιορισμός μίας τυπολογίας για τις περιοχές αυτές δεν είναι εύκολος ακόμη και αν μελετήσει κανείς τα παραδείγματα που υπάρχουν. Παρόλα αυτά τα οικονομικά πλεονεκτήματα των ΠΑΠ είναι εμφανή αφού οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται από συνέργια και επομένως ισχύει ότι το άθροισμα δύο παραγόντων είναι πολύ καλύτερο από τον κάθε παράγοντα ξεχωριστά.

Β' ΜΕΡΟΣ:

ΤΟ ΔΙΠΛΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΚΟΜΟΤΗΝΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρακάτω κεφάλαιο γίνεται μία συνοπτική περιγραφή της περιοχής μελέτης, δηλαδή της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής καθώς και του ευρύτερου γεωγραφικού τους πλαισίου. Αρχικά αναφέρονται ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά για να εισάγουν μία πρώτη γνωριμία με την περιοχή. Ακολουθεί μία σύντομη ιστορική αναδρομή και μετά παρατίθενται στοιχεία που σχετίζονται με την οργάνωση της περιοχής και τις υφιστάμενες υποδομές της. Πιο συγκεκριμένα, περιγράφονται η γεωγραφική θέση, το φυσικό περιβάλλον, οι μεταφορικές υποδομές καθώς και η χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση των δύο πόλεων. Τα παρακάτω στοιχεία σε συνδυασμό με το θεωρητικό πλαίσιο θα αξιοποιηθούν για να εξαχθεί το συμπέρασμα αν και σε ποιο βαθμό οι δύο πόλεις διαμορφώνουν ένα δίπολο και ποιες οι δυνατότητές τους στο μέλλον.

3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο ακριτικός νομός Έβρου εκτείνεται στο βορειοανατολικό άκρο της ελλαδικής επικράτειας και ανήκει στη διοικητική περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Α.ΜΑ.Θ.) (Παράρτημα II, Χάρτης 1). Συνορεύει στα βορειοανατολικά και ανατολικά με την Τουρκία με φυσικό όριο τον ποταμό Έβρο, στα νότια βρέχεται από το Θρακικό πέλαγος και στα δυτικά συνορεύει με το νομό Ροδόπης. Έρχεται τέταρτος σε έκταση στους 52 νομούς της χώρας μιας και καταλαμβάνει 4.242 τ. χλμ., ενώ ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 149.354 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Είναι ένας από τους λίγους πεδινούς νομούς της χώρας, ωστόσο εμφανίζει πολύ μικρή πυκνότητα πληθυσμού (35 άτομα ανά τ. χλμ.) (Παράρτημα II, Χάρτης 2).

Ο νομός Ροδόπης, πεδινός στο κέντρο του και στο νότιο τμήμα του και ορεινός στα βόρεια εκτείνεται στο κεντρικό τμήμα της Δυτικής Θράκης και υπάγεται στην ίδια περιφέρεια με το νομό Έβρου με τον οποίο συνορεύει στα ανατολικά (Παράρτημα II, Χάρτης 1). Στα δυτικά συνορεύει με το νομό Ξάνθης, στα βόρεια με τη Βουλγαρία ενώ στα νότια βρέχεται κι αυτός από το Θρακικό πέλαγος. Καταλαμβάνει έκταση 2.543 τ. χλμ. και έχει πληθυσμό 110.828 κατοίκους (ΕΣΥΕ,

2001). Εντός του νομού αναπτύσσεται η οροσειρά της Ροδόπης με την κορυφή της Ανατολικής Ροδόπης να φτάνει τα 1.267 μέτρα.

Πρωτεύουσες των δύο νομών αποτελούν αντίστοιχα η Αλεξανδρούπολη και η Κομοτηνή, με την πρώτη να αποτελεί την πύλη εισόδου της χώρας από το βορρά και τη δεύτερη να αποτελεί την έδρα της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ.. Η Αλεξανδρούπολη βρίσκεται κτισμένη στα παράλια της Δυτικής Θράκης, σε υψόμετρο 10 μέτρων, σε ελάχιστα επικλινές έδαφος, κοντά στα ελληνοτουρκικά σύνορα, σε απόσταση 14 χλμ. από την Τουρκία, καταλαμβάνει έκταση 104 τ. χλμ. και συγκεντρώνει πληθυσμό 48.885 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001), δηλαδή το ένα τρίτο του πληθυσμού του νομού (Παράρτημα ΙΙΙ, Εικόνα 8). Αποτελεί έδρα του ομώνυμου Καποδιστριακού δήμου, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται και άλλοι 18 οικισμοί. Κατέχει δεσπόζουσα θέση στο γεωγραφικό χώρο της περιφέρειας καθώς αποτελεί βασική πύλη διασύνδεσης μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών της Μεσογείου, της Ασίας και της Παρευξείνιας ζώνης.

Η Αλεξανδρούπολη είναι μία σύγχρονη πόλη με εξαιρετική ρυμοτομία (Παράρτημα ΙΙΙ, Εικόνα 1), η οποία διαθέτει εκσυγχρονισμένο λιμάνι με ζωηρή κίνηση, αεροδρόμιο και συνδέεται οδικώς και σιδηροδρομικώς με Θεσσαλονίκη καθώς και με την Κωνσταντινούπολη και τη Βουλγαρία (Σβίλεγκρατ), γεγονός που την έχει αναδείξει σε μείζονα συνοριακό κόμβο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακολουθεί ταχείς ρυθμούς οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης καθώς προσφέρει τη δυνατότητα συνδυασμού του θαλάσσιου, του ιαματικού τουρισμού και του οικοτουρισμού, με το Φάρο να αποτελεί το έμβλημά της (Παράρτημα ΙΙ, Εικόνα 7). Στην πόλη εδρεύουν το Τμήμα Μοριακής Βιολογίας και Γενετικής, το Τμήμα Ιατρικής και τα Παιδαγωγικά Τμήματα Δημοτικής Εκπαίδευσης και Νηπιαγωγών του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης (Δ.Π.Θ.).

Η πόλη αποτελεί πόλο έλξης και μετακίνησης πληθυσμού από το Βόρειο Έβρο με συνεχή ανοδική τάση αλλά και κέντρο επενδύσεων επαναπατρισθέντων μεταναστών των δεκαετιών 1960 και 1970 από δυτικοευρωπαϊκά κράτη (κυρίως Γερμανία). Μεταξύ 1950-1980 συντελέστηκε πληθυσμιακή αύξηση της πόλης της τάξης του 100%, με παράλληλη την υποβάθμιση και μεταβολή του αστικού ιστού εξαιτίας της έντονης ανοικοδόμησης (με εκκίνηση το τέλος της δεκαετίας του 1960 και κορύφωση το 1975). Οδικά, η Αλεξανδρούπολη απέχει 830 χλμ. από την Αθήνα, 325 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη, 43 χλμ. από τα ελληνοτουρκικά σύνορα και 300 χλμ. από την Κωνσταντινούπολη.

Η Κομοτηνή είναι χτισμένη στις νότιες απολήξεις της οροσειράς της Ροδόπης, σε υψόμετρο 45 μέτρων, στο βόρειο τμήμα μιας εύφορης πεδιάδας που αρχίζει από τους πρόποδες του βουνού και φτάνει ως τη θάλασσα (Παράρτημα III, Εικόνα 3). Έχει πληθυσμό 43.326 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001) και αποτελεί το διοικητικό, συγκοινωνιακό, εμπορικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο του νομού, ενώ στη Βιομηχανική Περιοχή της λειτουργούν βιοτεχνίες και βιομηχανίες επεξεργασίας και τυποποίησης των αγροτικών προϊόντων της ευρύτερης περιοχής. Η ρυμοτομία της είναι ακανόνιστη και δαιδαλώδης κυρίως στην παλιά πόλη, σε αντίθεση με τις προσφυγικές συνοικίες και τη νέα Μουσουλούπολη (Παράρτημα III, Εικόνα 2).

Σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής διαδραματίζει το Δ.Π.Θ., η διοίκηση του οποίου εδρεύει στην Κομοτηνή. Στην πόλη εδρεύουν επτά τμήματα από το 1974, το Τμήμα Νομικής, το Τμήμα Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού, το Τμήμα Ιστορίας και Εθνολογίας, το Τμήμα Ελληνικής Φιλολογίας, το Τμήμα Κοινωνικής Διοίκησης, το Τμήμα Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων και Ανάπτυξης και το Τμήμα Γλώσσας, Φιλολογίας και Πολιτισμού Παρευξείνιων Χωρών. Ιδιαίτερο χρώμα δίνει στην Κομοτηνή η μουσουλμανική μειονότητα με τις ενδυμασίες και τα έθιμά της. Κυρίαρχη, επίσης είναι η παραδοσιακή αρχιτεκτονική των κτηρίων, χαρακτηριστικό δείγμα της οποίας αποτελούν οι μιναρέδες και τα καφασωτά παράθυρα των σπιτιών στις παλιές συνοικίες (Παράρτημα III, Εικόνα 4).

3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η ιστορία των δύο πόλεων είναι αρκετά πλούσια όπως μαρτυρούν και αρχαιολογικά ευρήματα της ευρύτερης περιοχής. Τα βόρεια παράλια του Αιγαίου πελάγους κοντά στις εκβολές του ποταμού Έβρου κατοικήθηκαν από τα αρχαία χρόνια. Η Θρακική φυλή των Κικόνων κατοικούσε στην περιοχή από τη Μαρώνεια ως την Αίνο μέχρι τον 7^ο π.Χ. αιώνα κατά τον οποίον οι κάτοικοι της Σαμοθράκης κατέλαβαν τις πόλεις και έδωξαν τους κατοίκους σε βορειότερες περιοχές δημιουργώντας τα «Σαμοθράκεια τείχη». Οι παλιές πόλεις περιτειχίστηκαν, οχυρώθηκαν και ενισχύθηκαν με φρουρά και η παραλία αυτή του βορείου Αιγαίου θεωρήθηκε προέκταση του νησιού της Σαμοθράκης και συνεπώς ιερή και άβατη.

Η περιοχή της Αλεξανδρούπολης ταυτίζεται με τον χώρο της αρχαίας Σάλης, ωστόσο δεν έχουν εντοπιστεί αρχαιολογικά ευρήματα για να στηρίξουν την άποψη

αυτή. Μέχρι σήμερα η αρχαιολογική σκαπάνη έχει αποκαλύψει, στα νότια της σημερινής πόλης και στη γειτονική παραλία της Νέας Χηλής, ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς τάφους καθώς και ένα μαρμάρινο κίονα. Επί τουρκοκρατίας η Αλεξανδρούπολη ονομαζόταν Δεδέαγατς (δέντρο του καλόγερου) και ως το 1850 ήταν ένας μικρός ψαράδικος οικισμός.

Η ανάπτυξη της πόλης οφείλεται κυρίως στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Κωνσταντινούπολης, γύρω στο 1830, οπότε μετοίκησαν στην Αλεξανδρούπολη Έλληνες έμποροι της Αίνου, της Μάκρης και της Μαρώνειας. Έτσι το λιμάνι της έγινε διαμετακομιστικός κόμβος της περιοχής. Από το 1860 στο Δεδέαγατς λειτουργεί σχολείο ενώ στα 1878 λειτουργεί ο στρατιωτικός μεταφορικός κόμβος (λιμάνι - σιδηρόδρομος) που μετέφερε προς την Ανδριανούπολη χιλιάδες Τούρκους στρατιώτες. Την ίδια χρονολογία οι Ρώσοι καταλαμβάνουν την πόλη και τη διατηρούν στην κατοχή τους για εννιά μήνες. Κατά τη διάρκεια της παραμονής τους αφήνουν στην πόλη ένα σχέδιο πόλης που περιλαμβάνει την περιοχή από την κεντρική λεωφόρο μέχρι τη θάλασσα. Πρόκειται για την πρώτη πόλη της Ελλάδας που απέκτησε πολεοδομικό σχέδιο (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 α).

Από τότε και μέχρι το 1912, η πόλη γνώρισε ταχύτατη ανάπτυξη. Στην περίοδο από το 1877 ως το 1890 μεταφέρθηκαν στην πόλη οι έδρες της πολιτικής διοίκησης και της Μητρόπολης της επαρχίας Αίνου. Το 1880 τέθηκε σε λειτουργία ο Φάρος στο λιμάνι που αποτελεί και έμβλημα της πόλης. Στα 1897 η πόλη συνδέεται σιδηροδρομικά με τη Θεσσαλονίκη και γίνεται καινούριος σταθμός καθώς και ένας υπηρεσιακός σταθμός κυρίως για στρατιωτική χρήση στο σημείο ένωσης παλιάς και καινούριας γραμμής που πήρε το γνωστό ως σήμερα όνομα «στρατιωτική στάση». Από το 1895 ως το 1912 χτίζονται σημαντικά δημόσια κτήρια όπως το πρώτο ιταλικό καθολικό σχολείο, ο ναός του Αγίου Νικολάου (Μητρόπολη), η Αστική σχολή Αρρένων, η Ιταλική σχολή και η καθολική εκκλησία του Αγίου Ιωσήφ.

Το 1912, στη διάρκεια του Α' Βαλκανικού πολέμου, η πόλη κατελήφθη από τον βουλγαρικό στρατό, τον επόμενο χρόνο πέρασε για μικρό διάστημα στην κατοχή του ελληνικού στόλου και στη συνέχεια περιήλθε στους Βούλγαρους με τη συνθήκη του Βουκουρεστίου (1913). Το 1919 οι πρόσφυγες αρχίζουν να επιστρέφουν στην πόλη και στις 14 Μαΐου του 1920 γίνεται δοξολογία για την είσοδο των Ελληνικών στρατευμάτων και η πόλη πανηγυρικά μετονομάζεται σε Νεάπολη. Στις 8 Ιουλίου του 1920 σε δεύτερη δοξολογία στον μητροπολιτικό ναό προς τιμή της εισόδου του

βασιλιά Αλέξανδρου η πόλη μετονομάζεται σε Αλεξανδρούπολη. Το 1923 με τη συνθήκη της Λοζάνης παραχωρείται η δυτική Θράκη στην Ελλάδα.

Το 1931 γίνεται επέκταση σχεδίου που περιλαμβάνει εκτός των άλλων δύο τσιγγάνικους συνοικισμούς και την περιοχή του αεροδρομίου. Στο διάστημα του μεσοπολέμου η πόλη γίνεται πόλος έλξης παραθεριστών, χαρακτήρα που διατηρεί μέχρι σήμερα χάρη στις φυσικές ομορφιές της. Το 1934 γίνεται επέκταση του λιμανιού και κτίζονται στρατώνες για κέντρα εκπαίδευσης νεοσύλλεκτων. Το σχέδιο αυτό είχε περίσσειμα γης και προέβλεπε φαρδείς δενδροφυτευμένους δρόμους που αύξαναν την ελκυστικότητα της περιοχής. Το 1940 με συντάκτη τον Τοπογράφο Ιωάννη Ξάστερο εκπονείται τοπογραφικό διάγραμμα οικοπεδοποίησης των δημόσιων κτημάτων όπως αυτά ρυμοτομήθηκαν με το σχέδιο του 1931 στην περιοχή του παλιού αεροδρομίου. Στα βιβλία καταγραφής της εφορίας υπάρχει κανονικό κτηματολόγιο της περιοχής.

Η ανοικοδόμηση που ξεκινάει την δεκαετία του 1960 και ειδικά προς το τέλος της οδήγησε στον καθορισμό των όρων δόμησης και στον καθορισμό ύψους οικοδομών και μέγιστου αριθμού ορόφων. Το 1975 η ανοικοδόμηση κορυφώνεται και η όψη της πόλης αλλάζει τελείως. Τα δώροφα κτήρια αντικαθίστανται με πενταόροφα, εξαφανίζονται οι ελεύθεροι χώροι, κόβονται δέντρα και γενικά διαταράσσεται η ισορροπία του κτισμένου όγκου με τους ελεύθερους χώρους. Οι αντιπαροχές φτάνουν σε ποσοστά 35 με 40% και εξαιτίας της ύπαρξης ξεχωριστών τίτλων οι προσφυγικοί οικισμοί εξαφανίζονται. Η ανοικοδόμηση και η πληθυσμιακή αύξηση επηρέασε και τις λειτουργικές ανάγκες της πόλης. Έτσι το εμπορικό και διοικητικό κέντρο διευρύνθηκε ενώ οι αποθήκες κοντά στο λιμάνι και το χονδρεμπόριο συμπιέστηκαν.

Το 1978 γίνεται επέκταση του σχεδίου, η οποία στηρίχθηκε σε αποτύπωση του 1972. Η επέκταση περιλαμβάνει περιοχές νέων οικισμών αλλά και ζώνες αυθαιρέτων. Δεν λαμβάνει όμως υπόψη τις νέες λειτουργικές ανάγκες της πόλης και δεν επιβάλλει καμία ρύθμιση αλλά δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στην οργανωμένη ανάπτυξη της πόλης από τη μη δυνατότητα εφαρμογής του. Την περίοδο 1983 ως το 1986 στα πλαίσια της ΕΠΑ εκπονείται πολεοδομική μελέτη και ακολουθεί η σύνταξη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ). Το 1993 πραγματοποιείται τροποποίηση του ΓΠΣ και ποικίλες πολεοδομικές παρεμβάσεις κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών (Πορτοκαλίδης, 2000).

Η πόλη της Κομοτηνής κατοικήθηκε από τα προϊστορικά χρόνια, όπως αποδεικνύεται από την ανακάλυψη νεολιθικών εγκαταστάσεων στην ευρύτερη περιοχή, τα οποία βρίσκονται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Κομοτηνής. Τους επόμενους αιώνες και ως τα τέλη του 4^{ου} αιώνα μ.Χ., η περιοχή ήταν πιθανόν ακατοίκητη, καθώς δε βρέθηκαν λείψανα που να υποδηλώνουν μόνιμη ανθρώπινη εγκατάσταση. Το παλαιότερο ιστορικό μνημείο της πόλης είναι ένα μικρό βυζαντινό κάστρο, το οποίο χρονολογείται στην παλαιοχριστιανική εποχή. Το φρούριο σωζόταν ως το 1922, οπότε γκρεμίστηκε και σήμερα διατηρούνται μόνο τμήματά του.

Μέχρι τον 14^ο αιώνα, δεν γίνεται καμία γραπτή αναφορά στην Κομοτηνή, επειδή πιθανότατα ως τότε αποτελούσε μη σημαντικό σταθμό της Εγνατίας. Μετά την καταστροφή όμως της γειτονικής Μουσυνούπολης, οι κάτοικοι της τελευταίας εγκαταστάθηκαν στο φρούριο. Πρώτη μνεία για την πόλη της Κομοτηνής έχουμε στα μέσα του 14^{ου} αιώνα ως Κουμουτζηνά, ενώ αναφέρεται συχνά ως Κομοτηνά, καθώς η πόλη διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο τόσο κατά τους βυζαντινούς εμφύλιους πολέμους όσο και στους πολέμους των Βυζαντινών εναντίον των Οθωμανών εισβολέων. Στα χρόνια της τουρκοκρατίας κυριεύτηκε από τον στρατηγό Μουράτ Α' και μετονομάστηκε σε Γκιουμουλτζίνα ή Γκιουμουρτζίνα.

Στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} η Κομοτηνή αποτελεί σημαντικό οικονομικό παράγοντα κατέχοντας τα σκήπτρα του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου, σε όλα τα προϊόντα της πεδιάδας, όπως είναι ο καπνός. Αυτή την ανοδική πορεία έρχεται να ανακόψει ο Ά Βαλκανικός πόλεμος, όταν το 1912 την Κομοτηνή καταλαμβάνουν οι Βούλγαροι, από τους οποίους απελευθερώθηκε στις 14 Μαΐου του 1920.

Ενσωματώθηκε στο ελληνικό κράτος τον ίδιο χρόνο, με τη συνθήκη του Νεϊγί, η οποία επικυρώθηκε με τη συνθήκη της Λοζάννης (1923). Η συνθήκη προέβλεπε την υποχρεωτική ανταλλαγή των Ελλήνων ορθόδοξων Τούρκων υπηκόων της οθωμανικής αυτοκρατορίας και μουσουλμάνων Ελλήνων υπηκόων που ήταν εγκατεστημένοι στο ελληνικό κράτος. Από τη συμφωνία αυτή εξαιρέθηκαν οι έλληνες της Κωνσταντινούπολης, της Ίμβρου και της Τενέδου και οι μουσουλμάνοι της Δυτικής Θράκης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να συνεχίσουν να κατοικούν στην περιοχή μουσουλμάνοι (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 β).

Σήμερα στην Κομοτηνή κατοικούν όχι μόνο χριστιανοί αλλά και σημαντικό ποσοστό μουσουλμάνων. Ακόμη, σε αυτή κατοικούν Αθίγγανοι και Πομάκοι. Η κοινωνική διάρθρωση της Κομοτηνής είναι περίπλοκη, αν αναλογιστεί κανείς ότι

ενισχύθηκε πληθυσμιακά κατά την περίοδο 1920 – 1924 από τους έλληνες πρόσφυγες της Ανατολικής Θράκης, της Μικράς Ασίας, της Βουλγαρίας, του Καυκάσου και της Αρμενίας. Όλοι οι παραπάνω μαζί με τους απογόνους τους δίνουν σήμερα τον ελληνικό πληθυσμό της Κομοτηνής

Η μουσουλμανική μειονότητα της Κομοτηνής, δίνει ένα ιδιαίτερο χρώμα στην περιοχή, κυρίως γιατί αποτελείται από τουρκόφωνους, τουρκογενείς μουσουλμάνους, πομάκους, αθίγγανους και κιρκάσιους. Από θρησκευτικής πλευράς οι μουσουλμάνοι της Κομοτηνής διοικούνται από τη Μουφτεία της Κομοτηνής. Υπάρχουν τζαμιά, μετζίτια και τεκέδες διάσπαρτα στα όρια της πόλης και μερικά μουσουλμανικά νεκροταφεία έξω από αυτή και κυρίως στη νότια πλευρά της και διατηρούνται όλα τα ήθη και έθιμά τους. Η γλώσσα που μιλάνε ως επί το πλείστον είναι τα τουρκικά, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δε γνωρίζουν πολύ καλά τα ελληνικά. (Γεωργιτσοπούλου, 1999).

Η ανάπτυξη της πόλης πραγματοποιήθηκε προς τα ανατολικά κατά γειτονίες και γραμμικά κατά μήκος φυσικών αξόνων (ποταμών, προϋπαρχόντων οδών). Εξελίχθηκε χαρακτηριζόμενη από άναρχη δόμηση, έλλειψη υποδομών και κοινόχρηστων χώρων, ενώ ο πολεοδομικός ιστός προέκυψε αυθόρμητα και συσσωρευτικά χωρίς σχεδιασμό. Η παραδοσιακή – ιστορική αυτή οργάνωση είναι ακόμη σήμερα ορατή καθώς διαφοροποιήθηκε μόνο μερικώς.

Το πρώτο σχέδιο πόλης, με προβλεπόμενες ικανές επεκτάσεις εκπονήθηκε το 1933. Η υλοποίηση του αυστηρού Ιπποδάμειου συστήματος καθυστέρησε για δεκαετίες, καθώς προσέκρουσε σε υψηλά κόστη απαλλοτριώσεων και σε αντιδράσεις ιδιοκτητών οικοπεδικών εκτάσεων. Η δημιουργία αυθαιρέτων οικισμών μετά την εγκατάσταση ορεσίβιων Πομάκων στην περίμετρο της πόλης επιδείνωσε την, ήδη προβληματική οικιστική κατάσταση αυτής.

Παλαιότερα, την πόλη διέσχισε ο χειμάρρος Μπουκλουτζάς, οι πλημμύρες του οποίου είχαν προκαλέσει σοβαρές υλικές και περιβαλλοντικές ζημιές. Το 1960 μετά από καταστροφική πλημμύρα αποφασίστηκε η εκτροπή του χειμάρρου, ενώ δέκα έτη αργότερα ακολούθησε η επικάλυψη της κοίτης του, επί της οποίας διαμορφώθηκε η κύρια λεωφόρος της πόλης (Σταματίου, 2004 β).

3.4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.4.1 Γεωγραφική Θέση

Η περιοχή μελέτης, ανήκει διοικητικά στην Περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ., και βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της χώρας (Παράρτημα ΙΙ, Χάρτης 4). Πρόκειται για τις πρωτεύουσες των νομών Έβρου και Ροδόπης, δηλαδή τις πόλεις της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής. Η πόλη της Αλεξανδρούπολης είναι κτισμένη παράκτια, κεντρικά στο νότιο άκρο του ομώνυμου δήμου, σε πεδινή έκταση που διασχίζεται από την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Κήπων. Το σχέδιο αυτής διαρθρώνεται από πέντε βασικούς άξονες (Παραλιακός, Λ. Δημοκρατίας, Ανατολικής Θράκης) και δύο κάθετους (14ης Μαΐου και Ιωακείμ Καβύρη) (Σταματίου, 2004 α).

Η Κομοτηνή βρίσκεται στο νοητό κέντρο που σχηματίζεται από το οικιστικό δίκτυο του νομού. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Κομοτηνής, η οποία είναι κτισμένη στο βόρειο τμήμα της ομώνυμης πεδιάδας, καταλαμβάνει επιφάνεια 3.700 στέμματα. Η ευρύτερη περιοχή της πόλης διασχίζεται από χείμαρρους με κατεύθυνση βορρά προς νότο, δύο από τους οποίους ορίζουν αυτή από δυτικά (Ασπρόρεμα) και ανατολικά (Τρελοχειμάρος). Στη διασταύρωση αυτών με την παλαιά εθνική οδό Ξάνθης - Αλεξανδρούπολης, που διασχίζει την πόλη με κατεύθυνση από ανατολή προς δύση, χωροθετούνται οι ανισόπεδοι κόμβοι της Εγνατίας οδού, η οποία παρακάμπει την Κομοτηνή καθώς οδεύει απευθείας προς Αλεξανδρούπολη και Ξάνθη. Η πόλη χωροθετείται σε νευραλγική θέση επί του γραμμικού άξονα των αστικών κέντρων της Α.ΜΑ.Θ. (Καβάλα, Δράμα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη) και αποτελεί κόμβο των στρατηγικών λειτουργικών αξόνων - διευρωπαϊκών δικτύων- της Εγνατίας οδού και της καθέτου αρτηρίας προς Βουλγαρία και την ενδοχώρα των Βαλκανίων (Εταιρία Παιδαγωγικών Επιστημών Κομοτηνής, 2006).

3.4.2 Φυσικό Περιβάλλον

Ο νομός Έβρου φημίζεται για τις φυσικές του ομορφιές που προσφέρουν ποικίλες δυνατότητες αναψυχής αλλά και οικολογικού τουρισμού. Στα σύνορα με την Τουρκία κυλάει ο ποταμός Έβρος ένα από τα σημαντικότερα φυσικά αξιοθέατα της περιοχής που εκβάλλει στο Θρακικό πέλαγος δημιουργώντας το περίφημο δέλτα του,

έναν σπάνιο και πολύτιμο υγρότοπο για όλη την Ευρώπη. Ο νομός είναι πεδινός κατά το μεγαλύτερο μέρος του και παρουσιάζει γενικά ομαλό ανάγλυφο. Ορεινό είναι κυρίως το δυτικό τμήμα του, όπου εισέρχεται η ανατολική Ροδόπη, η οποία επεκτείνεται και στο κεντρικό τμήμα του νομού, χαμηλώνοντας σταδιακά προς τα ανατολικά μέχρι την κοιλάδα του ποταμού Έβρου. Μεγάλη έκταση του νομού καλύπτεται από πυκνά δάση, με πιο αξιόλογο αυτό της Δαδιάς.

Το σημαντικότερο υδρογραφικό στοιχείο του νομού είναι ο ποταμός Έβρος, ο οποίος καθορίζει για ένα μικρό διάστημα τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα και στη συνέχεια τα ελληνοτουρκικά, μέχρι το τέλος της πορείας του, όπου σχηματίζει ένα εκτεταμένο δέλτα στις ακτές του Θρακικού πελάγους. Κύριοι παραπόταμοι του Έβρου είναι ο Άρδας και νοτιότερα ο Ερυθροπόταμος. Ακόμη στο νομό υπάρχουν αρκετές ιαματικές πηγές με σημαντικότερες τις θερμές, υδροθειοχλωριονατριούχες πηγές των Λουτρών Τραϊανούπολης όπου υπάρχουν οργανωμένες εγκαταστάσεις.

Σχετικά με την ακτογραμμή του νομού, αυτή δεν παρουσιάζει σημαντικές κολπώσεις και φυσικά λιμάνια, παρά μόνο ανατολικά της Αλεξανδρούπολης εξαιτίας των προσχώσεων του Έβρου που εμφανίζει πλουσιότερο διαμελισμό, σχηματίζοντας λιμνοθάλασσες και λωρίδες χέρσου που επεκτείνονται στη θάλασσα και αλλάζουν συνεχώς μορφή. Παρόλο που η θάλασσα δέχεται επιβαρύνσεις τόσο από την απόπλυση των ομβρίων όσο και από το λιμένα, η ποιότητα των υδάτων χαρακτηρίζεται ικανοποιητική. Με βάση μετρήσεις από το 2000 και έπειτα οι ακτές της Αλεξανδρούπολης κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση καθώς τα ύδατα πληρούν τις υποχρεωτικές και επιθυμητές τιμές της Οδηγίας 76/160/ΕΟΚ για την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης (Μαστορόπουλος, 2003).

Στην πόλη της Αλεξανδρούπολης, σε αντίθεση με την ευρύτερη του νομού Έβρου που χαρακτηρίζεται από περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (Δάσος Δαδιάς, Σαμοθράκη) και σημαντικούς υγροβιότοπους (Δέλτα Έβρου) εντυπωσιακής βιοποικιλότητας και τεράστιας οικολογικής αξίας, δεν εντοπίζονται ευαίσθητα ή προστατευόμενα οικοσυστήματα. Η Αλεξανδρούπολη είναι παράκτια και αναπτύσσεται σε πεδινή έκταση στο βορειοανατολικό άκρο της χώρας. Η ευρύτερη περιοχή της ανήκει στη γεωτεκτονική ζώνη της μάζας της Ροδόπης, ενώ χαρακτηρίζεται από χαμηλή σεισμικότητα (κατάταξη στην κατηγορία 1, ασθενώς σεισμογενείς περιοχές) (Σταματίου, 2004 α).

Το κλίμα της περιοχής είναι ηπειρωτικό, με ετήσιο θερμομετρικό εύρος άνω των 20° C και χαρακτηρίζεται από δριμύτατους χειμώνες και θερμά καλοκαίρια. Οι

χιονοπτώσεις είναι συνηθισμένο φαινόμενο κατά τη διάρκεια του χειμώνα και το έδαφος παραμένει καλυμμένο με χιόνι για πολλές ημέρες. Επίσης, συνηθισμένο φαινόμενο, έντονο κατά τη χειμερινή περίοδο είναι ο παγετός. Το ύψος της βροχής, εάν εξαιρεθούν οι βροχοπτώσεις το Δεκέμβριο, είναι χαμηλό και ελαττώνεται βαθμιαία από τις παράκτιες περιοχές προς το εσωτερικό. Τα μελέτσια δεν αποτελούν πολύ συχνό φαινόμενο και είναι σχετικά ασθενή (Μηλογιαννάκη κ.α., 2006 α).

Ο νομός Ροδόπης κυριαρχείται από την πεδιάδα της Κομοτηνής η οποία καταλαμβάνει το κεντρικό και νότιο τμήμα του. Στα βόρεια της πεδιάδας δεσπόζει η οροσειρά της Ροδόπης με τα κατάφυτα φαράγγια και τα υδάτινα ρεύματα, τα οποία ξεχύνονται προς τον κάμπο για να καταλήξουν στο Θρακικό πέλαγος, όπου απλώνονται οι όμορφες αμμουδιές του νομού. Οι λίμνες Βιστονίδα και Ισμαρίδα (γνωστή και ως Μητρικού) και οι παράκτιες λιμνοθάλασσες συγκεντρώνουν πλήθος πουλιών και συνιστούν εκτεταμένο υγρότοπο διεθνούς ακτινοβολίας.

Το έδαφος του νομού είναι κατά 33,8% ορεινό, κατά 27,9% ημιορεινό και κατά 38,3% πεδινό. Το ανάγλυφό του καθορίζεται στα βόρεια και στα βορειοανατολικά από τον ορεινό όγκο της Ανατολικής Ροδόπης, που διατρέχει όλο το μήκος των συνόρων με τη Βουλγαρία. Ψηλότερες κορυφές της οροσειράς στο έδαφος του νομού είναι οι δύο κύριες κορυφές του όρους Παπίκιο (1.483 μ. και 1.460 μ.) στο βορειοδυτικό άκρο του νομού και το Μεγάλο Λιβάδι (1.267 μ.) στο βορειοανατολικό, κοντά στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Το μόνο αξιόλογο ύψωμα στο νότιο τμήμα του νομού είναι ο Ίσμαρος (678 μ.).

Στις πλαγιές του ανάμεσα στους οικισμούς Μαρώνεια και Προσκυνητές, βρίσκεται το σπήλαιο της Μαρώνειας, το οποίο έχει περιληφθεί στο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Natura 2000, καθώς προσφέρει καταφύγιο σε τουλάχιστον 11 είδη νυχτερίδας, αρκετά από τα οποία είναι απειλούμενα, και σε δεκάδες διαφορετικά είδη ασπόνδυλων, μεταξύ των οποίων και είδη που δε συναντούνται πουθενά αλλού στον κόσμο.

Στο κεντρικό και νότιο τμήμα του νομού απλώνεται η πεδιάδα της Κομοτηνής, η οποία φτάνει στα νότια ως τη θάλασσα, στα ανατολικά ως τις Σάπες και στα δυτικά έως τη λίμνη Βιστονίδα, μετά την οποία ανοίγεται η πεδιάδα της Ξάνθης. Το υδρογραφικό δίκτυο του νομού σχηματίζεται από διάφορα υδάτινα ρεύματα, που κατεβαίνουν από τις πλαγιές της Ροδόπης και χύνονται στο Θρακικό πέλαγος. Σε αντίθεση με το νομό Έβρου, είναι χαρακτηριστική η απουσία μεγάλων ποταμών, όπως ο Έβρος. Η μεγαλύτερη λίμνη του νομού και ολόκληρης της Θράκης είναι η

Βιστονίδα, την οποία η Ροδόπη μοιράζεται με το νομό Ξάνθης και ακολουθεί η λίμνη Ισμαρίδα.

Η ακτογραμμή του νομού παρουσιάζει πολλές μικρές λιμνοθάλασσες στο δυτικό τμήμα της, οι οποίες κλείνονται από τη θάλασσα με στενές λωρίδες, δημιουργημένες από τις προσχώσεις των υδάτινων ρευμάτων. Αυτοί οι παράκτιο υγρότοποι εκτείνονται από τον όρμο της Βιστονίας (Πόρτο Λάγος) μέχρι τον όρμο του Ανοικτού, ενώ στη συνέχεια η ακτή συνεχίζει ομαλή σχηματίζοντας μόνο το ακρωτήριο Μαρώνειας (Μηλογιαννάκη κ.α., 2006 β).

Όσον αφορά την πόλη της Κομοτηνής, αυτή είναι χωροθετημένη στο πεδινό τμήμα του νομού Ροδόπης. Χαρακτηρίζεται από υψόμετρο κυμαινόμενο από 80 έως 0 μ., ενώ το έδαφος είναι πεδινό, γαισημιβραχώδες. Βόρεια υψώνεται ο ορεινός όγκος της Ροδόπης. Στην περιοχή μελέτης, σε αντίθεση με την ευρύτερη του νομού Ροδόπης που χαρακτηρίζεται από σημαντικούς υδροβιότοπους, δεν εντοπίζονται ευαίσθητα ή προστατευόμενα οικοσυστήματα. Το κλίμα στην περιοχή είναι δριμύ και ιδίως προς τον ορεινό όγκο της Ροδόπης, χαρακτηρίζεται ως υγρό με δριμείς χειμώνες και δροσερά καλοκαίρια (Σταματίου, 2004 β).

3.4.3 Μεταφορική Υποδομή

3.4.3.1 Οδικό Δίκτυο

Όσον αφορά τις οδικές υποδομές, πηγή πληροφόρησης αποτελεί η Μελέτη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας «Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής». Η μελέτη περιλαμβάνει αξιοποιήσιμα στοιχεία και πληροφορίες και καταλήγει σε προτάσεις του συστήματος μεταφορών, οι οποίες εξυπηρετούν τους αναπτυξιακούς στόχους ολόκληρης της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. και της περιοχής μελέτης ειδικότερα.

Σύμφωνα με την παραπάνω μελέτη, γίνεται αξιολόγηση των οδικών αξόνων σε διάφορες κατηγορίες βάσει προτάσεων διάρθρωσης του οδικού δικτύου, σύμφωνα με ορισμένες αρχές και στόχους που καθόρισαν τη δομή, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και την τελική ιεράρχηση του υπεραστικού οδικού δικτύου. Στην κατηγορία I, βασικό διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο, εντάσσεται ο «Διαμήκης Διάδρομος Υπερπεριφέρειας Βόρειας Ελλάδας», τμήμα του οποίου αποτελεί ο Αυτοκινητόδρομος Θεσσαλονίκης – Τουρκικών Συνόρων, τμήμα του οποίου αποτελεί το κομμάτι της Εγνατίας Οδού που

διαπερνά την περιοχή μελέτης και ενώνει την πόλη της Αλεξανδρούπολης με την Κομοτηνή (Κορώνη κ.α., 1998).

Όσον αφορά την πόλη της Αλεξανδρούπολης, για τη βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου το οποίο σχετίζεται με τον αστικό ιστό της πόλης εξυπηρετώντας τις ανάγκες της, εκπονήθηκε το 2001 η κυκλοφοριακή μελέτη που εφαρμόζεται σήμερα (Σταματίου, 2004 α). Η Κομοτηνή αποτελεί κόμβο του Εθνικού οδικού δικτύου της περιφέρειας και του επαρχιακού οδικού δικτύου του νομού Ροδόπης. Έχοντας ως κύριο κόμβο την Κομοτηνή, το Εθνικό οδικό δίκτυο της περιφέρειας μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε πρωτεύον, δευτερεύον, τριτεύον και επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Στο πρωτεύον ανήκει η Εγνατία Οδός που είναι τμήμα διευρωπαϊκού - διεθνούς δικτύου και το τμήμα Κομοτηνή – Μέστη – Μάκρη - Αλεξανδρούπολη - Γέφυρα Κήπων (Παράρτημα ΙΙΙ, Εικόνα 6). Στο δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο ανήκουν οι παράπλευρες οδοί των οδικών αξόνων του πρωτεύοντος οδικού δικτύου και στο τριτεύον εθνικό οδικό δίκτυο το τμήμα της Εθνικής Οδού Σάπες - Μάκρη. Η οδική σύνδεση της Κομοτηνής προς Αλεξανδρούπολη πραγματοποιείται μέσω της Εγνατίας Οδού.

Τόσο η Αλεξανδρούπολη, όσο και η Κομοτηνή εξυπηρετούνται από δρομολόγια του ΚΤΕΛ για να συνδεθούν με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, αλλά και μεταξύ τους. Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν καθημερινά 14 δρομολόγια από Αλεξανδρούπολη προς Κομοτηνή και άλλα 14 από Κομοτηνή προς Αλεξανδρούπολη. Τα δρομολόγια αυτά εκτελούνται από λεωφορεία που ανήκουν στο ΚΤΕΛ νομού Ροδόπης, πιθανότατα γιατί τα λεωφορεία που απαιτούνται για τη σύνδεση του νότιου με του βορείου Έβρου είναι πολλά και δεν επαρκούν για τη σύνδεση των δύο πόλεων. Το ΚΤΕΛ νομού Ροδόπης δεν διατηρεί αρχεία για την κίνηση των επιβατών και η μέση πληρότητα σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας υπολογίζεται σε 25 με 30 επιβάτες ανά δρομολόγιο.

3.4.3.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Αναφερόμενοι στη σιδηροδρομική σύνδεση των δύο πόλεων, η γραμμή του ΟΣΕ παρακάμπει την Αλεξανδρούπολη ανατολικά και ενώνεται με τη σημερινή γραμμή στο νέο σταθμό διαλογής, από όπου επιστρέφει στον επιβατικό σταθμό. Στη θέση του ευρύτερου χώρου του σημερινού ΟΣΕ χωροθετείται το κύριο συγκοινωνιακό κέντρο της πόλης σε άμεση συσχέτιση και με το λιμάνι, ενώ στον ίδιο

χώρο βρίσκεται και το αστικό ΚΤΕΛ (περιοχή Τελωνείου). Η Κομοτηνή αποτελεί κόμβο της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει τη Θεσσαλονίκη (μέσω Κιλκίς και Σερρών) με τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα (Ορμένιο), διερχόμενη από τις μεγαλύτερες πόλεις της περιφέρειας (Δράμα, Ξάνθη, Αλεξανδρούπολη, Ορεστιάδα).

Καθημερινά υπάρχουν 15 δρομολόγια που εξυπηρετούν τη σύνδεση των δύο πόλεων μεταξύ τους και τη σύνδεσή τους με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Η χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής επιτρέπουν μέγιστη ταχύτητα 90 ως 100 χιλιόμετρα την ώρα και σε μικρά τμήματα μέχρι 120 χιλιόμετρα την ώρα. Στον νομό Έβρου υπάρχουν συνολικά 20 σταθμοί με μέση απόσταση μεταξύ τους τα 9,5 χιλιόμετρα, ενώ στο νομό Ροδόπης υπάρχουν 3 σιδηροδρομικοί σταθμοί με μέση απόσταση μεταξύ τους τα 17,5 χιλιόμετρα. Οι επιβάτες που μετακινούνται από την Αλεξανδρούπολη στην Κομοτηνή με το σιδηρόδρομο είναι αρκετά περισσότεροι από αυτούς που κάνουν την αντίθετη διαδρομή. Ακόμη, παρατηρείται μείωση στις μετακινήσεις επιβατών από το 2005 στο 2006 κυρίως λόγω εργασιών συντήρησης που έγιναν στην σιδηροδρομική γραμμή (Πίνακας 1).

Πίνακας 1: Μετακινήσεις με τρένο μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Κομοτηνής (άτομα)

Από	Προς	2005	2006
Αλεξανδρούπολη	Κομοτηνή	6.302	6.226
Κομοτηνή	Αλεξανδρούπολη	5.203	5.099

Πηγή: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, 2007

3.4.3.3 Λιμάνι Αλεξανδρούπολης

Η Μελέτη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας «Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής» του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, τοποθετεί στην πρώτη ομάδα λιμανιών της χώρας το λιμένα της Αλεξανδρούπολης, από άποψη ένταξής τους σε ένα μεσοπρόθεσμο προγραμματισμό έργων. Πραγματικά το νέο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης χρηματοδοτείται κατά προτεραιότητα από τέσσερα κοινοτικά προγράμματα. Αναλυτικότερα, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης είναι τεχνητό και αναπτύσσεται κατά μήκος του νοτιοανατολικού ανοιχτού θαλάσσιου μετώπου της πόλης σε δύο λειτουργικούς χώρους, το νέο εμπορικό επιβατικό λιμάνι και το υπάρχον λιμάνι που χρησιμοποιείται πλέον για ελλιμενισμό μικρών σκαφών (Κορώνη κ.α., 1998).

Η επιβατική κίνηση καλύπτεται κατά 93% από τις μετακινήσεις μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Σαμοθράκης. Τα υπόλοιπα δρομολόγια αφορούν τις γραμμές Σαμοθράκη – Καβάλα – Λήμνο – Πόρτο Μυτιλήνη – Αγ. Ευστράτιο – Κύμη Ευβοίας. Τη γραμμή καλύπτει το φέρι – μποτ που έρχεται από τον Άγιο Κωνσταντίνο Φθιώτιδας. Από δρομολόγια διαθέσιμα στοιχεία έχουμε μόνο για την γραμμή Αλεξανδρούπολη – Σαμοθράκη και αντιστρόφως. Καθημερινά υπάρχει ένα δρομολόγιο από και προς τη Σαμοθράκη, με πιθανότητα αύξησης τους καλοκαιρινούς μήνες (<http://thesaurus/duth.gr>).

Ακόμη, υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα νησιά του νοτιοανατολικού Αιγαίου ιδίως κατά την τουριστική περίοδο. Η κίνηση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης αφορά διακίνηση εμπορευμάτων εσωτερικού 400.000 τόνους και σύνολο φορτοεκφορτώσεων 2.340.000 τόνους το 2004 (All Media, 2006). Επίσης, υπολογίζεται πως η επιβατική κίνηση είναι 265.000 άτομα, με προοπτική να ανέλθει στα 370.000 μέχρι το 2010, μετά την ένταξη των Βαλκανικών χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Κορώνη κ.α., 1998).

Το νέο λιμάνι σχεδιάστηκε με την προοπτική να αποκτήσει σημαντική διαμετακομιστική κίνηση, δεδομένου ότι η εθνική ενδοχώρα του είναι πολύ περιορισμένη. Το Λιμάνι έχοντας πλέον αποκτήσει οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με το Ορμένιο και κατ' επέκταση με τον διευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο που συνδέει την Κεντρική Ευρώπη με την Κωνσταντινούπολη (E5) και το αντίστοιχο σιδηροδρομικό δίκτυο, θα έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης έντονης δραστηριότητας διαμετακόμισης φορτίου. Με την κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη αναμένεται αύξηση της δραστηριότητας στο λιμάνι.

3.4.3.4 Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος»

Το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης έχει χαρακτηριστεί ως γενικότερης σημασίας με Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) και παρουσιάζει κίνηση εσωτερικού και υποτυπώδη εξωτερικού σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ... Η μέση ημερήσια κίνηση αεροσκαφών είναι 4 – 5, με συνολική ετήσια κίνηση το 2004 τα 258.000 άτομα (αύξηση 6,6% σε σχέση με το 2003). (All Media, 2006) Το αεροδρόμιο διαθέτει επιβατικό σταθμό 2000 τ.μ., στον οποίο αυτή την περίοδο εκτελούνται εργασίες επέκτασης μιας και κρίνεται ανεπαρκής για την ικανοποίηση της επιβατικής αιχμής από το 2000.

Στόχος για τον αερολιμένα είναι η ένταξή του στα αεροδρόμια «Κοινοτικού Ενδιαφέροντος», δηλαδή σε αεροδρόμιο που θα λειτουργεί ως πύλη της χώρας. Παρόλα αυτά η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου, το σημερινό επίπεδο υπηρεσιών και οι προβλέψεις για το άμεσο μέλλον, δεν δικαιολογούν το χαρακτηρισμό του αεροδρομίου ως πύλη της χώρας.

3.4.4 Χωροταξική Οργάνωση

Η περιοχή μελέτης, δηλαδή οι νομοί Έβρου και Ροδόπης και συνεπώς οι πόλεις της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής ανήκουν διοικητικά, όπως προαναφέρθηκε στην περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ.. Θεωρώντας την Κομοτηνή ως διοικητικό κέντρο της, αφού αποτελεί και την έδρα της περιφέρειας και την Αλεξανδρούπολη ως κόμβο, με την υπό εξέλιξη υποδομή, δημιουργείται ένα σημαντικό δίπολο ανάπτυξης στην περιοχή της Θράκης (Σταματίου, 2004 β).

Πρόκειται για μία περιφέρεια με υψηλό δείκτη γήρανσης και διοικητική, οικονομική και κοινωνική απομόνωση. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια όλα τα αναπτυξιακά προγράμματα έχουν ως στόχο την άρση αυτής της απομόνωσης και η ικανοποίηση αυτού του στόχου επικεντρώνεται στην κάλυψη των αναγκών σε συγκοινωνιακή υποδομή. Η πολιτεία έχει αναγνωρίσει το πρόβλημα και έχει εναποθέσει τις ελπίδες επίλυσής του σε σειρά μέτρων (αναπτυξιακά κίνητρα) και έργων υποδομής, δίνοντας βάρος στην Εγνατία Οδό.

Παρόλα αυτά ο ρόλος της περιφέρειας μέσα στον εθνικό χώρο ήταν και φαίνεται να παραμένει αδύναμος ή περιθωριακός, γιατί είναι μια «παράλογα» φθίνουσα και «τεχνητά» απομονωμένη περιοχή. Είναι μια «παράλογα» φθίνουσα, γιατί διαθέτει εκμεταλλεύσιμους φυσικούς (πλουτοπαραγωγικούς) πόρους που θα μπορούσαν να συντηρήσουν διπλάσιο πληθυσμό από αυτόν που κατοικεί σήμερα στην περιοχή, ενώ αντίθετα υπάρχει μόνιμη τάση φυγής. Είναι «τεχνητά» απομονωμένη, γιατί δε συμμετέχει στο διοικητικό, οικονομικό και κοινωνικό σύστημα λειτουργίας του Ελληνικού Κράτους, εφόσον το σύστημα αυτό, παρά τις κατά καιρούς πολιτικές εξαγγελίες, ήταν και παραμένει απόλυτα συγκεντρωτικό.

Οι διοικητικές υπηρεσίες που υπάρχουν στην περιοχή είναι οι ελάχιστες αναγκαίες σε επίπεδο στοιχειώδους λειτουργίας του κράτους και επιπλέον είναι ανεπαρκώς στελεχωμένες. Η περιφέρεια και ειδικότερα ο νομός Έβρου εξακολουθεί να θεωρείται τόπος δυσμενούς τοποθέτησης ή μετάθεσης δημοσίων υπαλλήλων.

Ανάλογη είναι η κατάσταση στους χρηματοοικονομικούς φορείς και γενικότερα στον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος αναπτύσσεται εκεί που λειτουργούν τα κέντρα διαχείρισης της εξουσίας και παροχής σημαντικών υπηρεσιών και τέτοια δεν υπάρχουν στην περιφέρεια (Κορώνη κ.α., 1998).

Η κοινωνική απομόνωση είναι αποτέλεσμα της διοικητικής και οικονομικής απομόνωσης, με την οποία διατηρείται η ανισοβαρής σύνθεση του πληθυσμού, υπεράριθμος αγροτικός πληθυσμός και ελάχιστος πραγματικός αστικός. Επιπλέον, η έλλειψη ευκαιριών απασχόλησης για πολλές κατηγορίες επαγγελματιών καλλιεργεί ένα αίσθημα ανασφάλειας και προβάλλει τον κίνδυνο της ερήμωσης σε πολλές περιοχές. Αυτό το αίσθημα δεν έχει σχέση με τη μεγάλη ή τη μικρή παρουσία στρατού. Αφορά βασικά ανθρώπινα δικαιώματα (εργασία και δυνατότητα επιλογών τρόπου ζωής), που αναζητούνται από σημαντικό μέρος του πληθυσμού εκτός των ορίων της περιφέρειας.

Η ανυπαρξία περιφερειακών πολιτικών επιτείνει το πρόβλημα και συμβάλει στην αύξηση των ανισοτήτων. Παρόλα αυτά δεν ισχύει απαραίτητως το αντίθετο, δηλαδή, η ύπαρξη περιφερειακής πολιτικής δεν εγγυάται αυτομάτως τη μείωση των ανισοτήτων, είτε γιατί δεν είναι κατάλληλη, είτε γιατί δεν είναι επαρκής σε πόρους, είτε τέλος, γιατί οι άλλοι οικονομικοί ή γεωγραφικοί παράγοντες που τείνουν να ενισχύουν τις ανισότητες είναι ισχυρότεροι (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004). Το περιβάλλον της περιοχής μελέτης καθιστά ακόμη πιο σύνθετο το γεγονός ότι οι δύο πόλεις βρίσκονται πολύ κοντά στην Τουρκία και τη Βουλγαρία και είναι απομακρυσμένες από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Στο νέο περιβάλλον που δημιουργήθηκε μετά την διεύρυνση της Ε.Ε. και την πιθανότητα ένταξης της Τουρκίας σε αυτή η περιοχή μπορεί να αποτελέσει σημαντικό κόμβο ανάπτυξης για την Ελλάδα.

3.4.5 Πολεοδομική Οργάνωση

Αναφερόμενοι στη πολεοδομική οργάνωση της κάθε πόλης, καθοριστική στη λειτουργική συγκρότησή τους υπήρξε η απόκλιση από τον αρχικό σχεδιασμό αναφορικά με αντίστοιχες προβλέψεις (ρυμοτομία, κοινόχρηστοι χώροι, κ.ά), οι αναγκαστικές επεκτάσεις λόγω ιστορικών και οι οικοδομικές αυθαιρεσίες εξαιτίας κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, καθώς και η ανεπάρκεια μέριμνας και ελέγχου από



πλευράς πολιτείας, στην περιοχή της Θράκης, τις κρίσιμες μεταπολεμικές δεκαετίες, οπότε σημειώθηκε ραγδαίος χωρικός μετασχηματισμός του αστικού χώρου.

Ειδικότερα, για την πόλη της Αλεξανδρούπολης, η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση μεταξύ 1950-1980, με υποβάθμιση του οικιστικού ιστού λόγω της έντονης ανοικοδόμησης, διατάραξη της ισορροπίας δομημένων προς ελεύθερους χώρους κυρίως στο κέντρο, απομάκρυνση πρασίνου και κυκλοφοριακή φόρτιση, επέδρασε στη χωρική οργάνωση. Η μεταβολή της αναλογίας δομημένου – αδόμητου χώρου, με την αντικατάσταση παλαιότερων διώροφων από πενταόροφα κτίσματα και την χρήση χώρων πρασίνου για την ανέγερση οικοδομών, αλλά και η πληθυσμιακή ανάπτυξη επηρέασε καταλυτικά τις λειτουργικές ανάγκες της πόλης.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης έγινε το 1988, το 1989 έγινε μία μελέτη αναθεώρησης και το ΓΠΣ αναθεωρήθηκε το 1999. Στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού, γενικά, αποτέλεσε η εξυγίανση του κέντρου της πόλης και η οριοθέτηση ζώνης με χρήσεις κέντρου, που έχει ήδη επιτευχθεί, με τους κατάλληλους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης. Πέραν του εμπορικού χαρακτήρα του είναι, επίσης, οικονομικό και διοικητικό κέντρο. Προκύπτοντας ανάγκη δημιουργίας, ή τουλάχιστον ενίσχυσης, ορισμένων περιοχών στις γειτονιές που λειτουργούσαν ως υπόκεντρα, με τις κατάλληλες μετατροπές (συντελεστές, χρήσης και ειδικοί όροι για τα καταστήματα στο ισόγειο) διαμορφώθηκαν τέσσερα υποκέντρα στην πόλη. Κύριες δραστηριότητες αυτών ήταν οι εμπορικές επιπέδου γειτονιάς και οι οικονομικές.

Βασικά σημεία του ΓΠΣ ήταν συνοπτικά η οριοθέτηση παραγωγικών ζωνών και η λειτουργική σύνδεσή τους με την ευρύτερη ζώνη της Αλεξανδρούπολης, η ιεράρχηση του κυκλοφοριακού δικτύου, η ενίσχυση του ιστού της πόλης με χώρους για κοινωνικό εξοπλισμό και λειτουργίες, η ένταξη στο σχέδιο νέων νομοθετημένων επεκτάσεων, η υλοποίηση αναπλάσεων προβληματικών περιοχών, η πολεοδομική ενεργοποίηση αδόμητων ζωνών της πόλης (επεκτάσεις). Ειδικότερα προβλέπεται στα βόρεια και δυτικά η ανάπτυξη περιοχών κατοικίας, στα βόρεια και ανατολικά η αντιμετώπιση αναγκών κοινωνικού εξοπλισμού, στα δυτικά και παράκτια ο προγραμματισμός ανάπτυξης της ζώνης του τουρισμού, στα ανατολικά χωροθέτηση μη οχλουσών μεταποιητικών δραστηριοτήτων (Βιοτεχνικό Πάρκο).

Όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον προβλέπεται η προστασία όλων των ρεμάτων, με άμεση οριοθέτησή τους, καθορισμό ζώνης πρασίνου με μονοπάτια πεζών και διευθέτηση της κοίτης όπου απαιτείται, προστασία των ακτών, με άμεσο καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, προστασία και ανάδειξη, στα πλαίσια της

βιώσιμης ανάπτυξης των δασικών εκτάσεων που ανήκουν στο δήμο και προστασία του περιαστικού χώρου από την αυθαίρετη δόμηση και δράσεις με θεσμοθέτηση ΖΟΕ.

Ειδικότερα, στον τομέα της εκπαίδευσης, ο δήμος εξυπηρετείται από τέσσερα Λύκεια, πέντε Γυμνάσια, έντεκα Δημοτικά σχολεία και νηπιαγωγεία διάσπαρτα στις πολεοδομικές ενότητες. Παράλληλα λειτουργεί δημόσιο ΙΕΚ και Σχολή Νοσοκόμων εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου. Στον τομέα της περίθαλψης – πρόνοιας λειτουργούν δύο ΚΑΠΗ, γηροκομείο, κέντρο κοινωνικής ψυχιατρικής, ΙΚΑ. Ακόμη λειτουργούν κλειστό γυμναστήριο, κολυμβητήριο, στάδιο ποδοσφαίρου, υπαίθρια γήπεδα μπάσκετ και τένις.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, μετά την τροποποίηση του ΓΠΣ (1999) είναι σε εξέλιξη πολεοδόμηση των επεκτάσεων της πόλης (4.800 στρέμματα πολεοδόμησης) με κύριες χρήσεις την τουριστική και την οικιστική (κατοικία) και εκκρεμεί ανάθεση μελέτης αναθεώρησης ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης με βάση τα καθοριζόμενα του νέου ΓΠΣ. Η εκποίηση από πλευράς του δήμου (από το 1990-2001 και μετά) μεγάλων εκτάσεων σε βιομηχανίες και βιοτεχνίες μη οχλούσες στο Βιοτεχνικό Πάρκο της πόλης είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την απασχόληση, εκεί (5 μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες), μεγάλου αριθμού εργαζομένων. Παράλληλα, η δημιουργία της Βιομηχανικής Περιοχής Αλεξανδρούπολης (με λειτουργία των 4 από τις 10 εταιρίες) αποτέλεσε, επίσης, παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής (Μαστορόπουλος, 2003).

Σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση στην πόλη της Κομοτηνής, υπάρχει το ΓΠΣ του 1994, το οποίο αναμένεται να αναθεωρηθεί. Η αρδευόμενη γεωργική γη περιβάλλει την πόλη από το νότο και εκτείνεται προς τα νοτιοανατολικά, κατά μήκος του υδατικού συστήματος Ασπρορέματος (εκτροπή Μπουκλουτζά), οι εγκαταστάσεις της βιοτεχνίας αναπτύσσονται κυρίως κατά μήκος των οδικών αξόνων προς Ξάνθη και προς Αλεξανδρούπολη, οι εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου χωροθετούνται στα βορειοδυτικά της πόλης μεταξύ αυτής και του κύριου ορεινού όγκου κατά μήκος των υπωρειών του οποίου έχει αναπτυχθεί συστάδα αγροτικών οικισμών. Η οργανική σύνδεση της περιοχής αυτής είναι προβληματική. Ακόμη η λοφώδης απόληξη του βόρειου ορεινού όγκου που φθάνει μέχρι την πόλη και αποτελεί ιδεώδη περιοχή κατοικίας, εξακολουθεί να είναι κατειλημμένη από εγκαταστάσεις του Στρατού.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο χαρακτήρας της κεντρικής περιοχής. Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται σύμφωνα με τον τύπο μονοκεντρικής πόλης. Στο κέντρο

όπου η δόμηση είναι πυκνή, συγκεντρώνονται όλες οι δραστηριότητες (εμπόριο, υπηρεσίες, κατοικία, πολιτιστικές λειτουργίες) και σε συνδυασμό με τις πρόσφατες επεμβάσεις πεζοδρόμησης του παλαιού εμπορικού κέντρου και της κεντρικής πλατείας σημειώθηκε αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Στο εμπορικό ιστορικό κέντρο της πόλης σημείο αναφοράς αποτελεί η (χαρακτηρισμένη ως ιστορικός τόπος σύμφωνα με το ΦΕΚ 2059/Β/24.11.1999) παραδοσιακή αγορά της Κομοτηνής, με ιδιαίτερο πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό και αισθητικό ενδιαφέρον.

Οι δραστηριότητες αναψυχής της πόλης είναι συγκεντρωμένες γύρω από την κεντρική πλατεία, ενώ στεγάζονται σε χώρους τυποποιημένης αισθητικής και αρχιτεκτονικής. Οι διανοίξεις οδών γύρω από την πλατεία συνετέλεσαν στη διαμόρφωση αριθμού οικοδομικών τετραγώνων. Οι ισχύοντες, όμως, υψηλοί συντελεστές δόμησης (Συντελεστής Δόμησης=2,4 και Ποσοστό Κάλυψης= 70%) και η ταυτόχρονη μεγάλη ζήτηση στέγης (και ιδιαίτερα μικρών διαμερισμάτων) από φοιτητές οδήγησε στην πλήρη ανοικοδόμηση του κέντρου με ογκώδεις κατασκευές χωρίς πρόβλεψη για τη δημιουργία χώρων πρασίνου, αναψυχής και στάθμευσης.

Το εμπόριο και οι υπηρεσίες συγκεντρώνονται στο κέντρο, γύρω από την πλατεία και το ιστορικό κέντρο και δευτερευόντως στις συνοικίες. Σε συνοικιακή κλίμακα, στις βόρειες συνοικίες, όπου κυριαρχεί η μουσουλμανική μειονότητα, μία μόνο οδός παρουσιάζει μορφή τοπικού εμπορικού κέντρου γραμμικής ανάπτυξης. Η βιοτεχνία και η μεταποίηση συγκεντρώνονται κατά μήκος των εισόδων στην πόλη από την Ξάνθη και την Αλεξανδρούπολη.

Στον τομέα της Υγείας και Πρόνοιας η εξυπηρέτηση του Νομαρχιακού Νοσοκομείου χαρακτηρίζεται μη επαρκής, έτσι ώστε μεγάλο ποσοστό πληθυσμού της Κομοτηνής να απευθύνεται στο σύγχρονο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Αλεξανδρούπολης. Αναφορικά με τις λειτουργίες διοίκησης αυτές είναι κεντρικές (κεντρικές υπηρεσίες διοίκησης που αφορούν σε όλο το νομό και την περιφέρεια), εκτός από τα συνοικιακά συμβούλια.

Οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής περιλαμβάνουν τα πάρκα και τις πλατείες, που σε συνδυασμό με το δίκτυο πεζοδρόμων συναπαρτίζουν τον κοινωνικό χώρο της πόλης. Το Δημοτικό Πάρκο, η κεντρική πλατεία της πόλης, το σύστημα πλατειών στα βορειοδυτικά του κέντρου περιμετρικά του βυζαντινού τείχους, το σύστημα πεζοδρόμων που ενώνει τις τελευταίες με την κεντρική πλατεία μέσω του παλαιού εμπορικού κέντρου αποτελούν ενιαίο σύστημα κεντρικών υπαίθριων χώρων αναψυχής, καθοριστικής σημασίας στην αναβάθμιση της περιοχής του κέντρου. Σε

επίπεδο συνοικίας και γειτονιάς οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και κοινωνικής ζωής θεωρούνται μη επαρκείς (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κομοτηνής, 1994).

Η πόλη αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα στάθμευσης, ιεράρχησης και ολοκλήρωσης του οδικού δικτύου και ατελειών του συστήματος συγκοινωνιών. Από το 2000 και μετά έχει απαλλαγεί από τη διερχόμενη κυκλοφορία με την κατασκευή του άξονα της Εγνατίας. Η κοινωνικοοικονομική κατανομή του πληθυσμού και η αντίστοιχη διαμόρφωση των τύπων οικιστικής ανάπτυξης εμφανίζει έντονες διαφοροποιήσεις λόγω της ύπαρξης μειονοτήτων και των τρόπων αντιμετώπισης μειονοτικών προβλημάτων μέχρι σήμερα, οι οποίοι τείνουν να εκλείψουν. Ο χριστιανικός πληθυσμός κατοικεί στα δυτικά (οι πιο εύποροι), νοτιοδυτικά και νότια τμήματα, καθώς και στους αντίστοιχους τομείς του κέντρου, περιοχές που αναπτύχθηκαν με τους ισχύοντες για τις ελληνικές πόλεις κανονιστικούς μηχανισμούς (Π.Δ. του 1923, Γ'ΟΚ, κλπ.) με τη συνήθη ρυμοτομία.

Στις περιοχές της μουσουλμανικής μειονότητας εντοπίζονται συνθήκες υποβάθμισης, όπως, υψηλή πυκνότητα, έλλειψη κοινωνικού εξοπλισμού και ελεύθερων χώρων, παλαιώση κτιριακού δυναμικού και αδυναμία ανανέωσης κτιριακού αποθέματος. Το εύπορο μουσουλμανικό στοιχείο (κυρίως έμποροι) κατοικεί στη βορειοανατολική μουσουλμανική συνοικία, εκατέρωθεν του γραμμικού εμπορικού κέντρου και στον αντίστοιχο τομέα του κέντρου της πόλης. Παρότι εντός σχεδίου, ο αστικός ιστός διατηρεί την παραδοσιακή μορφή του, ο οποίος σε συνδυασμό με το υφιστάμενο ιδιοκτησιακό καθεστώς δυσχεραίνει την άρτια εφαρμογή του εγκεκριμένου σχεδίου.

Το κεντρικό πάρκο της πόλης (με τον ζωολογικό κήπο, παλαιότερα αξιοθέατο) έχει, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, παραμεληθεί ως προς τη συντήρηση και την καθαριότητά του, με αποτέλεσμα την εμφανή ανεπάρκειά του σε θέματα υγιεινής και ασφάλειας. Ακόμη, παρατηρείται έξαρση της ανοικοδόμησης σε νέες περιοχές της πόλης, κυρίως στη νότια πλευρά της. Η απουσία χώρων αναψυχής και οι ελάχιστες εμπορικές χρήσεις (τοπικού επιπέδου) καθιστούν ανύπαρκτη την κοινωνική ζωή στις περιοχές αυτές.

Αλλά προβλήματα που παρουσιάζει η πόλη είναι η υποβάθμιση των ακάλυπτων χώρων με χρησιμοποίησή τους για στάθμευση αυτοκινήτων. Ενδεικτικά παραδείγματα υπέρβασης της φέρουσας χωρητικότητας και ικανότητας της πόλης είναι η πυκνή δόμηση σε κεντρικά τμήματα της πόλης που έχει οδηγήσει σε υποβάθμιση της ποιότητας διαβίωσης (έλλειψη υπαίθριων χώρων οικοπέδου,

επαρκούς αερισμού και χώρων στάθμευσης οχημάτων). Το οδικό δίκτυο, στην πλειονότητά του, δεν διαθέτει το απαιτούμενο πλάτος οδών σε σχέση με τον αριθμό των αυτοκινήτων που διέρχονται ή σταθμεύουν, ενώ δεν είναι διασφαλισμένη η ασφαλής διακίνηση των πεζών.

Η πυκνή δόμηση σε συνδυασμό με τον υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο δεν είναι συμβατή με τους τύπους των οικοδομικών τετραγώνων και των οδών (υφιστάμενη ρυμοτομία). Ακόμη, η έλλειψη σχεδιασμού και πλαισίου διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων (επιφάνειες προορισμένες για φύτευση, διατήρηση επιφανειακού εδάφους και υφιστάμενης φύτευσης), το οποίο θα πρέπει να προσαρμοστεί στα λειτουργικά στοιχεία του αστικού ιστού και στις ανάγκες βελτίωσης του άμεσου περιβάλλοντος (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κομοτηνής, 1994).

3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο που προηγήθηκε γίνεται μία πρώτη γνωριμία με τις δύο πόλεις και τον ευρύτερο γεωγραφικό τους χώρο. Πρόκειται για τις πρωτεύουσες δύο νομών της Θράκης που εμφανίζουν πλούσιο φυσικό και ικανοποιητικό ιστορικό πλούτο. Οι υποδομές της περιοχής κρίνονται καλές αν αναλογιστεί κανείς πως η Αλεξανδρούπολη διαθέτει το μεγαλύτερο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο στα Βαλκάνια, Αεροδρόμιο και Λιμάνι. Η Κομοτηνή αποτελεί την έδρα του Δ.Π.Θ. καθώς και της Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ., με αποτέλεσμα να έχει να επιτελέσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο. Η πληθώρα των πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν, δυστυχώς δεν συνδυάζονται με την ανάπτυξη που εμφανίζουν οι δύο πόλεις, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω.

Όσον αφορά τον πολεοδομικό ιστό των δύο πόλεων εμφανίζουν σημαντικές διαφορές αλλά και ομοιότητες μεταξύ τους. Η Αλεξανδρούπολη είναι η πρώτη πόλη στην Ελλάδα στην οποία εφαρμόστηκε ρυμοτομικό σχέδιο, με αποτέλεσμα το κέντρο της να αποτελείται από κάθετους και οριζόντιους άξονες που θυμίζουν το Ιπποδάμειο Σύστημα, κάτι που δεν ισχύει σε μικρή απόσταση από το εμπορικό κέντρο. Η δόμηση στην Κομοτηνή είναι άναρχη και η πόλη εμφανίζει προβλήματα από την ύπαρξη μουσουλμανικών συνοικιών και συνοικιών αθίγγανων, γιατί η δόμηση σε αυτές είναι άναρχη και χωρίς σχεδιασμό. Παρόμοιο πρόβλημα εμφανίζει και η Αλεξανδρούπολη από τις κατοικίες αθίγγανων στην περιοχή του Άβαντα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί παρατίθενται τα δημογραφικά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και γίνεται σύγκριση μεταξύ των πόλεων. Πιο συγκεκριμένα αναφέρονται τα βασικά πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού και το επίπεδο εκπαίδευση των κατοίκων της περιοχής για να γίνει έπειτα αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού. Έπειτα γίνεται περιγραφή της διάρθρωσης της οικονομίας ανά τομέα και παρατίθενται οι δείκτες ευημερίας της περιοχής σε σύγκριση με το σύνολο της χώρας. Τέλος, δίνονται στοιχεία που αφορούν το εργατικό δυναμικό, την απασχόληση και την ανεργία στην περιοχή. Τα παραπάνω στοιχεία σε συνδυασμό με το θεωρητικό πλαίσιο θα αξιοποιηθούν για να εξαχθεί το συμπέρασμα αν και σε ποιο βαθμό οι δύο πόλεις δύνανται να αποτελέσουν ένα δίπολο ανάπτυξης στην περιοχή.

4.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.2.1 Βασικά Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά

Ο νομός Έβρου είναι ο πολυπληθέστερος νομός της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. με πληθυσμό 149.354 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001) και ο δεύτερος πιο αραιοκατοικημένος. Ο νομός Ροδόπης έρχεται μόλις τρίτος σε σύνολο πέντε νομών από πληθυσμιακή άποψη και είναι ο τρίτος πιο πυκνοκατοικημένος με 110.828 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Τόσο ο νομός Έβρου, όσο και ο νομός Ροδόπης εμφανίζουν μεγαλύτερο ποσοστό αστικού από ότι αγροτικού πληθυσμού με μικρή όμως διαφορά. Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό του αστικού πληθυσμού στο νομό Έβρου είναι 59,3% και του αγροτικού 40,7%. Τα αντίστοιχα ποσοστά στο νομό Ροδόπης είναι 51,5% και 48,5%.

Όσον αφορά τις πόλεις της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2) παρουσιάζεται η πληθυσμιακή εξέλιξή τους και το ποσοστό που καταλαμβάνουν στα ανώτερα γεωγραφικά επίπεδα.

Πίνακας 2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη της Περιοχής Μελέτης

Πληθυσμός	1981	1991	2001	Μεταβολή '91 – '01
Αλεξανδρούπολη	35.799	37.904	48.885	28,97 %
Κομοτηνή	37.487	37.036	43.326	16,98 %
Ν. Έβρου	148.486	143.752	149.354	3,90 %
Ν. Ροδόπης	107.957	103.169	110.828	7,42 %
Α.ΜΑ.Θ.	575.210	570.251	611.067	7,16 %
Ελλάδα	9.740.417	10.259.900	10.964.020	6,86 %

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3) περιγράφεται αρχικά η αστικοποίηση που εμφανίζει η περιοχή μελέτης. Πιο συγκεκριμένα παρατηρούμε ότι ο νομός Ροδόπης εμφανίζει υψηλότερο ποσοστό από το νομό Έβρου. Ακόμη, ο ρυθμός αύξησης της αστικοποίησης στον νομό Έβρου είναι πολύ μεγαλύτερος από αυτόν της Ροδόπης.

Πίνακας 3: Κατανομή του Πληθυσμού στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα

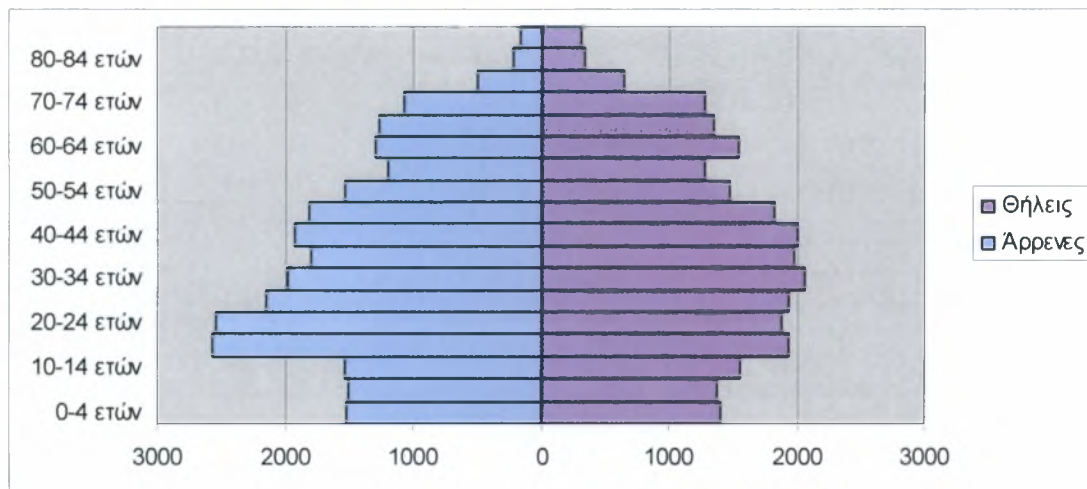
Λόγοι Πληθυσμών	1991	2001
Αλεξανδρούπολη / Ν. Έβρου	26,37 %	32,37 %
Αλεξανδρούπολη / Α.ΜΑ.Θ.	6,65 %	8,00 %
Αλεξανδρούπολη / Ελλάδα	0,37 %	0,45 %
Κομοτηνή / Ροδόπη	35,90 %	39,09 %
Κομοτηνή / Α.ΜΑ.Θ.	6,49 %	7,09 %
Κομοτηνή / Ελλάδα	0,36 %	0,40 %
Αλεξανδρούπολη & Κομοτηνή / Α.ΜΑ.Θ.	13,14 %	15,09 %
Αλεξανδρούπολη & Κομοτηνή / Ελλάδα	0,84 %	0,73 %

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

4.2.2 Ηλιακή Κατανομή Πληθυσμού

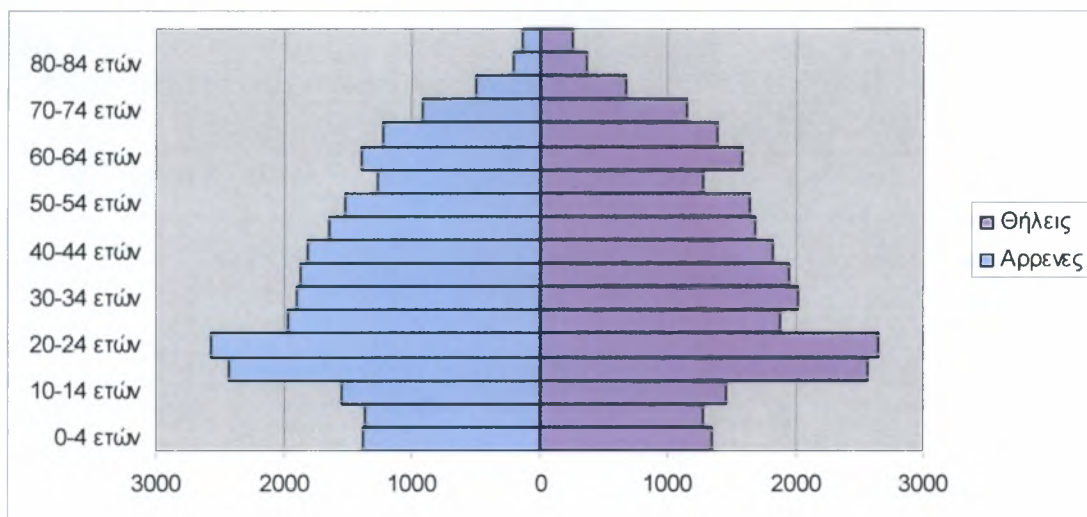
Παρακάτω θα αναλύσουμε τη διάρθρωση του πληθυσμού των δύο πόλεων κατά φύλο και ηλικία και θα τη συγκρίνουμε με αυτή των άλλων χωρικών ενοτήτων. Η σύγκριση θα γίνει μέσα από τη δημιουργία πληθυσμιακών πυραμίδων οι οποίες αναγράφονται επί ποσοστών κάθε ηλικιακής ομάδας στο σύνολο του πληθυσμού της κάθε χωρικής ενότητας. Για την δημιουργία των παρακάτω διαγραμμάτων χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από την απογραφή της ΕΣΥΕ (2001) και συγκεκριμένα οι κατηγορίες του πραγματικού πληθυσμού κατανεμημένες σε κλάσεις που η κάθε μία αντιστοιχεί σε πέντε έτη.

Διάγραμμα 1: Ηλιακή Πυραμίδα Αλεξανδρούπολης (2001)



Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

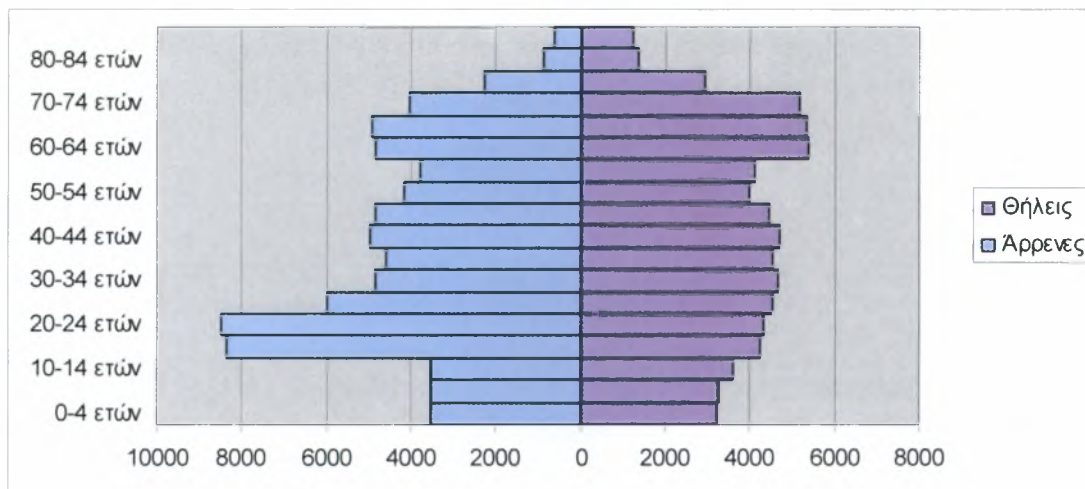
Διάγραμμα 2: Ηλιακή Πυραμίδα Κομοτηνής (2001)



Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

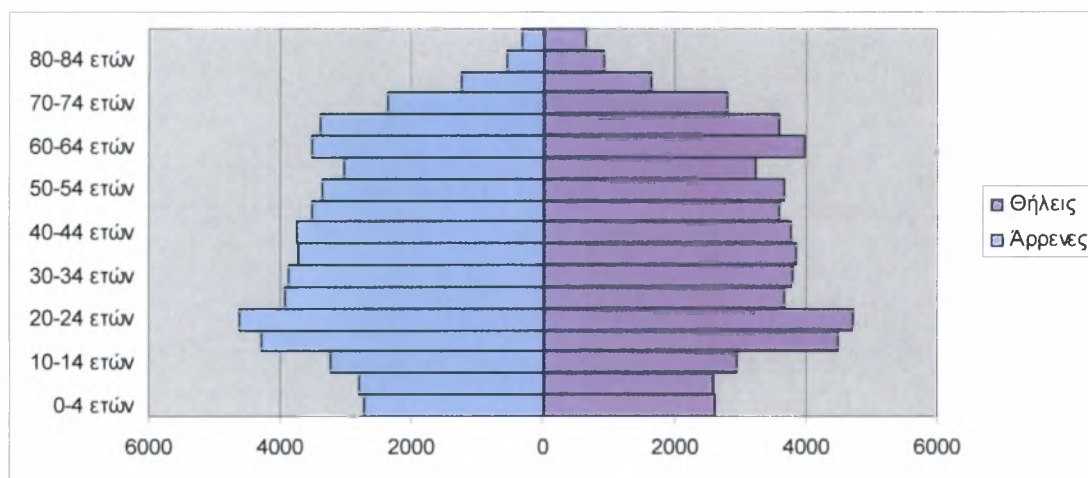
Παρατηρούμε πως και οι δύο πόλεις εμφανίζουν υψηλό ποσοστό ατόμων ηλικίας 15 – 24 ετών, πιθανόν λόγω της ύπαρξης Πανεπιστημίων σε αυτές και ειδικά η Κομοτηνή. Ένα ακόμη γεγονός που μπορεί να εξηγήσει λογικά αυτά τα αυξημένα ποσοστά είναι το γεγονός ότι πολλοί νέοι φεύγουν από τα χαμηλότερα χωρικά επίπεδα και πηγαίνουν προς την πρωτεύουσα του νομού για εργασία ή και για φοίτηση σε σχολεία. Αξίζει να σημειωθεί πως στην Αλεξανδρούπολη παρατηρείται αυξημένο ποσοστό ανδρών ηλικίας 15 – 24, λόγω της ύπαρξης στρατού στην περιοχή (Διαγράμματα 1,2).

Διάγραμμα 3: Ηλικία Πυραμίδα Νομού Έβρου (2001)



Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 4: Ηλικιακή Πυραμίδα Νομού Ροδόπης (2001)



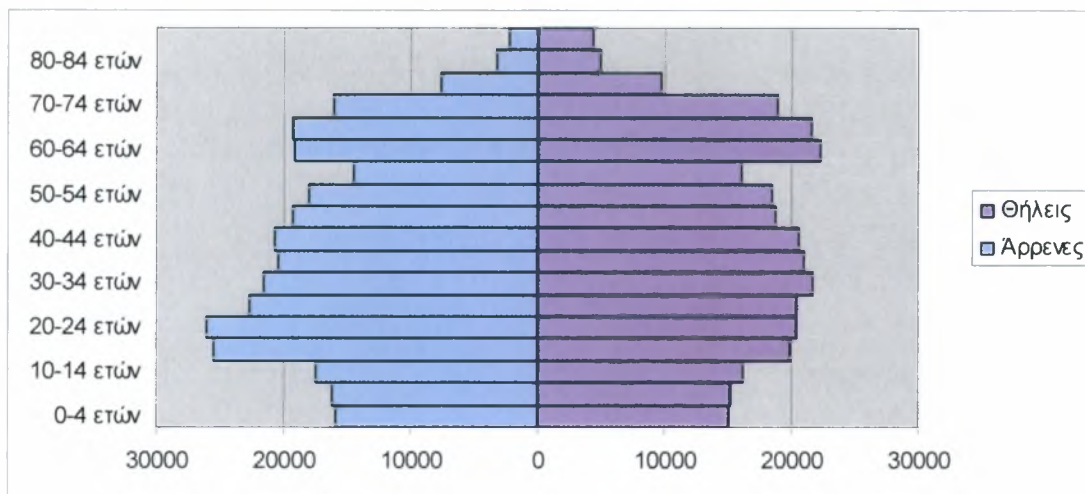
Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

Συγκρίνοντας την ηλικιακή πυραμίδα του νομού Έβρου με αυτή του νομού Ροδόπης, παρατηρούμε πως εμφανίζουν διαφορές κυρίως όσον αφορά το ποσοστό του ανδρικού πληθυσμού στις ηλικιακές ομάδες 15 – 24. Το γεγονός αυτό οφείλεται, όπως προαναφέρθηκε, στην ύπαρξη πληθώρας στρατευμάτων στην περιοχή. Η πυραμίδα του νομού Ροδόπης έχει παρόμοια μορφή με αυτή της Κομοτηνής, με υψηλά ποσοστά νεανικού πληθυσμού (Διαγράμματα 3,4).

Παρατηρούμε πως η ηλικιακή πυραμίδα της Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. εμφανίζει μεγαλύτερο ποσοστό ανδρών ηλικίας 15 – 24 σε σύγκριση με τις γυναίκες κάτι που

αντιστρέφεται στις ηλικίες 60 – 69, λόγω μεγαλύτερης θνησιμότητας των ανδρών (Διάγραμμα 5).

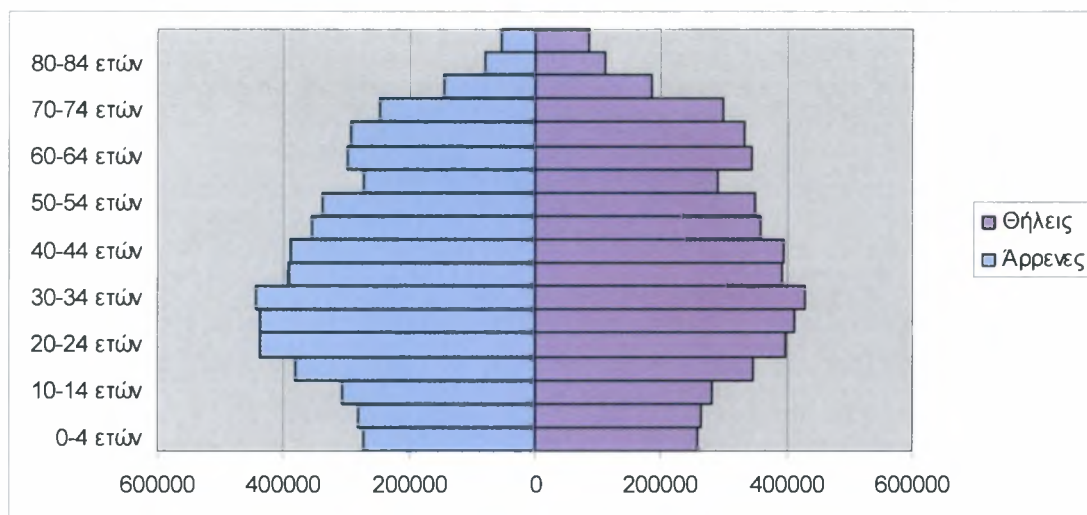
Διάγραμμα 5: Ηλικιακή Πυραμίδα Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. (2001)



Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

Τέλος, παρουσιάζεται η ηλικιακή πυραμίδα της χώρας, η οποία δεν μοιάζει με κανένα από τα διαγράμματα που παρουσιάστηκαν παραπάνω (Διάγραμμα 6). Το είδος της πυραμίδας ονομάζεται «πυραμίδα γεροντικού πληθυσμού» και χαρακτηρίζει γεροντικούς πληθυσμούς όπου την πτώση της θνησιμότητας ακολούθησε η πτώση της γονιμότητας. Ένας ακόμη παράγοντας που ενδεχομένως να συνέβαλε στη μορφή αυτή των πυραμίδων είναι οι μεταναστεύσεις του πληθυσμού (ιδιαίτερα όταν πρόκειται για μεταναστεύσεις εργατικού δυναμικού, δηλαδή κυρίως νεανικών ηλικιών) και το γνωστό πρόβλημα της υπογεννητικότητας, που μειώνει σημαντικά την βάση της.

Διάγραμμα 6: Ηλικιακή Πυραμίδα Ελλάδας (2001)



Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

4.2.3 Επίπεδο Εκπαίδευσης

Για την ποιοτικότερη ανάλυση του πληθυσμιακού δυναμικού της περιοχής μελέτης, θεωρείται απαραίτητη η εξέταση των εκπαιδευτικών χαρακτηριστικών των κατοίκων της. Μια γενική εικόνα είναι ότι το 2001, στη χώρα μας, παρατηρείται μια αύξηση των αποφοίτων μέσης εκπαίδευσης και άνω κατά 11,7% σε σύγκριση με το 1991. Μια ανάλογη ποσοστιαία αύξηση παρατηρείται και στις υπόλοιπες χωρικές ενότητες.

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4) παρουσιάζεται η κατανομή του πληθυσμού σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσής τους, στην πόλη της Αλεξανδρούπολης, της Κομοτηνής στο σύνολο του πληθυσμού και κατά φύλο σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ το 2001. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο σύνολο του πληθυσμού το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης και όσοι τελείωσαν τη στοιχειώδη εκπαίδευση, ενώ οι γυναίκες εμφανίζουν σαφώς μεγαλύτερο ποσοστό στους αγράμματους. Ακόμη, παρουσιάζεται το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι κάτοικοι της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης στο νομό Έβρου και Ροδόπης, στην περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ. και στο σύνολο της χώρας.

Πίνακας 4: Επίπεδο Εκπαίδευσης στην Περιοχή Μελέτης και Κατανομή στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)

	Αλιξανδρούπολη		Κομοτηνή		Ν. Έβρου		Ν. Ροδόπης		Α.Μ.Θ.		Ελλάδα	
	Πραγματικός	Ποσοστό (%)	Πραγματικός	Ποσοστό (%)	Πραγματικός	Ποσοστό (%)	Πραγματικός	Ποσοστό (%)	Πραγματικός	Ποσοστό (%)	Πραγματικός	Ποσοστό (%)
Επίπεδο Εκπαίδευσης												
Κάτοχοι	300	0,64	232	0,49	551	0,41	303	0,30	1.847	0,34	82.690	0,84
Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού												
Πτυχιούχοι Α.Ε.Ι.	4.815	10,26	4.003	8,46	8.290	6,11	5.045	5,04	44.035	8,03	1.114.675	11,27
Πτυχιούχοι Τ.Ε.Ι.	4.347	9,26	2.784	5,89	9.445	6,96	3.677	3,67	17.655	3,22	430.432	4,35
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	13.229	28,19	12.384	26,18	30.944	22,79	17.705	17,69	116.839	21,30	2.704.822	27,36
Τελείωσαν τη Γ' Γυμνασίου	5.110	10,89	4.084	8,63	13.419	9,88	7.182	7,18	54.336	9,90	1.164.250	11,77
Απόφοιτοι												
Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	13.072	27,86	15.845	33,5	46.867	34,52	42.050	42,02	211.096	38,48	3.152.144	31,88
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή, ανάγνωση	4.035	8,6	4.250	8,99	18.414	13,56	12.142	12,13	66.255	12,08	864.533	8,74
Αγράμματοι	2.017	4,3	3.716	7,86	7.840	5,77	11.976	11,97	36.514	6,66	374.191	3,78
Σύνολο	46.925	100	47.298	100	135.770	100	100.080	100,00	548.577	100	9.887.737	100

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

Βάσει των στοιχείων του πίνακα, στο νομό Έβρου περισσότεροι από τους μισούς κατοίκους με ανώτατο, ανώτερο και μεταπτυχιακό επίπεδο σπουδών κατοικούν στην πρωτεύουσα. Επίσης, στο νομό Ροδόπης το ποσοστό των κατοίκων που κατέχουν μεταπτυχιακό ή διδακτορικό τίτλο ή έχουν ολοκληρώσει τις σπουδές τους σε ανώτατες ή ανώτερες σχολές και κατοικούν στην πρωτεύουσα φτάνει κοντά στο 80%, γεγονός που δείχνει την κυριαρχία της πρωτεύουσας του νομού και ταυτόχρονα την αποδυνάμωση των χωριών, κάτι που δεν εμφανίζεται τόσο έντονα στην Αλεξανδρούπολη.

Από τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει ότι στην Αλεξανδρούπολη οι κάτοικοι με ανώτερο και ανώτατο μορφωτικό επίπεδο είναι περισσότεροι αλλά όχι κατά πολύ από αυτούς της Κομοτηνής και συνεπώς καταλαμβάνουν μεγαλύτερο ποσοστό στην Περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ. και στο σύνολο της χώρας. Ακόμη και οι αγράμματοι εμφανίζουν μεγαλύτερο ποσοστό στην Κομοτηνή. Παρατηρείται ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά και στις δύο πόλεις εμφανίζονται σε αποφοίτους της μέσης και της στοιχειώδους εκπαίδευσης και κατά επίπεδο μόρφωσης παρατηρείται προβληματικότερη σύνθεση του πληθυσμού σε σύγκριση με το σύνολο της χώρας, ειδικά στην πόλη της Κομοτηνής. Ακόμη, και οι δύο πόλεις εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά από το σύνολο της χώρας όσον αφορά τους αποφοίτους ανώτερης εκπαίδευσης.

4.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

4.3.1 Πρωτογενής Τομέας

Πεδινός στο μεγαλύτερο μέρος του, ο νομός Έβρου διαθέτει μία από τις πιο εύφορες πεδιάδες της χώρας, γεγονός το οποίο οφείλεται κυρίως στις συχνές βροχοπτώσεις. Μέχρι πρόσφατα η οικονομία του νομού στηριζόταν στη γεωργία, ωστόσο τα τελευταία χρόνια ραγδαία ανάπτυξη γνωρίζει ο τριτογενής τομέας και κυρίως οι κλάδοι του εμπορίου και του τουρισμού, καθώς οι κατασκευές μεγάλων έργων, όπως ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης και η οδική σύνδεση του νομού με τα ανεπτυγμένα κέντρα της Ευρώπης, έχουν καταστήσει το νομό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου από και προς τη βόρεια Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Αξίζει να σημειωθεί πως είναι η 2η παραγωγός περιοχή σιταριού της χώρας, μετά τη Λάρισα, με 9% της συνολικής παραγωγής το 2003.

Όσον αφορά το νομό Ροδόπης εξακολουθεί να απασχολεί ένα μεγάλο ποσοστό στον πρωτογενή τομέα. Ποσοστό σχεδόν τέσσερις φορές μεγαλύτερο από αυτό της χώρας. Με την αναδιάρθρωση της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) της Ε.Ε. ο νομός αναμένεται να διέλθει από κρίση, γεγονός που απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό. Είναι η 5η παραγωγός περιοχή καπνού της χώρας με 7% της συνολικής παραγωγής, η 8η παραγωγός βαμβακιού με 4% και η 10η παραγωγός σιταριού με 4% το 2003.

Σχετικά με τη γεωργία κυρίαρχη θέση έχουν τα δημητριακά (αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο τμήμα της συνολικής αξίας της αγροτικής παραγωγής), τα όσπρια και τα οπωροκηπευτικά. Αύξηση παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια και η καλλιέργεια ορισμένων βιομηχανικών φυτών, όπως ο ηλιάνθος (ο νομός Έβρου είναι πρώτος πανελλαδικά σε παραγωγή) και το σουσάμι. Βασικά αγροτικά προϊόντα εκτός από τα παραπάνω είναι το βαμβάκι, τα ζαχαρότευτλα, το καλαμπόκι, η μηδική και το σκουπόχορτο, τα αρωματικά φυτά, ο καπνός, το πεπόνι και η βιομηχανική ντομάτα.

Εξετάζοντας την οικονομία της Αλεξανδρούπολης, παρατηρούμε ότι ο πρωτογενής τομέας απασχολεί το 7,32% του εργατικού δυναμικού. Στην Κομοτηνή παρατηρούμε ότι ο πρωτογενής τομέας απασχολεί το 15,17% του εργατικού δυναμικού, ποσοστό σχεδόν διπλάσιο από αυτό της Αλεξανδρούπολης (Πίνακας 5).

Πίνακας 5: Κατανομή του Πρωτογενούς Τομέα της Οικονομίας στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)

Γεωγραφική Ενότητα	Πρωτογενής Τομέας		
	Πραγματικός Πληθυσμός 2001	Ποσοστό συμμετοχής στην ενότητα (%)	Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα (%)
Αλεξανδρούπολη	1.553	7,32	0,25
Κομοτηνή	3.135	15,17	0,50
Ν. Έβρου	14.866	25,77	2,35
Ν. Ροδόπης	23.095	47,44	3,65
Α.ΜΑ.Θ.	67.940	27,63	10,73
Ελλάδα	633.179	13,70	100

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ίδια Επεξεργασία

4.3.2 Δευτερογενής Τομέας

Ο δευτερογενής τομέας της οικονομίας στην Αλεξανδρούπολη απασχολεί το 16,44% του εργατικού δυναμικού (ΕΣΥΕ, 2001) (Πίνακας 6). Δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος και περιορίζεται κυρίως σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις με έμφαση στην επεξεργασία γεωργοκτηνοτροφικών και δασικών προϊόντων και στην εξορυκτική

δραστηριότητα. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο Έβρος εμφάνιζε το δεύτερο μεγαλύτερο, μετά την Καβάλα, δυναμικό φυσικών πόρων, το οποίο όμως παραμένει σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητο, κυρίως λόγω της μεγάλης απόστασης του νομού από τα διοικητικά και τα οικονομικά κέντρα της χώρας. Στις επιχειρήσεις του αναλογεί 1,4% των επενδύσεων των βιομηχανικών επιχειρήσεων της χώρας την περίοδο 2000-2001, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ετήσιας Βιομηχανικής Έρευνας της ΕΣΥΕ, οι οποίες τη διετία αυτή αυξήθηκαν σημαντικά.

Στην Κομοτηνή ο δευτερογενής τομέας απασχολεί το 18,43% του εργατικού δυναμικού της πόλης, ποσοστό σχεδόν ίσο με αυτό της Ελλάδας (ΕΣΥΕ, 2001) (Πίνακας 6). Επίκεντρο της βιομηχανικής δραστηριότητας της περιοχής είναι η πόλη της Κομοτηνής, όπου λειτουργούν βιομηχανίες μεταποίησης και τυποποίησης των αγροτικών προϊόντων της ευρύτερης περιοχής. Αξιόλογος είναι και ο ορυκτός πλούτος της περιοχής, ο οποίος παραμένει αναξιοποίητος. Ξεχωρίζουν τα μάλλον εκμεταλλεύσιμα κοιτάσματα χρυσού, πρωτογενούς στην περιοχή των Σαπών και δευτερογενούς (προσχωματικού) στην περιοχή του ποταμού Φιλιούρη, ενώ στην περιοχή υπάρχουν και περιορισμένα κοιτάσματα αμιάντου, λιγνίτη, χρωμίτη, μολύβδου και σιδηροπυρίτη.

Πίνακας 6: Κατανομή του Δευτερογενούς Τομέα της Οικονομίας στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)

Γεωγραφική Ενότητα	Δευτερογενής Τομέας		
	Πραγματικός Πληθυσμός 2001	Ποσοστό συμμετοχής στην ενότητα (%)	Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα (%)
Αλεξανδρούπολη	3.486	16,44	0,41
Κομοτηνή	3.808	18,43	0,45
Ν. Έβρου	7.578	13,13	0,89
Ν. Ροδόπης	5.926	12,17	0,69
Α.ΜΑ.Θ.	40.205	16,35	4,72
Ελλάδα	852.668	18,44	100

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ίδια Επεξεργασία

4.3.2.1 Αναπτυξιακή Πολιτική

Μετά τον τελευταίο πόλεμο, η πολιτική που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα, για τη μείωση της ανεργίας και για την ανασυγκρότηση της οικονομίας που είχε καταστραφεί, έδωσε προτεραιότητα στην πολιτική της ταχύρυθμης οικονομικής ανάπτυξης, σε βάρος της χωροταξικά ισόρροπης κατανομής των νέων μεταποιητικών

μονάδων (Κορώνη κ.α., 1998). Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, η βιομηχανία άρχισε να συγκεντρώνεται επιλεκτικά στα μεγάλα αστικά κέντρα και κυρίως στην πρωτεύουσα. Έτσι, παρά τη βελτίωση της παραγωγής και της παραγωγικότητας του αγροτικού τομέα, οι πληθυσμοί της υπαίθρου συνέχισαν να μεταναστεύουν μαζικά προς τις μεγάλες πόλεις και το εξωτερικό.

Για την αναστροφή της παραπάνω κατάστασης, το κεντρικό κράτος θέσπισε αναπτυξιακούς νόμους ξεκινώντας το 1952 με τον Ν. 2167/52, στον οποίο προβλέπονται για πρώτη φορά φορολογικά, δασμολογικά και ευνοϊκά επιτόκια για την εγκατάσταση βιομηχανιών στην επαρχία. Η καταπολέμηση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων αναφέρεται για πρώτη φορά ως στόχος στο «Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Αναπτύξεως 1960 - 1964». Ο ίδιος στόχος επαναλαμβάνεται και στα επόμενα προγράμματα μέχρι το τελευταίο «Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1983 - 1987», το οποίο είχε ψηφιστεί από την Ελληνική Βουλή.

Το 1976 αρχίζει η νεότερη περίοδος της πολιτικής των κινήτρων για την ενίσχυση της μεταποίησης, μέσω ειδικών αναπτυξιακών νόμων που περιείχαν ισχυρά οικονομικά κίνητρα και αποτέλεσαν το βασικό άξονα της πρόσφατης εθνικής περιφερειακής πολιτικής. Η εφαρμογή αυτής της πολιτικής άρχισε από τη Θράκη στα τέλη της δεκαετίας του 1970 (Ν. 269/76 και Ν. 849/78). Από τη σειρά των αναπτυξιακών νόμων, ευνοήθηκαν όσες επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν στους τρεις νομούς της Θράκης, όπου η δωρεάν επιχορήγηση στο συνολικό ύψος της επένδυσης (βασικό κίνητρο), ήταν πάντοτε η μέγιστη προβλεπόμενη (Κορώνη κ.α., 1998).

Το 1990, ο αναπτυξιακός νόμος του 1982 καταργήθηκε και τη θέση του πήρε ένα νέο νομοθέτημα, ο νόμος 1892/90, ο οποίος το 1994 βελτιώθηκε και συμπληρώθηκε από το νόμο 2234/94. Γενικά, το καθεστώς αυτό, με δεδομένο και το περιορισμένο μέγεθος των διατιθέμενων πόρων, *αν και* υπήρξε αρκετά φειδωλό σε σχέση με τον προηγούμενο νόμο, (Πίνακας 7) θεωρείται ότι βελτίωσε τις επενδυτικές ισορροπίες, τόσο ως προς την ποιότητα και τη βιωσιμότητα των σχεδίων, όσο και ως προς τα μεγέθη τους (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004).

Πίνακας 7: Τα κίνητρα του Νόμου 1262/1982

Ζώνες Κινήτρων	Επιχορήγηση	Επιδότηση Επιτοκίου Δανεισμού	Αφορολόγητες Εκπτώσεις		Αυξημένες Αποσβέσεις		
			Ποσοστό αφορολόγητης έκπτωσης	Ποσοστό ετήσιων κερδών που μπορεί να φτάσει η αφορολόγητη έκπτωση	Α' βάρδια	Β' βάρδια	Γ' βάρδια
	Α' Ομάδα κινήτρων		Β' Ομάδα κινήτρων		Ενιαίο Κίνητρο για την Α' και Β' Ομάδα		
Α'	0	0	0	0	0	20%	40%
Β'	15%	15%	60%	60%	20%	40%	80%
Γ'	25%	25%	75%	75%	35%	70%	120%
Δ'	35%	35%	90%	90%	50%	100%	150%
Θράκη	45%	45%	100%	100%	50%	100%	150%

Πηγή: Πετράκος και Ψυχάρης 2004, Ιδία Επεξεργασία

Το γενικό συμπέρασμα από την υλοποίηση της περιφερειακή πολιτικής των οικονομικών κινήτρων για την ανάπτυξη της βιομηχανίας είναι ότι τελικά δεν έφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Προφανώς συνέβαλλε στην τόνωση της τοπικής οικονομίας και στη συγκράτηση ενός μέρους του πληθυσμού, αλλά το πρόβλημα της χαμηλής ανταγωνιστικότητας παραμένει. Αν αναλογιστεί κανείς ότι, η παραπάνω τριακονταετής πολιτική εφαρμόστηκε για την ενίσχυση της Θράκης και τελικά, αντί της Θράκης αναπτύχθηκαν τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, προκύπτει το εύλογο ερώτημα, μήπως τα πραγματικά κίνητρα για την ανάπτυξη ενός τόπου είναι παράλληλα και θέμα χωροθέτησης διοικητικών και οικονομικών υπηρεσιών.

4.3.2.2 Βιομηχανικές Περιοχές

Οι Βιομηχανικές Περιοχές εισήχθησαν σαν θεσμός στην Ελλάδα το 1965 με τον Ν. 4458/65 που απέβλεπε στην εκβιομηχάνιση της χώρας, στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην αποκέντρωση. Ο νόμος απέβλεπε στη δημιουργία πόλων ανάπτυξης για τη βιομηχανία, μία προσπάθεια που θα ξεκινούσε με μεγάλες δαπάνες από την πλευρά του δημοσίου, οι οποίες θα υπερκαλυπτόταν από τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα που αναμενόταν από ιδιωτικές επενδύσεις. Το 1977, με τον Ν. 742/77, πέρα από την φιλοσοφία των πόλων ανάπτυξης, το κέντρο βάρους της πολιτικής για τις ΒΙ.ΠΕ., μετατοπίζεται σε θέματα χωροταξικού σχεδιασμού και προστασίας του περιβάλλοντος. Μετά από πολλές νομοθετικές

τροποποιήσεις του καθεστώτος των ΒΙ.ΠΕ. το Π.Δ. 136/28.03.1986 δημιούργησε μία ΒΙ.ΠΕ. σε κάθε νομό της χώρας (Κορώνη κ.α., 1998).

Στην περιοχή μελέτης λειτουργούν σήμερα δύο ΒΙ.ΠΕ., μία στο νομό Έβρου και μία στο νομό Ροδόπης, οι οποίες εμφανίζουν μεγάλες διαφορές. Αν και ο νομός Έβρου εμφανίζει ελαφρώς μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων στον δευτερογενή τομέα, η ΒΙ.ΠΕ. της περιοχής εμφανίζει απογοητευτική εικόνα και έχει χαρακτηριστεί «πρότυπο νεκροταφείο βιομηχανικών κτιρίων» (Χαροντάκης, 1998: D02). Στους πίνακες που ακολουθούν (Πίνακες 8,9) παρουσιάζονται ορισμένα χαρακτηριστικά των δύο ΒΙ.ΠΕ..

Πίνακας 8: Υφιστάμενη Κατάσταση των ΒΙ.ΠΕ.

Στοιχεία Χώρου	Κομοτηνή	Αλεξανδρούπολη
Συνολική Έκταση (στρ.)	4.332	2.100
Κοινόχρηστα / Κοινοφελή (στρ.)	1.046	644
Εκτάσεις Οικοπέδων (στρ.)	3.286	1.456

Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Α.ΜΑ.Θ. 1998, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 9: Κατάσταση Οικοπέδων στις ΒΙ.ΠΕ.

Βιομηχανικά και Βιοτεχνικά Οικόπεδα	Κομοτηνής		Αλεξανδρούπολης	
	Α'	Β'	Α'	Β'
Συνολική Έκταση (στρ.)	1602	3165	679	996
Πωληθέντα (στρ.)	968	1464	362	-
Εγκρίσεις (στρ.)	362	700	298	-
Ελεύθερα (στρ.)	272	1001	19	996

Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Α.ΜΑ.Θ., 1998, Ιδία Επεξεργασία

Η ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής βρίσκεται κοντά στην εθνική οδό Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης στο ύψος του οικισμού Θρυλόριο. Δημιουργήθηκε το 1978 και είναι από τις μεγαλύτερες στην Ελλάδα, καταλαμβάνοντας 4.332 στρέμματα. Εκεί λειτουργεί και ενεργειακός σταθμός της ΔΕΗ, στον οποίο χρησιμοποιείται φυσικό αέριο ως πρώτη ύλη για την παραγωγή ρεύματος. Από το 1992, κάθε χρόνο, το μήνα Μάιο, πραγματοποιείται στη ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής η Πανελλήνια Εμπορική Έκθεση με τίτλο «Θράκη», η οποία διαρκεί τέσσερις μέρες και διοργανώνεται από τη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με φορείς της περιοχής (Παράρτημα ΙΙΙ, Εικόνα 5). Στο πλαίσιο της εκτίθενται διάφορα βιομηχανικά προϊόντα από όλη την Ελλάδα (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 β).

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Βιομηχανιών - Βιοτεχνιών Ροδόπης, Γιώργος Νικολαΐδης αναφέρει, πως «η βιομηχανία - βιοτεχνία της Κομοτηνής, παρά τα

επιμέρους προβλήματα, έπαψε να αποτελεί μία κρατικοδίαιτη δραστηριότητα συντηρούμενη από τις κρατικές επιδοτήσεις και τον προστατευτισμό. Τεχνολογίες αιχμής και σύγχρονο μάνατζμεντ δημιουργούν πλέον ισχυρές συνθήκες ανταγωνιστικότητας και καλές προοπτικές διεξόδου στον όμορο οικονομικό χώρο (Βουλγαρία - Ρουμανία). Πέρα όμως από τη δική μας προσπάθεια που και διαρκής είναι και δεδομένη, η επίλυση κάποιων προβλημάτων θεωρείται απολύτως απαραίτητη για την περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρηματικών κλάδων καθώς και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας» (Νικολαΐδης, 2007: 3).

Για να βελτιωθεί η κατάσταση στην περιοχή κρίνεται απαραίτητη η επιδότηση του επιτοκίου με 50% των ρυθμισμένων οφειλών καθώς και του επιτοκίου των κεφαλαίων κίνησης, όπως ισχύει στους νομούς Καβάλας, Δράμας και Έβρου. Ακόμη απαιτείται η σύνδεση της ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής με την Εγνατία οδό για την ταχύτερη και καλύτερη εξυπηρέτηση των εγκατεστημένων επιχειρήσεων και παράλληλη αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις κατοικημένες περιοχές. Τέλος, θεωρείται απαραίτητη η αύξηση του συντελεστή δόμησης της ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής, το οποίο είναι και ένα από τα θέματα που προβληματίζουν τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις (Νικολαΐδης, 2007)

Η εικόνα που παρουσιάζει η ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης είναι πολύ διαφορετική από αυτή της Κομοτηνής. Στην περιοχή λειτουργούν μόνο τέσσερις επιχειρήσεις από το 1994 που δημιουργήθηκε η ΒΙ.ΠΕ.. Τα υπόλοιπα 15 περίπου κτίρια, στην κατασκευή των οποίων κυριαρχεί η λαμαρίνα, δεν λειτούργησαν ποτέ. Εκτός αυτής βρίσκονται ορισμένες από τις σημαντικότερες ελληνικές βιομηχανίες, όπως οι Μύλοι Θράκης Α.Ε. και η Θράκη Α.Ε.. Εκτός από αυτές, άλλες δεκατρείς μεγάλες επιχειρήσεις λειτουργούν στο νομό σε άλλες περιοχές εκτός ΒΙ.ΠΕ..

Παρόλα αυτά γίνονται προσπάθειες εκσυγχρονισμού και βελτίωσης των συνθηκών στην ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης. Έχει ήδη υποβληθεί από την ΕΤΒΑ επιχειρηματικό σχέδιο συνολικού προϋπολογισμού 161.017 € και αφορά μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έργων υδροδότησης σε αυτή. Το θέμα μετά από την εξέταση του επιχειρηματικού σχεδίου προωθήθηκε άμεσα και η διαδικασία της ένταξης των έργων πρόκειται να ολοκληρωθεί σύντομα. (<http://www.keletsis.gr>).

Όπως προαναφέρθηκε, ειδικά στην πόλη της Αλεξανδρούπολης οι αναπτυξιακοί νόμοι δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ήταν ένα από τα κρίσιμα κριτήρια για την παροχή επενδυτικών

κινήτρων στην περιοχή. Είναι όμως χαρακτηριστικό αυτό που είπε ο περιφερειάρχης: «Ενώ ο αρχικός προγραμματισμός των επενδυτικών εγκρίσεων ήταν η δημιουργία 16.000 θέσεων εργασίας στην περιφέρεια Α.Μ.Α.Θ., ως σήμερα έχουν δημιουργηθεί 10.000 περίπου νέες θέσεις». Είναι προφανές ότι αρκετές από αυτές τις θέσεις εργασίας είναι επισφαλείς, αφού έχουν να κάνουν με επενδύσεις που δεν πραγματοποιήθηκαν ποτέ. (Χαροντάκης, 1998).

4.3.3 Τριτογενής Τομέας

Στην Αλεξανδρούπολη ιδιαίτερα ανεπτυγμένος εμφανίζεται ο τριτογενής τομέας ο οποίος απασχολεί το 68,56% του εργατικού δυναμικού, ποσοστό πολύ μεγαλύτερο από αυτό της χώρας (Πίνακας 10). Σημαντικό ρόλο στον τομέα αυτό έχει ο κλάδος του εμπορίου, αλλά και του τουρισμού, καθώς και το οικοσύστημα του Δέλτα του Έβρου, με την πλούσια και σπάνια χλωρίδα και πανίδα και το δάσος της Δαδιάς που προσελκύουν πολυάριθμους επισκέπτες. Το 2005 λειτουργούσαν στην περιοχή 62 ξενοδοχειακές μονάδες και 2 τουριστικά κάμπινγκ με συνολική χωρητικότητα 4.601 κλίνες (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 α). Σύμφωνα με το μητρώο επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ, το 2002 στο νομό έδρευαν 10.365 επιχειρήσεις με ετήσιο τζίρο 1,5 δισεκατομμύρια € (0,66% του συνόλου της χώρας).

Στην Κομοτηνή ο τριτογενής τομέας απασχολεί το 56,15% του εργατικού δυναμικού (ΕΣΥΕ, 2001) (Πίνακας 10). Μικρή ανάπτυξη παρουσιάζει η τουριστική δραστηριότητα, κυρίως στην παραλιακή ζώνη του νομού από το Φανάρι μέχρι τον Άγιο Χαράλαμπο. Το 2005 λειτουργούσαν στην περιοχή 20 ξενοδοχειακές μονάδες συνολικής χωρητικότητας 1.276 κλινών και 1 τουριστικό κάμπινγκ συνολικής χωρητικότητας 540 κλινών (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 β). Σύμφωνα με το μητρώο επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ, το 2002 στο νομό έδρευαν 5.670 επιχειρήσεις, περίπου οι μισές από αυτές του νομού Έβρου με συνολικό ετήσιο τζίρο 928.000.000 € (0,39% του συνόλου της χώρας).

Πίνακας 10: Κατανομή του Τριτογενούς Τομέα της Οικονομίας στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (2001)

Γεωγραφική Ενότητα	Τριτογενής Τομέας		
	Πραγματικός Πληθυσμός 2001	Ποσοστό συμμετοχής στην ενότητα (%)	Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα (%)
Αλεξανδρούπολη	14.537	68,56	0,55
Κομοτηνή	11.604	56,15	0,44
Ν. Έβρου	30.798	53,38	1,16
Ν. Ροδόπης	16.083	33,04	0,61
Α.ΜΑ.Θ.	114.281	46,47	4,32
Ελλάδα	2.646.297	57,24	100

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ίδια Επεξεργασία

4.4 ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Δείκτες Ευημερίας)

4.4.1 Γενικά Χαρακτηριστικά

Ο νομός Έβρου συγκεντρώνει ποσοστό 1,4% του πληθυσμού της χώρας με τάση μείωσης, αφού καταγράφεται σταθερά φυσική μείωση του πληθυσμού (υπεροχή γεννήσεων/1.000 κατοίκους: -1,4 το 2005), με αναλογία μαθητών Δημοτικού ανά 1.000 κατοίκους χαμηλότερη από τον μέσο όρο της Ελλάδας (54 έναντι 59). Μεταξύ των απογραφών 1991 και 2001 ο πληθυσμός του νομού αυξήθηκε κατά 3,9%. Παράγει το 1,2% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας, συμμετοχή σχεδόν σταθερή από το 1997, από το οποίο το 23% προέρχεται από τη γεωργία (4η υψηλότερη αναλογία στη χώρα).

Στη μεταποίηση αναλογεί το 9,4% του προϊόντος του νομού το 2002 από 6,3% το 1997 και εκεί παράγεται 1 % της συνολικής μεταποιητικής παραγωγής της χώρας (0,6% το 1997). Με κατά κεφαλή προϊόν 13.800 € κατατάσσεται 32ος με βάση το κριτήριο αυτό με 71% του μέσου όρου της Ελλάδας το 2004 (58% του μέσου όρου της ΕΕ των 25). Η μέση αποταμιευτική κατάθεση ανά κάτοικο στον νομό φθάνει τις 8.200 €, δηλαδή 68% του μέσου όρου της χώρας. Ανά 100 κατοίκους του αναλογούν 24 αυτοκίνητα (μέσος χώρας 33 το 2002) και 2,1 νέες κατοικίες (μέσος χώρας 1,8 το 2005), γεγονός που φανερώνει έντονη οικοδομική δραστηριότητα και συνεπώς οικονομική ευημερία. Με δηλωθέν εισόδημα 11.300 € ανά φορολογούμενο το 2004 (άνοδος 4,9%, 86% του μέσου όρου της Ελλάδας), οι φορολογούμενοί του πλήρωσαν κατά μέσο όρο για φόρο εισοδήματος 634 €, έναντι 1.077 € μέσου όρου χώρας.

Στο νομό αναλογεί 1,3% των φορολογουμένων (άνοδος 2,2% το 2004), 1,1% του δηλωθέντος εισοδήματος της χώρας (άνοδος 7,2%) και 0,7% του φόρου εισοδήματος φυσικών προσώπων (μείωση 3%). Οι πωλήσεις αυτοκινήτων αυξήθηκαν 10% το 2004. Η μέση ετήσια κατά κεφαλή αγοραστική δύναμη στο νομό το 2003 ανήλθε στα 11.800 € και από το 1995 εμφάνισε συνεχή αύξηση (All Media, 2006). Τα παραπάνω στοιχεία φανερώνουν πως πρόκειται για μία αναπτυσσόμενη περιοχή με βελτίωση στο επίπεδο διαβίωσης των πολιτών (Πίνακας 11).

Ο νομός Ροδόπης συγκεντρώνει ποσοστό 1% του πληθυσμού της χώρας με τάση μείωσης. Η φυσική μείωση του πληθυσμού ανά 1.000 κατοίκους (υπεροχή γεννήσεων/1.000 κατοίκους) υποχωρεί από 1,2 το 2002 σε -0,6 το 2005, με χαμηλή αναλογία μαθητών Δημοτικού ανά 1.000 κατοίκους (55 έναντι μέσου όρου χώρας 59). Έχει επίσης την 2η υψηλότερη αναλογία γάμων ανά 1.000 κατοίκους στη χώρα μετά την Ξάνθη (6,5 με μέσο όρο χώρας 5,1). Μεταξύ των απογραφών 1991 και 2001 ο πληθυσμός του αυξήθηκε 7,4%. Παράγει το 0,7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας και η συμμετοχή του νομού στο ΑΕΠ της χώρας διατηρείται σταθερή τα τελευταία χρόνια.

Στη γεωργία αναλογεί το 21% του προϊόντος του νομού το 2002 (η 8η υψηλότερη συμμετοχή στη χώρα) από 28% το 1997 και εκεί παράγεται 2% του συνολικού γεωργικού προϊόντος της χώρας. Στη μεταποίηση αναλογεί 10% του προϊόντος του νομού το 2002 από 5,7% το 1997 και εκεί παράγεται 0,6% της μεταποιητικής παραγωγής της χώρας. Στις επιχειρήσεις του αναλογεί 0,7% των επενδύσεων των βιομηχανικών επιχειρήσεων της χώρας την περίοδο 2000-2001, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ετήσιας Βιομηχανικής Έρευνας της ΕΣΥΕ.

Με κατά κεφαλή προϊόν 11.500 € κατατάσσεται 43ος με 59% του μέσου Ελλάδας το 2004 (48% του μέσου όρου της ΕΕ των 25). Η μέση αποταμιευτική κατάθεση ανά κάτοικο στον νομό φθάνει τις 5.500 €, 45% του μέσου όρου της χώρας. Ανά 100 κατοίκους του αναλογούν 19 αυτοκίνητα (μέσος όρος χώρας 33 το 2002) και 1,8 νέες κατοικίες (δείκτης αυξανόμενος, με μέσο χώρας 1,8 το 2005). Με δηλωθέν εισόδημα 10.200 € ανά φορολογούμενο το 2004 (άνοδος 5%, 78% του μέσου όρου της Ελλάδας), οι φορολογούμενοι του πλήρωσαν κατά μέσο όρο για φόρο εισοδήματος 590 €, έναντι 1.077 € μέσου όρου χώρας.

Σε αυτόν αναλογεί 0,8% των φορολογουμένων (άνοδος 1,3% το 2004), 0,7% του δηλωθέντος εισοδήματος της χώρας (άνοδος 6%) και 0,5% του φόρου εισοδήματος φυσικών προσώπων (μείωση 4%). Ο νομός έχει την χαμηλότερη

αωαλογία μαθητών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ανά 1.000 κατοίκους στη χώρα (44 έναντι μέσου όρου 66). Το 2004 οι πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων αυξήθηκαν 10%. Η μέση ετήσια κατά κεφαλήν αγοραστική δύναμη στο νομό ανήλθε στα 10.009 € και εμφάνισε συνεχή αύξηση από το 1995 (Πίνακας 11) (All Media, 2006).

Πίνακας 11: Δείκτες Ευημερίας στους Νομούς Έβρου και Ροδόπης

	Νομός Έβρου	Κατάταξη στους 52 νομούς	Νομός Ροδόπης	Κατάταξη στους 52 νομούς	Μέσος όρος χώρας
ΑΕΠ κατά κεφαλή ('04)	13.800 €	32	11.500 €	43	19,3 €
Κατά κεφαλή αποταμιευτικές καταθέσεις ('05)	8.200 €	30	5.500 €	50	12,2 €
Δηλ. εισόδημα ανά φορολογούμενο ('03)	10.800 €	24	9.700 €	39	12,5 €
Φόρος εισοδήματος ανά φορολογούμενο ('03)	0,67	28	0,62	36	1,08 €
Φυσική αύξηση πληθυσμού/ 1000 κατ. ('05)	-1,4	28	-0,6	20	0,2 €
Μαθητές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης/ 1000 κατ. ('02)	57	44	44	51	66 €
Μαθητές δημοτικού/ 1000 κατ. ('02)	54	41	55	39	59 €
Συμμετογή Στα Μεγέθη της Χώρας					
ΑΕΠ ('02)	1,2 %	17	0,7 %	36	
Φορολογούμενοι ('03)	1,3 %	20	0,9 %	32	
Δηλωθέν στην εφορία εισόδημα ('03)	1,1 %	17	0,7 %	33	
Φόρος εισοδήματος ('03)	0,8 %	19	0,5 %	30	
Αποταμιευτικές καταθέσεις ('05)	0,9 %	19	0,5 %	39	

Πηγή: All Media, 2006, Ίδια Επεξεργασία

4.4.2 Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ

Τόσο ο νομός Ροδόπης, όσο και ο νομός Έβρου εμφανίζουν διαχρονική αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ τους, αλλά διατηρούν σταθερά χαμηλότερο ΑΕΠ από το σύνολο της χώρας, με το νομό Ροδόπης το 2001 (7.411 €) να εμφανίζεται αρκετά πίσω από το νομό Έβρου (10.492 €). Η Αλεξανδρούπολη εμφανίζει σχεδόν ίσο ΑΕΠ με αυτό της Ελλάδας το 2001 ενώ η Κομοτηνή υστερεί σημαντικά. (Πίνακας 12).

Πίνακας 12: ΑΕΠ Κατά Κεφαλήν στα Διάφορα Χωρικά Επίπεδα (σε €)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ελλάδα	4.516	5.335	5.975	6747	7.516	8.203	9.023	9.762	10.355	11.393	12.148
Ν. Έβρου	3.403	4.011	4.366	5.478	5.723	6.178	7.815	8.462	8.975	9.662	10.492
Ν. Ροδόπης	3.256	3.662	4.007	4.621	4.776	5.093	5.939	6.328	6.599	6.925	7.411
Αλέξ/πολη	3.804	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.088
Κομοτηνή	3.496	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.755

Πηγή: All Media, Ίδια Επεξεργασία

4.4.2.1 Ανάγωση Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ

Οι Αρβανιτίδης και Πετράκος (2007), έχουν αναπτύξει μία μεθοδολογία υπολογισμού του ΑΕΠ των ελληνικών πόλεων που στηρίζεται στη βάση του ΑΕΠ του νομού. Εφαρμόστηκε ο παρακάτω τύπος για τον υπολογισμό αντιστοίχως του κατά κεφαλήν ΑΕΠ και του συνολικού ΑΕΠ ανά τομέα σε επίπεδο δήμου. Ο τύπος αυτός εφαρμόστηκε στο δήμο Αλεξανδρούπολης, με α' ως τον πρωτογενή τομέα, β' ως το δευτερογενή και γ' τον τριτογενή.

$$\text{ΑΕΠ [Αλεξανδρούπολης] } \alpha' = \kappa * \text{ΑΕΠ [Έβρου] } \alpha'$$

$$\text{ΑΕΠ [Αλεξανδρούπολης] } \beta' = \lambda * \text{ΑΕΠ [Έβρου] } \beta'$$

$$\text{ΑΕΠ [Αλεξανδρούπολης] } \gamma' = \mu * \text{ΑΕΠ [Έβρου] } \gamma'$$

Οι λόγοι προσδιορισμού του ΑΕΠ του δήμου Αλεξανδρούπολης από το ΑΕΠ του νομού Έβρου για κάθε τομέα (κ, λ, μ) ισούνται με το ποσοστό των απασχολούμενων του δήμου Αλεξανδρούπολης (EM[A]) ως προς τους απασχολούμενους του νομού Έβρου (EM[M]) σε κάθε τομέα, προσαρμοσμένου κατά ένα συντελεστή που εκφράζει το ειδικό βάρος της τομεακής διάρθρωσης της απασχόλησης του δήμου Αλεξανδρούπολης (%EM[A]) ως προς το νομό Έβρου (%EM[M]).

Επομένως, προκύπτει ότι το συνολικό ΑΕΠ στην Αλεξανδρούπολη είναι 637,2642 εκατομμύρια € και το κατά κεφαλή ΑΕΠ 12.087,71 €. Με τον παραπάνω τύπο υπολογίστηκε και το ΑΕΠ της Κομοτηνής, σε 461,3853 εκατομμύρια € και το κατά κεφαλή ΑΕΠ σε 9.754,86 €.

4.5 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ, ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΑΝΕΡΓΙΑ

4.5.1 Εργατικό Δυναμικό, Απασχολούμενοι, Άνεργοι

Σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του 2001, στο σύνολο της χώρας το εργατικό δυναμικό αριθμείται σε 4.622.822 άτομα και αποτελεί το 46,75% του πληθυσμού της χώρας. Τα αντίστοιχα για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης είναι 245.924 και 44,83%, για το νομό Έβρου 57.692 άτομα αποτελούν το εργατικό δυναμικό, καταλαμβάνοντας ποσοστό 42,49% του πληθυσμού και για το νομό Ροδόπης τα αντίστοιχα είναι 48.682 και 48,64%. Στην Αλεξανδρούπολη το εργατικό δυναμικό μετράται σε 21.203 άτομα με ποσοστό 45,18% και στην Κομοτηνή σε 20.665 άτομα και ποσοστό 43,69%.

Παρατηρούμε ότι ο νομός Ροδόπης και η Αλεξανδρούπολη εμφανίζει μεγαλύτερο ποσοστό από το αντίστοιχο της χώρας, αλλά και η Κομοτηνή και ο νομός Έβρου δεν υστερούν σημαντικά από το σύνολο της χώρας. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ο οικονομικώς ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός στα διάφορα χωρικά επίπεδα (Πίνακας 13).

Πίνακας 13: Οικονομικώς Ενεργός και Μη Ενεργός Πληθυσμός (2001)

	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί		Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
Αλεξανδρούπολη	21.203	19.294	1.909	25.722
Κομοτηνή	20.665	18.574	2.091	26.633
Ν. Έβρου	57.692	52.677	5.015	78.078
Ν. Ροδόπης	48.682	44.392	4.290	51.398
Α.ΜΑ.Θ.	245.924	217.071	28.853	302.653
Ελλάδα	4.622.822	4.108.085	514.737	5.264.915

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

4.5.2 Ποσοστά Απασχόλησης στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό

Το ποσοστό απασχόλησης στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό (Απογραφή 2001) σε επίπεδο χώρας είναι 88,87%, σε επίπεδο Περιφέρειας είναι 88,27%, σε επίπεδο νομού Έβρου 91,31% και σε επίπεδο νομού Ροδόπης 91,19%. Στην Αλεξανδρούπολη, όπως παρατηρείται στον παρακάτω πίνακα, το ποσοστό απασχόλησης στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό ανέρχεται σε 91,00% και στην Κομοτηνή 89,88%.

Παρατηρούμε ότι τόσο η Αλεξανδρούπολη όσο και η Κομοτηνή εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά από της Περιφέρειας και από το σύνολο της χώρας. Σε σύγκριση με το 1991, στο μόνο χωρικό επίπεδο που εμφανίζεται μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων το έτος αυτό είναι η πόλη της Αλεξανδρούπολης (Πίνακας 14).

Πίνακας 14: Ποσοστά Απασχόλησης στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό

	1991			2001		
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Απασχολούμενοι	Ποσοστό %	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Απασχολούμενοι	Ποσοστό %
Αλεξ/πολη	14.887	13.463	90,43	21.203	19.294	91,00
Κομοτηνή	17.126	15.714	91,76	20.665	18.574	89,88
Ν. Έβρου	52.086	48.100	92,35	57.692	52.677	91,31
Ν. Ροδόπης	43.018	40.593	94,36	48.682	44.392	91,19
Α.ΜΑ.Θ.	217.828	200.717	92,14	245.924	217.071	88,27
Ελλάδα	3.886.157	3.571.957	91,91	4.622.822	4.108.085	88,87

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

4.5.3 Ποσοστά Ανεργίας στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό

Το ποσοστό ανεργίας στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα (ΕΣΥΕ 2001) σε επίπεδο χώρας είναι 11,13%, σε επίπεδο Περιφέρειας είναι 11,73%, σε επίπεδο νομού Έβρου 8,69% και στο νομό Ροδόπης 8,81%, ποσοστά πολύ χαμηλότερα από τα ανώτερα γεωγραφικά/διοικητικά επίπεδα. Στην Αλεξανδρούπολη, όπως παρατηρείται στον παρακάτω πίνακα, το ποσοστό ανέργων στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό ανέρχεται σε 9,00% και στην Κομοτηνή σε 10,12%, χαμηλότερα από αυτό της χώρας (Πίνακας 15).

Πίνακας 15: Ποσοστό Ανέργων στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό

	1991			2001		
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Άνεργοι	Ποσοστό %	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Άνεργοι	Ποσοστό %
Αλεξ/πολη	14.887	1.444	9,67	21.203	1.909	9,00
Κομοτηνή	17.126	1.412	8,24	20.665	2.091	10,12
Ν. Έβρου	52.086	3.986	7,65	57.692	5.015	8,69
Ν. Ροδόπης	43.018	2.425	5,63	48.682	4.290	8,81
Α.ΜΑ.Θ.	217.828	17.111	7,86	245.924	28.853	11,73
Ελλάδα	3.886.157	314.200	8,09	4.622.822	514.737	11,13

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία Επεξεργασία

4.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε συμπεραίνουμε πως η περιοχή μελέτης παρουσιάζει χαμηλά ποσοστά ανεργίας και αρκετά νεανικό πληθυσμό γεγονός που δείχνει πως διαθέτει το πρωτογενές υλικό για περαιτέρω ανάπτυξη. Παρόλα αυτά λόγω των πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί μέχρι σήμερα και της ακριτικής γεωγραφικής της θέσης η περιοχή παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης σε σχέση με τους 52 νομούς στο σύνολο της χώρας.

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, οι δύο πόλεις εμφανίζουν αρκετά ικανοποιητικά ποσοστά ειδικά όσον αφορά τους αποφοίτους ανώτατης εκπαίδευσης (πάνω από το μέσο όρο της χώρας). Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολεί ο τριτογενής τομέας, ενώ ιδιαίτερα υψηλό εμφανίζεται και το ποσοστό του πρωτογενούς, γεγονός που οφείλεται στην ύπαρξη εκτεταμένης πεδιάδας στην περιοχή. Ακόμη, ο δευτερογενής τομέας εμφανίζεται αδύναμος, ιδιαίτερα στην Αλεξανδρούπολη όπου η ΒΙ.ΠΕ υπολειτουργεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αξιολόγηση της περιοχής από τους κατοίκους έγινε με τη μέθοδο της δημοσκοπήσης. Η μέθοδος αυτή δίνει τη δυνατότητα συλλογής στοιχείων από μεγάλο αριθμό ατόμων, για τα ίδια θέματα και συνεπώς είναι δυνατή η σύγκριση, η δυνατότητα ποσοτικοποίησης και στατιστικής ανάλυσης των στοιχείων αυτών για την εξαγωγή αποτελεσμάτων. Η ακρίβεια των αποτελεσμάτων της δημοσκοπήσης εξαρτάται και από τη μορφή και το είδος των ερωτήσεων. Για την επίτευξη όσο το δυνατό ακριβέστερων αποτελεσμάτων στη συγκεκριμένη έρευνα επιλέχθηκαν οι ερωτήσεις κλειστού τύπου, δηλαδή με προκαθορισμένες απαντήσεις από τον συνεντευκτή. Η έρευνα είναι πολύ χρήσιμο εργαλείο για την ανάγνωση των απόψεων των κατοίκων της περιοχής δίνοντας μια διαφορετική «προσωπική» εικόνα των δύο πόλεων.

5.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Η αξιολόγηση της περιοχής έγινε από κατοίκους οι οποίοι λόγω της θέσης ή της μόρφωσής τους έχουν μια εμπειριστατωμένη γνώση της κατάστασης. Το ερωτηματολόγιο (Παράρτημα Ι) αποτελείται συνολικά από έντεκα ερωτήσεις οι οποίες ομαδοποιήθηκαν σε πέντε γενικές κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία ερωτήσεων αφορά ζητήματα για τις συνθήκες μετακίνησης μεταξύ των δύο πόλεων και περιλαμβάνει τις τρεις πρώτες ερωτήσεις. Η πρώτη και η δεύτερη ερώτηση (το περιεχόμενο των οποίων αναλύεται παρακάτω) είναι ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής, δηλαδή οι ερωτώμενοι κλήθηκαν απλώς να επιλέξουν από τις επιλογές που δόθηκαν. Όσον αφορά την τρίτη ερώτηση, πρόκειται για ερώτηση ιεράρχησης κλειστού τύπου.

Η δεύτερη κατηγορία ερωτήσεων αφορά ζητήματα αντιπαλότητας μεταξύ των δύο πόλεων και περιλαμβάνει την τέταρτη ερώτηση. Η ερώτηση αυτή είναι ιεράρχησης κλειστού τύπου, στην οποία οι κάτοικοι των δύο πόλεων κλήθηκαν να αξιολογήσουν ορισμένες προτάσεις από το 1 μέχρι 5. Η τρίτη κατηγορία ερωτήσεων αφορά ζητήματα που αφορούν την αντίληψη των πολιτών σε θέματα συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι ερωτήσεις πέντε, έξι και επτά, οι οποίες είναι παρόμοιας μορφής με την ερώτηση τέσσερα.

Η τέταρτη κατηγορία ερωτήσεων αφορά την αντίληψη των πολιτών όσον αφορά τις υφιστάμενες υποδομές της περιοχής και περιλαμβάνει την όγδοη ερώτηση, η δομή της οποίας είναι παρόμοια με τις παραπάνω. Τέλος, η πέμπτη κατηγορία ερωτήσεων στοχεύει στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των δύο πόλεων από τους κατοίκους της περιοχής και περιλαμβάνει τις τρεις τελευταίες ερωτήσεις. Στην ερώτηση εννέα καθώς και στην έντεκα οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να επιλέξουν σε ερωτήσεις κλειστού τύπου, ενώ στη δέκα να επιλέξουν, ιεραρχώντας όπως παραπάνω.

Συνολικά συμπληρώθηκαν 130 ερωτηματολόγια, 65 στην πόλη της Αλεξανδρούπολης και 65 στην πόλη της Κομοτηνής. Το δείγμα αποτελείται από υψηλά ιστάμενους στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, στα επιμελητήρια, και στις αναπτυξιακές επιχειρήσεις των δύο πόλεων και των αντίστοιχων νομών, εκπροσώπους φορέων πολιτών και στελέχη επιχειρήσεων. Πρόκειται για εκπροσώπους φορέων και κοινωνικών ομάδων των δύο πόλεων, εκπροσώπους της τοπικής και περιφερειακής διοίκησης, αλλά και σε πολίτες με θεσμικό ρόλο και μια σημαντική συμμετοχή στον διάλογο για το μέλλον των της περιοχής. Ο μέσος όρος ηλικίας του δείγματος είναι 36,7 χρόνων με το 60% να αποτελείται από άρρενες και το 40% από γυναίκες. Το 46,2% του δείγματος είναι απόφοιτοι ανώτατης εκπαίδευσης και το 36,2% απόφοιτοι ανώτερης (συνολικά 82,4%). Αξίζει να αναφερθεί ότι όλο το δείγμα κατοικεί στην περιοχή μελέτης και μόνο το 12% κατάγεται εκτός αυτής.

5.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Οι πρώτες τρεις ερωτήσεις σχετίζονται με ζητήματα που αφορούν τις μετακινήσεις μεταξύ των δύο πόλεων. Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη ερώτηση αφορά τη συχνότητα των μετακινήσεων μεταξύ των κατοίκων των δύο πόλεων. Όπως παρατηρούμε παρακάτω (Πίνακας 16) το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου του δείγματος (60,8%) μετακινείται από την Αλεξανδρούπολη προς την Κομοτηνή και αντίστροφα μία φορά το μήνα. Μεγάλο ποσοστό αποτελούν και όσοι μετακινούνται από την Αλεξανδρούπολη προς την Κομοτηνή 2 με 4 φορές την εβδομάδα (24,6%). Ακόμη, πολύ μικρό είναι το ποσοστό που μετακινείται συχνότερα από 5 φορές την εβδομάδα από την μία πόλη στην άλλη. Το ποσοστό όσων μετακινούνται από την Αλεξανδρούπολη στην Κομοτηνή 5 φορές την εβδομάδα είναι 6,2% σε αντίθεση με την αντίστροφη διαδρομή που δεν πραγματοποιεί κανείς. Μία λογική εξήγηση για το

γεγονός αυτό είναι η ύπαρξη οργανωμένης Βιομηχανικής Περιοχής στην Κομοτηνή σε αντίθεση με αυτή της Αλεξανδρούπολης.

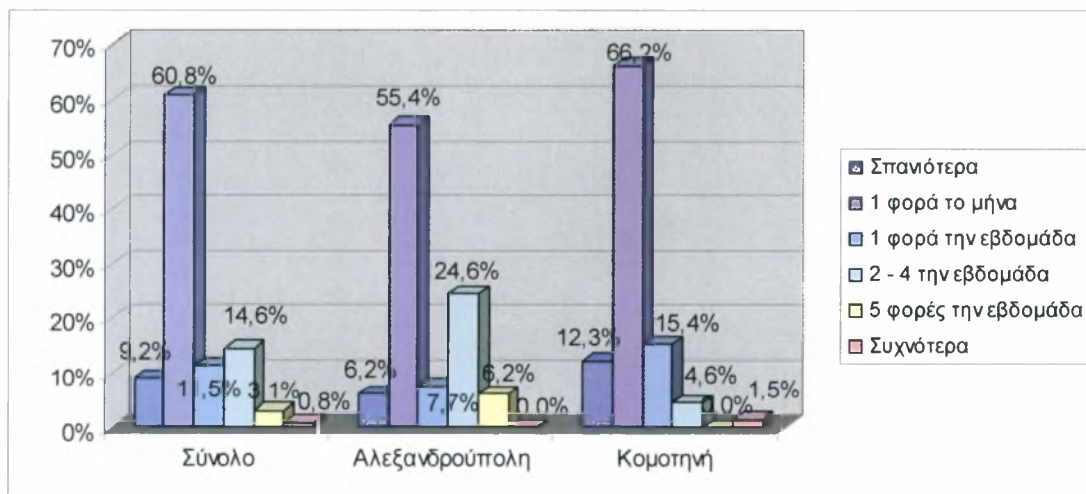
Πίνακας 16: Συχνότητα Μετακινήσεων

	Σύνολο	Ποσοστό (%)	Από Αλεξ/πολη	Ποσοστό (%)	Από Κομοτηνή	Ποσοστό (%)
Σπανιότερα	12	9,2	4	6,2	8	12,3
1 φορά το μήνα	79	60,8	36	55,4	43	66,2
1 φορά την εβδομάδα	15	11,5	5	7,7	10	15,4
2 - 4 την εβδομάδα	19	14,6	16	24,6	3	4,6
5 φορές την εβδομάδα	4	3,1	4	6,2	0	0,0
Συχνότερα	1	0,8	0	0,0	1	1,5
Σύνολο	130	100,0	65	100,0	65	100,0

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 7) απεικονίζεται σχηματικά η συχνότητα των μετακινήσεων στο σύνολο του δείγματος και σε κάθε πόλη χωριστά.

Διάγραμμα 7: Συχνότητα Μετακινήσεων



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η δεύτερη ερώτηση αφορά τους κυριότερους λόγους για τους οποίους γίνεται η μετακίνηση που προαναφέρθηκε (Πίνακας 17). Στο σύνολο του δείγματος το 33,8% μετακινείται από τη μία πόλη στην άλλη για αγορές και το 33,1% για διασκέδαση. Ειδικότερα, στην πόλη της Κομοτηνής σημαντικό ποσοστό (24,6%) μετακινείται

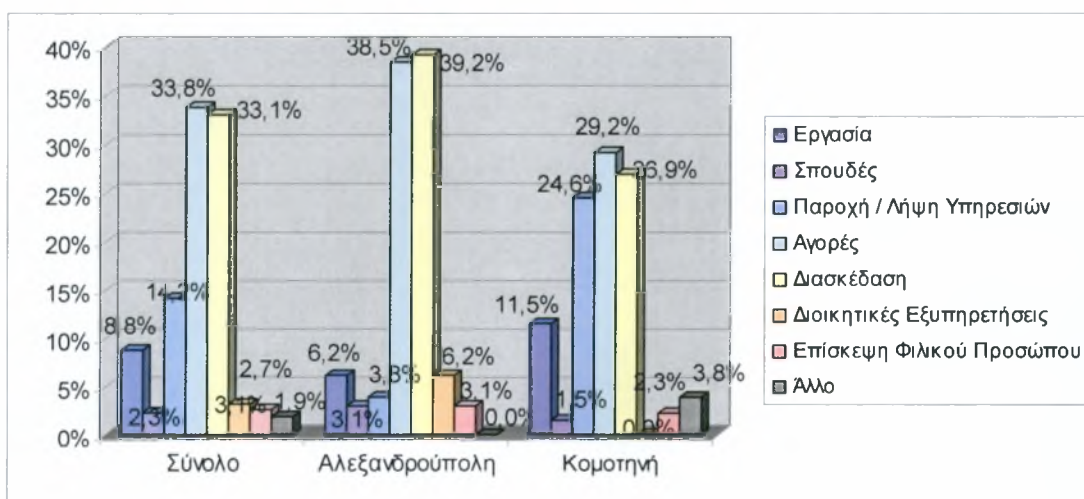
προς την Αλεξανδρούπολη για παροχή και λήψη υπηρεσιών (Νοσοκομείο, Αεροδρόμιο, Λιμάνι) (Διάγραμμα 8).

Πίνακας 17: Λόγοι Μετακίνησης

	Σύνολο	Ποσοστό (%)	Από Αλεξ/πολη	Ποσοστό (%)	Από Κομοτηνή	Ποσοστό (%)
Εργασία	23	8,8	8	6,2	15	11,5
Σπουδές	6	2,3	4	3,1	2	1,5
Παροχή / Λήψη Υπηρεσιών	37	14,2	5	3,8	32	24,6
Αγορές	88	33,8	50	38,5	38	29,2
Διασκέδαση	86	33,1	51	39,2	35	26,9
Διοικητικές Εξυπηρετήσεις	8	3,1	8	6,2	0	0,0
Επίσκεψη Φιλικού Προσώπου	7	2,7	4	3,1	3	2,3
Άλλο	5	1,9	0	0,0	5	3,8
Σύνολο	260	100,0	130	100,0	130	100,0

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

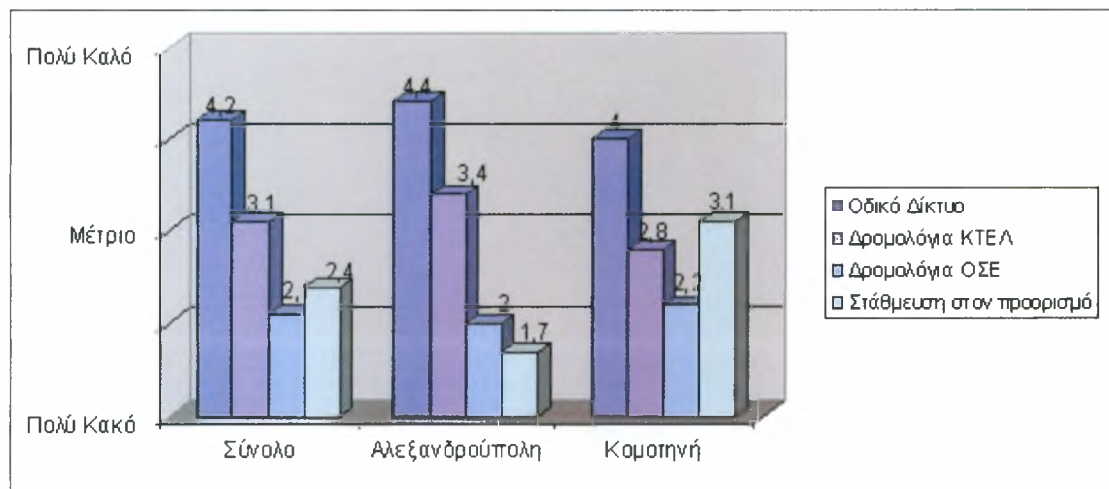
Διάγραμμα 8: Λόγοι Μετακίνησης



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στην τρίτη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν τις συνθήκες που ισχύουν για την παραπάνω μετακίνηση (Διάγραμμα 9). Πιο συγκεκριμένα τους ζητήθηκε να κρίνουν την υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου, τα δρομολόγια του υπεραστικού ΚΤΕΛ και του ΟΣΕ και την κατάσταση που επικρατεί όσον αφορά την εύρεση χώρου στάθμευσης στην πόλη προορισμό, σε κλίμακα από 1 – 5 (1: πολύ κακές, 5: πολύ καλές).

Διάγραμμα 9: Συνθήκες Μετακίνησης

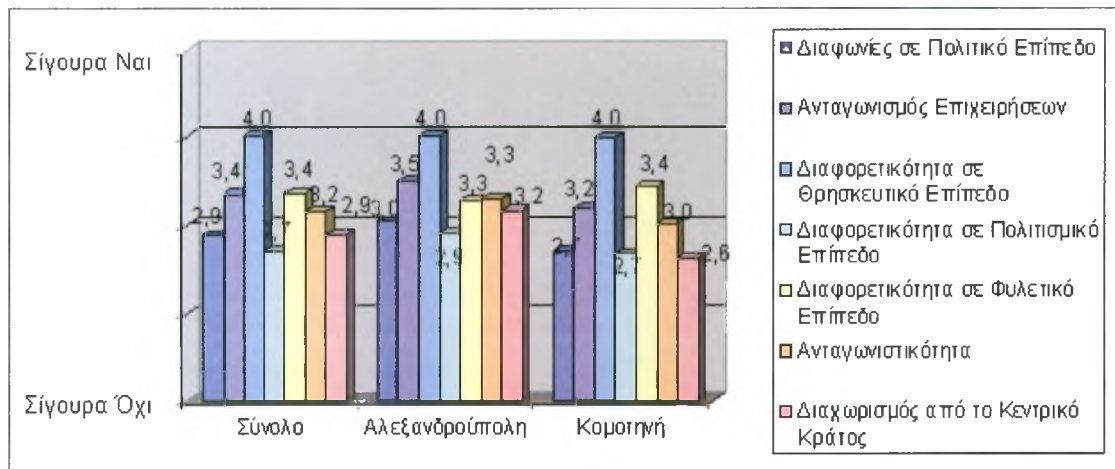


Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ειδικότερα, στο σύνολο του δείγματος, οι ερωτηθέντες είναι πολύ ευχαριστημένοι (44,6% αξιολόγησαν το οδικό δίκτυο με 5) από το οδικό δίκτυο που ενώνει τις δύο πόλεις (Εγνατία Οδός), πάνω από το μέσο όρο αξιολογήθηκαν τα δρομολόγια των υπεραστικών λεωφορείων σε αντίθεση με αυτά των τρένων. Τέλος, παρατηρούμε πως η εύρεση χώρου στάθμευσης είναι πολύ πιο εύκολη στην πόλη της Αλεξανδρούπολης, πιθανότατα λόγω της ύπαρξης του ελεύθερου χώρου στάθμευσης στο λιμάνι της πόλης, σε αντίθεση με την πόλη της Κομοτηνής αφού το 49,2% έκρινε πολύ κακές τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτή για την εύρεση στάθμευσης.

Η τέταρτη ερώτηση αφορά τα ζητήματα αντιπαλότητας μεταξύ των δύο πόλεων, τα οποία αξιολογήθηκαν σε κλίμακα από 1 – 5 (1: σίγουρα όχι, 5: σίγουρα ναι). Όπως απεικονίζεται παρακάτω (Διάγραμμα 10) οι περισσότεροι ερωτηθέντες θεωρούν πως οι δύο πόλεις εμφανίζουν έντονη διαφορετικότητα σε θρησκευτικό επίπεδο (56,9% απάντησε ναι), λόγω της έντονης παρουσίας του μουσουλμανικού στοιχείου στην περιοχή. Ακόμη, αρκετά πάνω από το μέσο όρο κρίνεται η διαφορετικότητα σε φυλετικό επίπεδο (34,6% απάντησε ναι), λόγω των Πομάκων της Κομοτηνής. Το σύνολο του δείγματος δεν θεωρεί πως υπάρχει διαφορετικότητα σε φυλετικό επίπεδο. Σε γενικές γραμμές, οι ερωτηθέντες κρίνουν πως οι διαφορές δεν είναι πολλές σε πολιτικό επίπεδο καθώς και πως δεν υπάρχει διαχωρισμός όσον αφορά τις πολιτικές που εφαρμόζονται από το κεντρικό κράτος.

Διάγραμμα 10: Ζητήματα Αντιπαλότητας



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Οι τρεις παρακάτω ερωτήσεις αφορούν την αντίληψη των πολιτών σε θέματα συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων. Στην πέμπτη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 (1: καθόλου, 5: πάρα πολύ) τη συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων, σήμερα και σε δέκα χρόνια (Πίνακας 18).

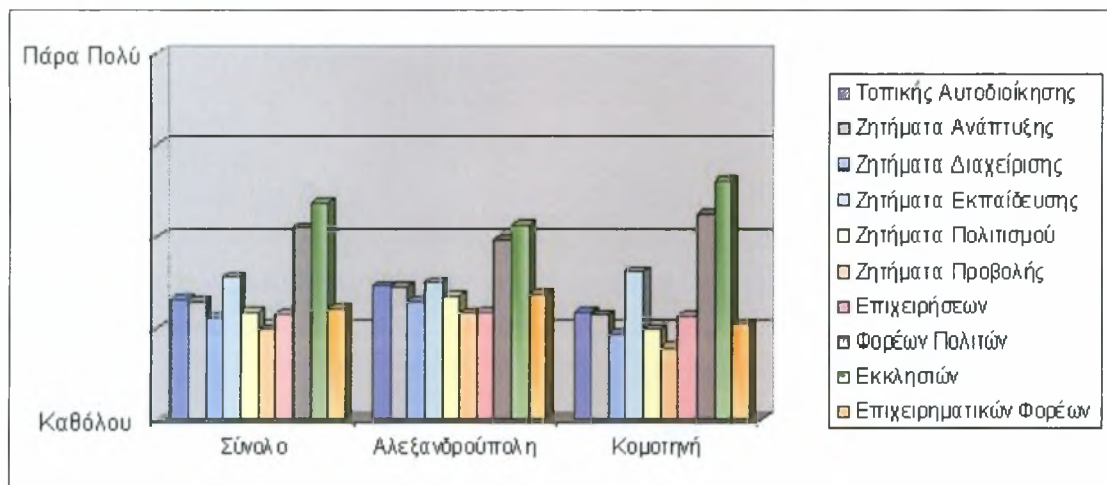
Πίνακας 18: Συνεργασία

	Σήμερα			Στο μέλλον (10 χρόνια)		
	Σύνολο	Αλεξ/πολη	Κομοτηνή	Σύνολο	Αλεξ/πολη	Κομοτηνή
Τοπική Αυτοδιοίκηση	2,3	2,5	2,2	2,9	3,1	2,6
Ζητήματα Ανάπτυξης	2,3	2,5	2,2	2,8	3,0	2,6
Ζητήματα Διαχείρισης	2,1	2,3	1,9	2,7	2,8	2,5
Ζητήματα Εκπαίδευσης	2,6	2,5	2,6	3,1	3,1	3,2
Ζητήματα Πολιτισμού	2,2	2,4	2,0	2,7	3,0	2,5
Ζητήματα Προβολής	2,0	2,2	1,8	2,6	2,8	2,4
Επιχειρήσεων	2,2	2,2	2,1	2,6	2,8	2,5
Φορέων Πολιτών	3,1	3,0	3,2	3,5	3,4	3,7
Εκκλησιών	3,4	3,1	3,6	4,1	3,6	4,6
Επιχειρηματικών Φορέων	2,2	2,4	2,0	2,8	3,0	2,6

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Παρατηρούμε ότι, οι ερωτηθέντες θεωρούν πως σήμερα υπάρχει ικανοποιητικός βαθμός συνεργασίας στη συνεργασία μεταξύ των εκκλησιών, την οποία αξιολογούν με 3,4 και μεταξύ φορέων πολιτών, την οποία αξιολογούν με 3,1. Ακόμη αξιολογούν την συνεργασία σε ζητήματα εκπαίδευσης με 2,6. Το χαμηλό ποσοστό συγκεντρώνει η συνεργασία όσον αφορά ζητήματα προβολής (2,0) (Διάγραμμα 11).

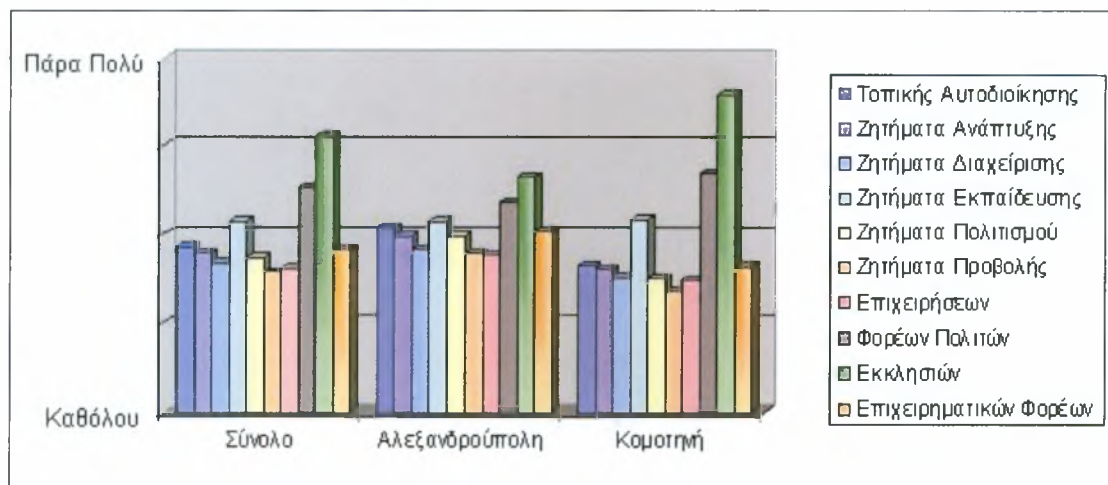
Διάγραμμα 11: Συνεργασία (Σήμερα)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο μέλλον εμφανίζεται διαφορετική εικόνα όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων (Διάγραμμα 12). Οι ερωτηθέντες έχουν υψηλές προσδοκίες για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας ειδικά μεταξύ των εκκλησιών (4,1) και των φορέων πολιτών (3,5). Ακόμη προσδοκούν ικανοποιητική συνεργασία σε ζητήματα εκπαίδευσης (3,1), μεταξύ των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης (2,9), σε ζητήματα ανάπτυξης (2,8) και μεταξύ των επιχειρηματικών φορέων (2,8). Το χαμηλό ποσοστό καταλαμβάνει η συνεργασία σε ζητήματα προβολής (2,4). Από τις δύο ερωτήσεις που προηγήθηκαν παρατηρούμε πως η συνεργασία σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο μεταξύ των δύο πόλεων βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο, σε αντίθεση με τη συνεργασία που σχετίζεται με κοινωνικά ζητήματα, όπως φορείς πολιτών και εκκλησία.

Διάγραμμα 12: Συνεργασία (σε δέκα χρόνια)

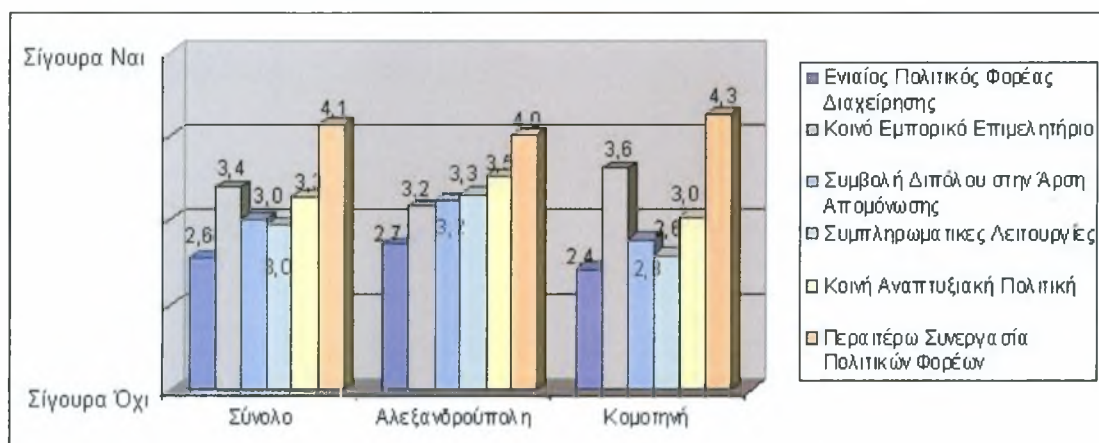


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην έκτη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 (1: σίγουρα όχι, 5: σίγουρα ναι) ζητήματα που αφορούν το δίπολο Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή (Διάγραμμα 13). Στο σύνολο του δείγματος το 76,1% του δείγματος απαντά ναι στην περαιτέρω συνεργασία των πολιτικών φορέων και το 42,3% στη δημιουργία κοινού εμπορικού επιμελητηρίου.

Ακόμη, δεν κρίνεται πολύ απαραίτητη η δημιουργία ενιαίου πολιτικού φορέα διαχείρισης (36,9% απάντησε όχι) και το 23% του δείγματος απαντά μάλλον ναι στο ερώτημα αν η μία πόλη μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς όφελος της άλλης και το 23,8% απαντά ναι. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί πως σημαντική διαφορά παρουσιάζουν οι απαντήσεις στις δύο πόλεις όσον αφορά την ερώτηση αν η μία πόλη μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς όφελος της άλλης.

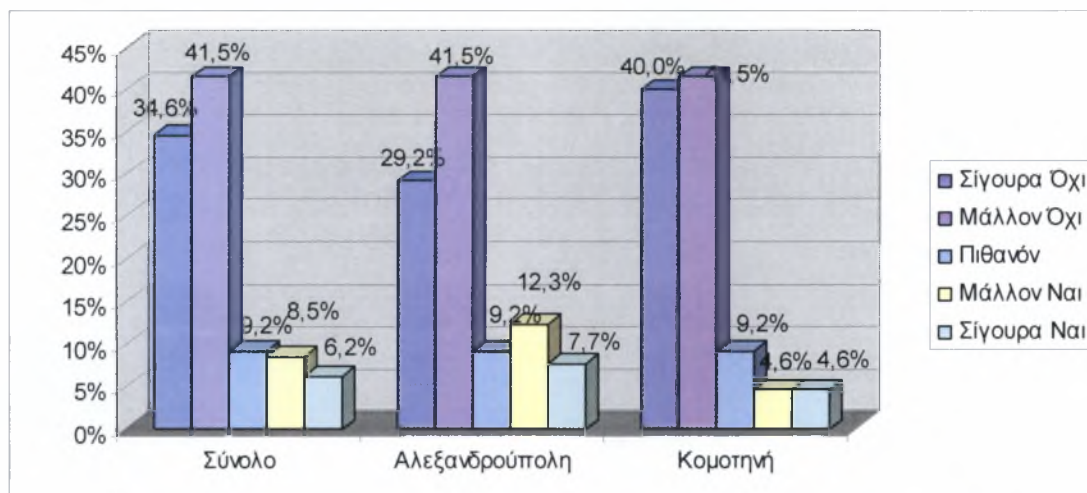
Διάγραμμα 13: Παράγοντες Απαραίτητοι για την Ανάπτυξη Διπόλου



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην έβδομη ερώτηση οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν αν θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας πόλης μπορεί να οδηγήσει σε αναπτυξιακή υστέρηση της άλλης (Διάγραμμα 14). Στο σύνολο του δείγματος το 76,1% απαντά μάλλον όχι στην παραπάνω ερώτηση, γεγονός που δεν δείχνει εμφανή ανταγωνισμό μεταξύ των δύο πόλεων. Οι κάτοικοι της Κομοτηνής είναι πιο επιφυλακτικοί στην παραπάνω ερώτηση από αυτούς της Αλεξανδρούπολης, μόνο το 29,2% των ερωτηθέντων απαντά σίγουρα όχι στη δεύτερη σε αντίθεση με το 40,0% στην πρώτη.

Διάγραμμα 14: Οικονομική Ανάπτυξη σε Βάρος της Άλλης Πόλης



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Η όγδοη ερώτηση αφορά την αντίληψη των πολιτών όσον αφορά τις υφιστάμενες υποδομές της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα ζητήθηκε η αξιολόγηση σε κλίμακα από 1 – 5 (1: καθόλου, 5: πάρα πολύ) όσον αφορά τη διευρυμένη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση και αν αυτή συμβάλλει στην ουσιαστική συνεργασία μεταξύ τους, καθώς και αν το Πανεπιστήμιο, το Λιμάνι, το Αεροδρόμιο και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο έχει λειτουργήσει συνδυαστικά προς όφελος και των δύο πόλεων μέχρι σήμερα και σε δέκα χρόνια (Πίνακας 19).

Πίνακας 19: Υφιστάμενες Υποδομές

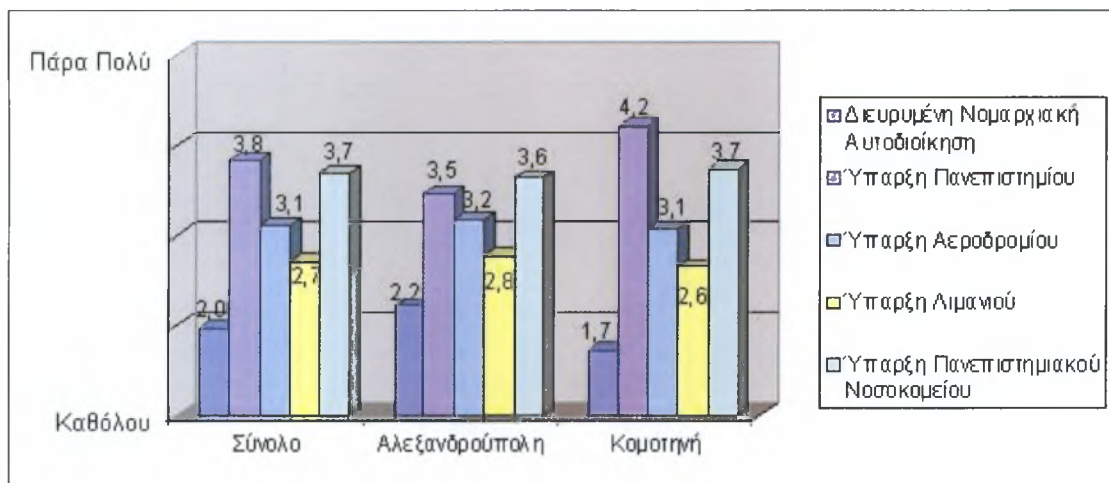
	Σήμερα			Στο μέλλον (10 χρόνια)		
	Σύνολο	Αλεξ/πολη	Κομοτηνή	Σύνολο	Αλεξ/πολη	Κομοτηνή
Διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση	2,0	2,2	1,7	2,9	3,1	2,7
Πανεπιστήμιο	3,8	3,5	4,2	4,5	4,2	4,7
Αεροδρόμιο	3,1	3,2	3,1	4,0	4,1	4,0
Λιμάνι	2,7	2,8	2,6	4,0	3,7	4,2
Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο	3,7	3,6	3,7	4,2	4,2	4,1

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Παρατηρούμε ότι η ύπαρξη Πανεπιστημίου στην περιοχή θεωρείται ότι έχει λειτουργήσει περισσότερο προς όφελος των δύο πόλεων (33,1% απαντά πολύ και 34,6% πάρα πολύ) , ιδίως για τους κατοίκους της Κομοτηνής (35,% απαντά πολύ και 44,6% πάρα πολύ), η οποία αποτελεί και έδρα του Δ.Π.Θ.. Έπειτα ακολουθεί η

ύπαρξη Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην Αλεξανδρούπολη (33,1% απαντά πάρα πολύ). Ακόμη, στο σύνολο του δείγματος και ειδικά στην Κομοτηνή, η Διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση δεν έχει συμβάλλει σχεδόν καθόλου στην ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων (2 και 1,7 αντίστοιχα) (Διάγραμμα 15).

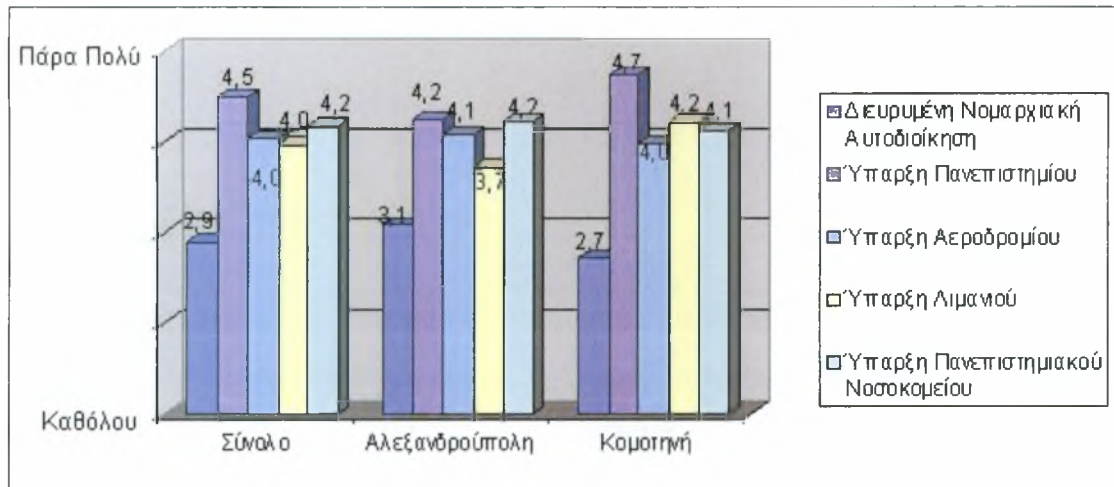
Διάγραμμα 15: Υφιστάμενες Υποδομές (Σήμερα)



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στο μέλλον, οι ερωτηθέντες κρίνουν πως όλες οι υφιστάμενες υποδομές και η υπερνομαρχία λειτουργούν προς όφελος των δύο πόλεων. Το 63,8% απαντά σίγουρα ναι πως το Πανεπιστήμιο συμβάλλει στην ανάπτυξη και των δύο πόλεων με το αντίστοιχο ποσοστό στην Κομοτηνή να φτάνει το 75,4%. Η συμβολή του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου (51,5% απαντά σίγουρα ναι), του Αεροδρομίου (43,1% απαντά σίγουρα ναι και 30,1% ναι) και του Λιμανιού (30,0% απαντά σίγουρα ναι) κρίνεται πολύ σημαντική. Παρόλα αυτή η διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση εξακολουθεί να καταλαμβάνει το χαμηλότερο ποσοστό, γεγονός που δείχνει ότι η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο υφίσταται σε χαμηλό βαθμό (Διάγραμμα 16).

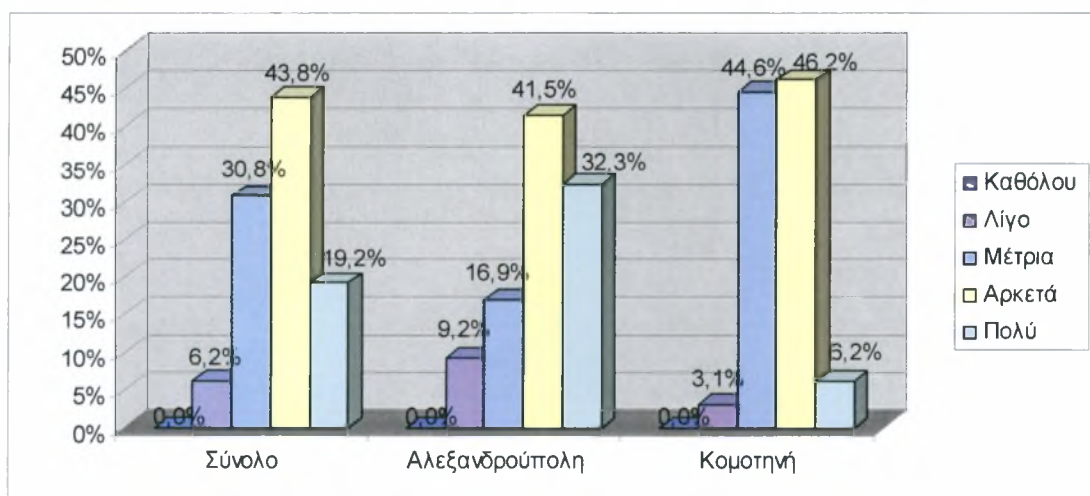
Διάγραμμα 16: Υφιστάμενες Υποδομές (σε δέκα χρόνια)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Οι τρεις παρακάτω ερωτήσεις στοχεύουν στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των δύο πόλεων από τους πολίτες. Η ένατη ερώτηση αφορά το βαθμό στον οποίο οι κάτοικοι είναι ευχαριστημένοι από τη ζωή στην πόλη τους (Διάγραμμα 17). Στο σύνολο του δείγματος το 43,8% δηλώνει αρκετά ευχαριστημένο από τη ζωή στον τόπο διαμονής τους. Στην Αλεξανδρούπολη το 41,5% δηλώνουν αρκετά ευχαριστημένοι και το 32,3% πολύ, ενώ στην Κομοτηνή τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 46,2% και 6,2%. Σημαντικό ποσοστό (44,6%) καταλαμβάνουν όσοι είναι μέτρια ευχαριστημένοι από τη ζωή στην Κομοτηνή.

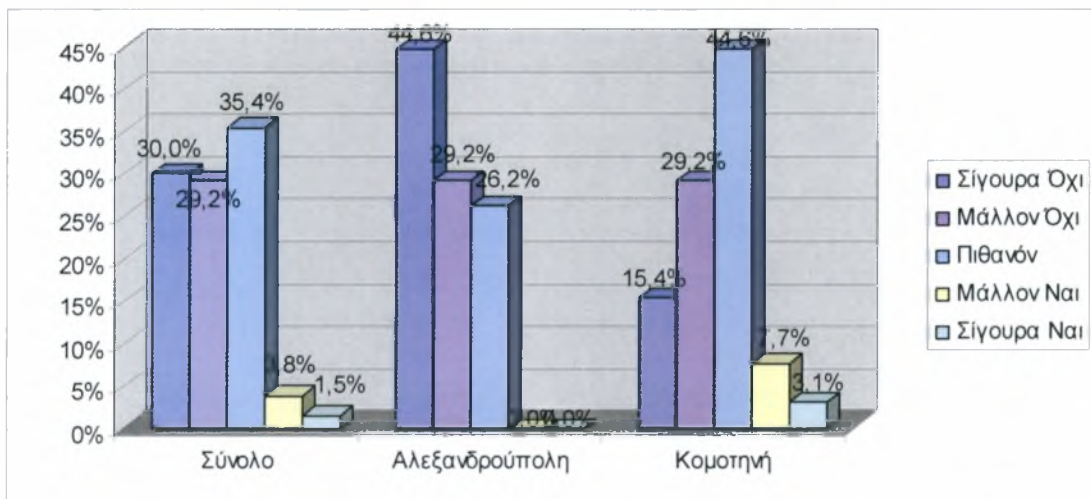
Διάγραμμα 17: Ικανοποίηση από τη Ζωή στην Πόλη



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η δέκατη ερώτηση αναφέρεται στο αν οι κάτοικοι της μίας πόλης θα μετακόμιζαν στην άλλη. Το 73,8% των κατοίκων της Αλεξανδρούπολης απάντησε όχι, σε αντίθεση με της Κομοτηνής που το 44,6% απάντησε ότι είναι πιθανό να μετακομίσει στην Αλεξανδρούπολη και μόλις το 29,2% μάλλον όχι (Διάγραμμα 18). Οι απαντήσεις που δόθηκαν διαφέρουν πιθανόν λόγω της φυσικής ομορφιάς της Αλεξανδρούπολης και δεν βασίζονται σε οικονομικά ή κοινωνικά κριτήρια.

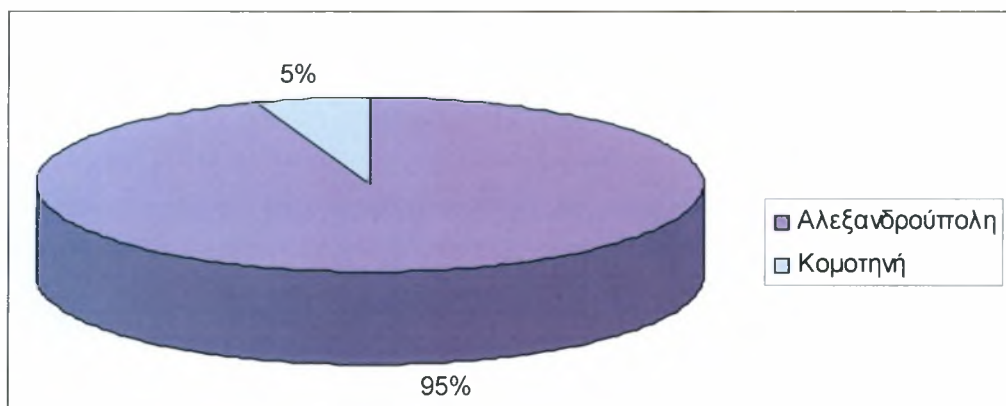
Διάγραμμα 18: Μετοίκηση στην Άλλη Πόλη



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στην ενδέκατη ερώτηση το σύνολο του δείγματος ερωτήθηκε ποια πόλη θεωρεί πιο όμορφη. Το 94,5% του συνόλου του δείγματος θεωρεί την Αλεξανδρούπολη και το 5,5% την Κομοτηνή (Διάγραμμα 19). Αξίζει να σημειωθεί, ότι στην Αλεξανδρούπολη κανείς δεν απάντησε πως πιο όμορφη είναι η Κομοτηνή.

Διάγραμμα 19: Ομορφότερη Πόλη



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δημοσκόπηση που έγινε ανέδειξε τις απόψεις των κατοίκων για μία σειρά θεμάτων που αφορούν τη συνεργασία των δύο πόλεων και των δυνατοτήτων ανάπτυξης μίας ευρύτερης πολυκεντρικής περιοχής. Γενικότερα, οι μετακινήσεις από τη μία στη άλλη πόλη δεν είναι ιδιαίτερα συχνές αφού το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινείται μία φορά το μήνα, για αγορές ή διασκέδαση, γεγονός που δεν δείχνει σημαντικές ροές ανθρώπων και εργατικού δυναμικού. Σχετικά με την αντιπαλότητα μεταξύ των δύο πόλεων, το δείγμα θεωρεί πως δεν υπάρχει διαφορετικότητα σε πολιτισμικό και φυλετικό επίπεδο. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως δεν έχουν σημαντικές διαφορές.

Όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων εμφανίζεται σε πολύ χαμηλό επίπεδο σε όλους του τομείς που ζητήθηκε να αξιολογηθούν, αλλά οι πολίτες εμφανίζονται αισιόδοξοι για το μέλλον. Ως σημαντικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη του διπόλου κρίθηκε η περαιτέρω συνεργασία των πολιτικών φορέων. Ακόμη, οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας δεν μπορεί να οδηγήσει σε οικονομική υστέρηση της άλλης, γεγονός που ευνοεί την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας.

Στην Κομοτηνή το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος θεωρεί πως το Πανεπιστήμιο έχει διαδραματίσει το σημαντικότερο ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής, ενώ στην Αλεξανδρούπολη το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο. Το γεγονός ότι οι δύο πόλεις ανήκουν στη διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ροδόπης – Έβρου, έχει συμβάλει σε πολύ χαμηλό βαθμό στην ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων συνεργασίας μεταξύ τους. Οι κάτοικοι της Αλεξανδρούπολης εμφανίζονται περισσότερο ευχαριστημένοι από τη ζωή στην πόλη τους σε αντίθεση με αυτούς της Κομοτηνής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΎΠΑΡΞΗ ΔΙΠΟΛΟΥ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η διερεύνηση της ύπαρξης δίπολου ανάμεσα στις πόλεις της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής. Για τη διερεύνηση αυτή θα στηριχθούμε τόσο σε δευτερογενείς πηγές, όσο και στα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου, τα αποτελέσματα της οποίας αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο (5.3). Η ύπαρξη ή μη ενός δίπολου ανάμεσα σε δύο πόλεις και στη συγκεκριμένη περίπτωση ανάμεσα στην Αλεξανδρούπολη και την Κομοτηνή βασίζεται σε κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες απορρέουν από την έννοια του δίπολου. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη χωρική, οικονομική, πολιτική και κοινωνική διάσταση της περιοχής μελέτης και εξετάζονται στο παρόν κεφάλαιο.

6.2 ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η χωρική διάσταση είναι μια βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη δίπολου και σχετίζεται με χαρακτηριστικά όπως είναι η εγγύτητα μεταξύ των πόλεων, η ύπαρξη αγροτικής γης μεταξύ τους, η απουσία κυρίαρχης πόλης, η κοντινή μεταξύ τους απόσταση, η ποιότητα συνδέσεων και η ποσότητα ροών κεφαλαίου, ανθρώπων και υπηρεσιών. Παρακάτω θα εξετάσουμε τι ισχύει στην περιοχή για τα παραπάνω χαρακτηριστικά.

Ξεκινώντας από την εγγύτητα, οι δύο πόλεις απέχουν μεταξύ τους, μετά την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, μόλις 53 χιλιόμετρα, απόσταση που μπορεί να καλυφθεί σε τριάντα λεπτά περίπου (το ανώτατο όριο ταχύτητας στην περιοχή είναι 120 χιλιόμετρα την ώρα) με αυτοκίνητο. Η σύνδεση των δύο πόλεων γίνεται ικανοποιητικά και μέσω σιδηροδρόμου με 15 δρομολόγια που ενώνουν τις δύο πόλεις καθημερινά. Ακόμη υπάρχουν και 14 δρομολόγια του ΚΤΕΛ καθημερινά από την Αλεξανδρούπολη προς την Κομοτηνή και άλλα τόσα αντίστροφα. Η επιβατική κίνηση για το 2006 από την Αλεξανδρούπολη προς την Κομοτηνή με το τρένο είναι 6.226 επιβάτες και από την Κομοτηνή προς την Αλεξανδρούπολη 5.099 επιβάτες (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, 2007), ενώ η μέση πληρότητα των

υπεραστικών λεωφορείων υπολογίζεται σε 25 με 30 επιβάτες ανά δρομολόγιο (Κορώνη κ.α., 1998).

Κυρίαρχη είναι η αγροτική γη στον χώρο που παρεμβάλλεται μεταξύ των δύο πόλεων και εμφανής είναι η απουσία κυρίαρχης πόλης στο χώρο αυτό. Οι Σάπες, είναι μία κωμόπολη μεταξύ των δύο πόλεων, με πληθυσμό που φτάνει τους 3.754 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Είναι χτισμένη στο νοτιοανατολικό τμήμα του νομού Ροδόπης, σε υψόμετρο 115 μέτρων και απέχει 28 χιλιόμετρα από την Κομοτηνή και 32 χιλιόμετρα από την Αλεξανδρούπολη. Πρόκειται κυρίως για αγροτικό οικισμό που αναπτύχθηκε μετά την ενσωμάτωση της Δυτικής Θράκης στην Ελλάδα και αποτελεί τη μεγαλύτερη κωμόπολη του νομού Ροδόπης. Όπως αναλύεται παρακάτω οι ροές εργασίας από το δήμο Σαπών προς την Αλεξανδρούπολη είναι υψηλότερες, από αυτές του δήμου Κομοτηνής, λόγω της εγγύτητας που χαρακτηρίζει τις δύο πόλεις. Επομένως, η κωμόπολη αυτή μπορεί να ενισχύσει το δίπολο Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή.

Επιπρόσθετα, η μορφολογία της περιοχής ανάμεσα στις δύο πόλεις, η οποία είναι πεδινή χωρίς φυσικά εμπόδια, όπως ορεινές περιοχές, ποτάμια, λίμνες κλπ, σε συνδυασμό με όσα προαναφέρθηκαν για την ικανοποιητική λειτουργία των κατάλληλων υποδομών (Εγνατία Οδός, σιδηρόδρομος) επιτρέπει την εύκολη και γρήγορη επικοινωνία και πρόσβαση, ανάμεσα στις δύο πόλεις, σε επίπεδο καθημερινών μετακινήσεων, εμπορικών συναλλαγών, συμπληρωματικοτήτων, κλπ. Όπως προαναφέρθηκε, περίπου το 45% του δείγματος κρίνει το οδικό δίκτυο μεταξύ των δύο πόλεων ως πολύ καλό.

Όσον αφορά τις ροές εργασίας που υπάρχουν μεταξύ των δύο πόλεων, μόλις 122 κάτοικοι μετακινούνται σε καθημερινή βάση από την Αλεξανδρούπολη προς την Κομοτηνή για εργασία και 44 αντίστροφα (commuting data). Τα ποσοστά είναι ιδιαίτερα χαμηλά καθώς μιλάμε για δεκάδες χιλιάδες ενεργό πληθυσμό που δουλεύει και στις δυο πόλεις (Παράρτημα II, Χάρτης 3). Η διαφορά που παρατηρείται στις μετακινήσεις οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ύπαρξη της οργανωμένης Βιομηχανικής Περιοχής της Κομοτηνής, η οποία προσελκύει μεγάλα ποσοστά εργατικού δυναμικού.

Ακόμη, προς την πόλη της Αλεξανδρούπολης μετακινούνται καθημερινά από το νομό Ροδόπης συνολικά 181 άτομα (Πίνακας 20), ενώ από προς την πόλη της Κομοτηνής μετακινούνται καθημερινά από το νομό Έβρου 152 άτομα (Πίνακας 21). Αν και στο νομό Έβρου ζουν και εργάζονται συνολικά πολλοί περισσότερα άτομα

από το νομό Ροδόπης, ο αριθμός αυτών που μετακινούνται καθημερινά προς την Κομοτηνή είναι λιγότεροι γιατί ο νομός διαθέτει πολλές περιοχές σε μεγάλη χιλιομετρική απόσταση από αυτή (βόρειος Έβρος).

Πίνακας 20: Ροές Εργασίας στην Πόλη της Αλεξανδρούπολης από το Νομό Ροδόπης

Τόπος Προέλευσης	Ροές Εργασίας
Δ. Σαπών	127
Δ. Κομοτηνής	44
Δ. Ιάσμου	4
Δ. Μαρώνειας	3
Δ. Λιγείρου	2
Δ. Νέο Σιδηροχώρι	1
Σύνολο	181

Πηγή: Eurostat, 2005

Πίνακας 21: Ροές Εργασίας στην Πόλη της Κομοτηνής από το Νομό Έβρου

Τόπος Προέλευσης	Ροές Εργασίας
Δ. Αλεξανδρούπολης	122
Δ. Βύσσας	4
Δ. Τραϊανούπολης	4
Δ. Τυχερού	4
Δ. Φερών	4
Δ. Διδυμοτείχου	3
Δ. Ορφέα	3
Δ. Σουφλίου	2
Δ. Τριγώνου	2
Δ. Ορεστιάδας	1
Σύνολο	152

Πηγή: Eurostat, 2005

Ωστόσο, παρά τις δυνατότητες σύνδεσης που προσφέρουν τα μεταφορικά δίκτυα, οι κάτοικοι των δυο πόλεων πιστεύουν ότι οι μετακινήσεις των πολιτών ανάμεσα στις δυο πόλεις δεν είναι ιδιαίτερα συχνές. Οι κάτοικοι της μίας πόλης επισκέπτονται την άλλη μία φορά το μήνα. Όσον αφορά τους λόγους για τους οποίους γίνονται οι παραπάνω μετακινήσεις η πλειονότητα των κατοίκων της Αλεξανδρούπολης επισκέπτεται την Κομοτηνή για διασκέδαση και το αντίστροφο γίνεται για αγορές (η Κομοτηνή διαθέτει πολυκινηματογράφο και εμπορικό κέντρο).

Σχετικά με τους κατοίκους της Κομοτηνής, αυτοί επισκέπτονται την Αλεξανδρούπολη για τους ίδιους λόγους, αλλά σε μικρότερο ποσοστό, ενώ ένα

υψηλό ποσοστό των πολιτών επισκέπτονται την Αλεξανδρούπολη για παροχή και λήψη υπηρεσιών (Αεροδρόμιο, Λιμάνι, Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο). Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε, πως αν και η Κομοτηνή αποτελεί την έδρα της Περιφέρειας δεν αποτελεί ταυτόχρονα και διοικητικό πόλο έλξης, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν υψηλές ροές υπηρεσιών. Οι σχέσεις μεταξύ των δύο πόλεων είναι ως επί το πλείστον εμπορικές, γεγονός που υποδεικνύει την ανάγκη για κοινό εμπορικό επιμελητήριο που θα εξασφαλίζει στο μέγιστο τα συμφέροντα των δύο πόλεων.

Συνεπώς, τα χαρακτηριστικά της χωρικής διάστασης είναι ανεπτυγμένα σε ικανοποιητικό βαθμό και μπορούμε να πούμε ότι αν υπάρξουν οι κατάλληλες ενέργειες, υπάρχουν πολλές πιθανότητες για την υλοποίηση του δίπολου. Οι δύο πόλεις συνδέονται μεταξύ τους με πολύ καλές υποδομές και η ανάπτυξη ροών κεφαλαίου, ανθρώπων, αγαθών και υπηρεσιών μπορεί να ενισχυθεί μετά από κατάλληλο σχεδιασμό. Το γεγονός ότι μεταξύ των δύο πόλεων δεν παρεμβάλλεται ορεινός όγκος αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα που επιτρέπει την εύκολη σύνδεση, αφού η ορεινότητα εξακολουθεί να αποτελεί μειονέκτημα για την εύκολη πρόσβαση σε μία περιοχή. Οι δύο περιοχές θεωρούνται συμπληρωματικές καθώς προσφέρουν διαφορετικό οικιστικό περιβάλλον και συνεπώς παρέχουν εναλλακτικές για να αντιστοιχίσουν τις διαφορετικές προτιμήσεις του πληθυσμού.

6.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Μία ακόμη προϋπόθεση που θα πρέπει να ικανοποιείται για την ύπαρξη δίπολου ανάμεσα στις δύο πόλεις είναι η οικονομική διάσταση. Συγκεκριμένα, ζητήματα που σχετίζονται με τη διάσταση αυτή είναι οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των δύο πόλεων (εμπόριο, υπηρεσίες, βιομηχανία), κατά πόσο η οικονομική βάση των δύο πόλεων είναι παρόμοια ή διαφορετική. Ακόμη, αν υπάρχει συνέργια σε οριζόντιο ή κάθετο επίπεδο και αν μπορεί να επιτευχθεί το κρίσιμο μέγεθος οικονομικής συνέργιας έτσι ώστε $(1+1>2)$. Η οικονομική διάσταση είναι πολύ σημαντική στην υλοποίηση του δίπολου.

Από την διερεύνηση που προηγήθηκε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η οικονομική βάση των δύο πόλεων είναι σε ορισμένο βαθμό διαφορετική και αυτό έχει σαν συνέπεια οι πόλεις να λειτουργούν συμπληρωματικά σε πολλούς τομείς, όπως προαναφέρθηκε. Πιο συγκεκριμένα, η Κομοτηνή μπορεί να αποτελέσει διοικητικό κέντρο, μιας και αποτελεί την έδρα της Περιφέρειας και του ΔΠΘ καθώς και

βιομηχανικό πόλο, με την ιδιαίτερα ανεπτυγμένη ΒΙ.ΠΕ. που διαθέτει. Η Αλεξανδρούπολη αποτελεί τουριστικό πόλο έλξης και εμφανίζει ένα καλά οργανωμένο δίκτυο μεταφορικών υποδομών που την καθιστά συγκοινωνιακό κόμβο. Ακόμη, με την κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, θα αποτελέσει και ενεργειακό κόμβο για την ευρύτερη περιοχή.

Η χωροθέτηση δραστηριοτήτων όπως ένα Επιχειρηματικό Πάρκο ή ένα Εμπορευματικό Κέντρο μπορούν να δώσουν έμφαση στην καινοτομία και την εξωστρέφεια της περιοχής και μπορούν να χωροθετηθούν στον άξονα ανάπτυξης Αλεξανδρούπολης – Κομοτηνής. Η λειτουργία τους θα διαμορφώσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης, συμβάλλοντας έτσι και στην περαιτέρω ενίσχυση του διπολικού συστήματος.

Συγκρίνοντας τις δύο πόλεις, με βάση όσα προαναφέρθηκαν, και οι δύο έχουν αναπτύξει τον τριτογενή τομέα, γεγονός που δείχνει την ανάγκη συνεργασίας έτσι ώστε να μην αρχίσει η μία πόλη να λειτουργεί εις βάρος της άλλης. Στο σύνολο των ερωτηθέντων στην αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε, οι περισσότεροι αναφέρουν πως οι συνεργασίες των επιχειρηματικών φορέων είναι ανεπτυγμένη σε πολύ μικρό βαθμό και οι προσδοκίες για το μέλλον ακολουθούν ανάλογη πορεία. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζουν και οι επιχειρήσεις. Επομένως, κρίνεται σχεδόν απαραίτητη η δημιουργία κοινού Εμπορικού Επιμελητηρίου που θα συμβάλλει στη συνεργασία των δύο πόλεων (τα καταστήματα να λειτουργούν διαφορετικά απογεύματα της εβδομάδας).

Από την αξιολόγηση των κατοίκων προέκυψε πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας δεν μπορεί εμποδίσει την ανάπτυξη της άλλης. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι οι κάτοικοι της μίας πόλης δεν βλέπουν ανταγωνιστικά την άλλη. Επιπλέον, η ύπαρξη του Δ.Π.Θ. αποτελεί βασικό πλεονέκτημα και για τις δύο πόλεις καθώς συμβάλλει στην αύξηση της απασχόλησης, στην αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής, στη μεταφορά και διάχυση γνώσεων και τεχνολογιών καθώς και στην ενδυνάμωση της τοπικής αγοράς. Το παραπάνω ενισχύεται και από την άποψη των κατοίκων, αφού θεωρούν πως το Πανεπιστήμιο έχει λειτουργήσει περισσότερο προς όφελος των δύο πόλεων.

Η ύπαρξη του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην Αλεξανδρούπολη έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πολλών θέσεων απασχόλησης και έχει δημιουργήσει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για την περιοχή, αν αναλογιστεί κανείς ότι αυτή τη στιγμή αποτελεί τη μεγαλύτερη ιατρική μονάδα στα Βαλκάνια. Στην έρευνα πεδίου που

πραγματοποιήθηκε το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος θεωρεί πως το Νοσοκομείο έχει λειτουργήσει σε μεγάλο βαθμό υπέρ της περιοχής. Επίσης, το Αεροδρόμιο και το Λιμάνι έχουν αποτελέσει πόλους ανάπτυξης, έως τώρα, για την περιοχή και οι κάτοικοι προσδοκούν περαιτέρω ανάπτυξη στο μέλλον.

Σχετικά με τον πρωτογενή τομέα, η αγροτική γη που υπάρχει στο χώρο μεταξύ των δύο πόλεων, μπορεί να συμβάλλει θετικά όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της περιοχή με την προσέλκυση επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναφερόμενοι στην ανάπτυξη του τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή της Κομοτηνής, δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, κάτι στο οποίο μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά οι δύο πόλεις, μιας και ο τουρισμός εμφανίζεται ανεπτυγμένος τα τελευταία χρόνια στην Αλεξανδρούπολη.

Ο δευτερογενής τομέας εμφανίζεται περισσότερο ανεπτυγμένος στην Κομοτηνή από την Αλεξανδρούπολη. Και οι δύο πόλεις διαθέτουν Βιομηχανικές Περιοχές, όπως προαναφέρθηκε, αλλά το μειονέκτημα που εμφανίζει η ΒΙ.ΠΕ. της Αλεξανδρούπολης είναι ότι δεν είναι επαρκώς οργανωμένη και πως υπάρχουν αρκετές διάσπαρτες βιομηχανικές μονάδες εκτός αυτής. Οι δύο ΒΙ.ΠΕ εκτείνονται στο χώρο μεταξύ των δύο πόλεων γεγονός που μπορεί να συμβάλλει στη συνεργασία μεταξύ μονάδων που βρίσκονται σε αυτές. Ακόμη, στο χώρο που υπάρχει μεταξύ των δύο πόλεων εκτείνεται και ένα αιολικό πάρκο που συμβάλλει στην παραγωγή ενέργειας στην περιοχή.

Σχετικά με την ύπαρξη ή μη οικονομικών συγκέντρωσης, αρνητικό σημείο αποτελεί η μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα στην περιοχή. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη μικρή ζήτηση για εργατικό δυναμικό από τις επιχειρήσεις, κυρίως του ιδιωτικού τομέα, με συνέπεια πολλοί νέοι να μεταναστεύουν προς τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, διότι τους προσφέρουν περισσότερες ευκαιρίες εύρεσης εργασίας αλλά και επαγγελματικής ανέλιξης.

Το γεγονός αυτό εμφανίζει όλες τις προϋποθέσεις να αναστραφεί μιας και εδώ και τριάντα χρόνια εφαρμόζεται από το κράτος αναπτυξιακή πολιτική που ενισχύει την χωροθέτηση βιομηχανικών μονάδων στους τρεις νομούς της Θράκης, χωρίς όμως εμφανή αποτελέσματα. Αν και ο νομός Έβρου βρίσκεται στην 12^η θέση όσον αφορά τις δημόσιες επενδύσεις και η Ροδόπη στην 14^η σε σύνολο 52 νομών (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004) δεν εμφανίζουν ανάλογες προοπτικές ανάπτυξης.

Η δημιουργία του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη είναι κάτι που μπορεί να δώσει νέα ώθηση στην οικονομία της περιοχής αφού πρόκειται για

έργο ζωτικής σημασίας για ολόκληρη τη χώρα. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες θεωρείται απαραίτητη για να επιτευχθεί οικονομική ανάπτυξη στην περιοχή. Με την κατασκευή του παραπάνω αγωγού, αναμένεται να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στην περιοχή καθώς και μία νέα πραγματικότητα όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας. Ακόμη, με το έργο αυτό η περιοχή μπορεί να γίνει πόλος έλξης επιχειρήσεων αφού η παροχή ενέργειας αποτελεί σημαντικό κίνητρο για κάτι τέτοιο.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι δύο πόλεις, λόγω της διαφορετικής οικονομικής βάσης, έχουν αναπτύξει σχέσεις συμπληρωματικότητας σε διάφορους τομείς. Ωστόσο, αυτές οι σχέσεις μπορούν και πρέπει να γίνουν ακόμη εντονότερες. Διότι, η ανάπτυξη αυτών των σχέσεων, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της εξάρτησης του διπόλου από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα παίζοντας τον ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης στα σύνορα της χώρας. Προς την κατεύθυνση αυτή συγκλίνει και η γνώμη των κατοίκων των δυο πόλεων οι οποίοι συμφωνούν σε μεγάλο ποσοστό στην περαιτέρω συνεργασία των δύο πόλεων, με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.

6.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η συνεργασία των δυο πόλεων σε ζητήματα πολιτικής διάστασης, κυρίως μέσω της δημιουργίας – ύπαρξης ενοποιημένου θεσμικού πλαισίου, της διαμόρφωσης κοινών στόχων και πολιτικών για την κοινή ανάπτυξη και διαχείριση της περιοχής καθώς και της συνεργασίας πολιτικών παραγόντων αφορά έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα προϋπόθεσης ύπαρξης του δίπολου.

Όσον αφορά τη συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο είναι ελάχιστη ή σχεδόν ανύπαρκτη. Τόσο το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Νομού Ροδόπης, όσο και το Στρατηγικό Σχέδιο Έβρος 2010²¹, τα οποία μάλιστα ολοκληρώθηκαν πρόσφατα, δεν αναφέρουν τη δημιουργία κοινής πολιτικής για τις δύο πόλεις. Λόγος για κάτι τέτοιο δεν γίνεται ούτε στο Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας.

Παρόλα αυτά, σύμφωνα με άρθρο της εφημερίδας το Βήμα της Κυριακής που δημοσιεύθηκε στις 22 Απριλίου του 2007, το κράτος έχει ορίσει 12 πόλους

²¹ Στρατηγικά Σχέδια σε επίπεδο πόλεων δυστυχώς δεν υπάρχουν

ανάπτυξης²² για τη χώρα και ένας από αυτούς είναι το δίπολο Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή. Αναλυτικότερα, το άρθρο αναφέρει: «πως το υπουργείο Οικονομίας με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής “θα ρίξει χρήμα” από το Δ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, με δεδομένο ότι οι περιοχές αυτές παρουσιάζουν ήδη μια σημαντική δυναμική, για την περαιτέρω ανάπτυξή τους. Η ανάπτυξη των πόλεων που θα χρηματοδοτηθούν από το Δ΄ ΚΠΣ τα επόμενα έτη έγινε με κριτήρια τη δυναμική αύξηση του πληθυσμού, τη θέση των περιοχών σε σχέση με τους υφιστάμενους και επιδιωκόμενους άξονες ανάπτυξης, τη διοικητική σημασία, τη διαθεσιμότητα υποδομών έρευνας και υγείας, τη δομή και δυναμική του παραγωγικού προτύπου και την ύπαρξη στοιχείων δικτυώσεων με γειτονικά αστικά κέντρα».

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης, η Αλεξανδρούπολη και η Κομοτηνή αντιμετωπίζονται ως αναπτυξιακός πόλος εξαιτίας της συνοριακής τους θέσης. Και οι δύο πόλεις παρουσιάζουν σημαντική πληθυσμιακή αύξηση και το παραγωγικό τους πρότυπο κινείται στη μεταποίηση και στις υπηρεσίες «περί τον μέσο όρο της χώρας». Ιδιαίτερα για την Αλεξανδρούπολη αναφέρεται ότι εξελίσσεται σε ενεργειακό κόμβο διεθνούς σημασίας (αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης) (Σταμπογλής, 2007).

Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήσαμε η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο βρίσκεται σε πολύ χαμηλό επίπεδο. Παρόλο που δύο πόλεις ανήκουν στην Διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ροδόπης – Έβρου, αυτό δεν έχει συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων συνεργασίας. Οι αρμοδιότητες του υπερνομάρχη είναι πολύ περιορισμένες και ουσιαστικά κάθε νομαρχιακή αυτοδιοίκηση λειτουργεί από μόνη της. Στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 73,8% των ερωτηθέντων απάντησε πως η ύπαρξη της Διευρυμένης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης δεν έχει συμβάλει στην ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων συνεργασίας. Επομένως, χρειάζεται ενίσχυση του θεσμού μιας και οι δύο πόλεις θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν αυτό το στοιχείο, που δεν συναντάται σε άλλες περιοχές²³ για την ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων συνεργασίας.

Εκτός από τη Διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ροδόπης – Έβρου κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός ενιαίου φορέα διαχείρισης για την από κοινού ανάπτυξη και συνεργασία των δύο πόλεων. Αυτός ο φορέας θα πρέπει να είναι

²² Οι υπόλοιποι πόλοι ανάπτυξης είναι οι Αθήνα, Θεσσαλονίκης, Πάτρα, Ηράκλειο - Χανιά, Λάρισα - Βόλος, Ιωάννινα, Καβάλα - Δράμα - Ξάνθη, Καλαμάτα, Κοζάνη – Πτολεμαΐδα, Ρόδος και τέλος Μυτιλήνη.

²³ Η μόνη διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα εκτός από αυτή είναι η Ξάνθης – Καβάλας – Δράμας

βασισμένος στα ευρωπαϊκά πρότυπα, με σκοπό την προώθηση μιας ισορροπημένης και δυναμικής ανάπτυξης για όλη την περιοχή, με την προσφορά υψηλής ποιότητας αστικού περιβάλλοντος. Στη δημιουργία ενός τέτοιου φορέα διαχείρισης οι πολίτες των δύο πόλεων εμφανίζονται επιφυλακτικοί καθώς μόνο το 27,8% κρίνει αναγκαία τη δημιουργία του. Επομένως, για την επιτυχημένη λειτουργία ενός τέτοιου φορέα χρειάζεται αρχικά η εμπιστοσύνη των πολιτών σε αυτόν. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας για την υλοποίηση του διπόλου, απαιτεί την ενεργή συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Όσον αφορά τη δημιουργία κοινής πολιτικής για την ανάπτυξη της κάθε πόλης, οι μισοί περίπου πολίτες τη θεωρούν σημαντική και το 76,2% πιστεύει πως πρέπει να υπάρξει περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων των δύο πόλεων. Επομένως, οι φορείς που απάντησαν στην έρευνα θεωρούν πως μπορεί να ενισχυθεί η πολιτική διάσταση για την υλοποίηση του διπόλου και συνεπώς αυτό που απομένει είναι η ανάπτυξη ολοκληρωμένου και οργανωμένου στρατηγικού σχεδιασμού.

Σε αντιστοιχία με το ολλανδικό παράδειγμα του Randstad θα μπορούσε να δημιουργηθεί, επίσης, και ένα δίκτυο ανοιχτής συνεργασίας. Σε αυτό είναι δυνατό να ενταχθούν διάφορες κοινοπραξίες παραγωγικών φορέων όπως Επιμελητήρια, Κέντρα Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, το Δ.Π.Θ. και άλλοι ανάλογοι οργανισμοί καθώς και επιχειρήσεις με σκοπό τη συνεργασία σε θέματα προετοιμασίας επιχειρηματικών πλάνων και τεχνοοικονομικών μελετών, αξιοποίησης επενδυτικών κινήτρων και πρόσβασης σε δίκτυα εμπειρογνομόνων. Οι πόλεις της Βιέννης και της Μπρατισλάβα εκτός από ενιαίο φορέα διαχείρισης αεροδρομίων και λιμανιών καθώς άμεση συνεργασία στη βιομηχανία (twin city region) έχουν αναπτύξει και κοινό τρόπο διαχείρισης κοινωνικών ζητημάτων όπως η αντιμετώπιση του ιού του HIV. Ένα παράδειγμα από την ελληνική πραγματικότητα αποτελεί η κοινή πρόταση για διεκδίκηση των Μεσογειακών Αγώνων του 2013 από τις πόλεις του Βόλου και της Λάρισας.

Το σχέδιο που αναπτύχθηκε παραπάνω είναι πολύ σημαντικό για την προώθηση της συνεργασίας των δυο πόλεων όμως δε μπορεί να λειτουργήσει χωρίς τη σύνεση και τη συνεργασία των τοπικών παραγόντων και φορέων των δυο πόλεων. Για να είναι αποτελεσματικό ένα δίκτυο ανάπτυξης είναι σημαντικό να προάγονται συνεργασίες μεταξύ των τοπικών αρχών του δικτύου. Επιπλέον, είναι σημαντικό προς αυτή την κατεύθυνση και η συμμετοχή των τοπικών πληθυσμών, ώστε να συμβάλει στην ουσιαστική διάδοση των αποτελεσμάτων.

Για να μπορέσει να υλοποιηθεί με επιτυχία ένα τέτοιο εγχείρημα απαιτείται αμοιβαιότητα μεταξύ των παραγόντων που προαναφέρθηκαν, δηλαδή προθυμία ανταλλαγής πληροφοριών, τεχνογνωσίας, ιδιωτικής γνώσης και αγαθών μεταξύ των τοπικών κοινωνιών. Ακόμη, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης, με άλλα λόγια πίστη στην αξιοπιστία των εταίρων της συνεργασίας και γενικότερα συνεργασία σε όλα τα επίπεδα. Η δημιουργία ενός ισχυρού κέντρου στα σύνορα της χώρας είναι κάτι που επιδιώκεται με τους αναπτυξιακούς νόμους που έχουν δημοσιευθεί κατά καιρούς. Επομένως, η συμβολή της πολιτείας μπορεί να φανεί καθοριστική για την περιοχή.

Είναι εμφανές ότι μεταξύ των δύο πόλεων υπάρχει δυνατότητα επίτευξης των παραπάνω στοιχείων. Το ζήτημα είναι να υπάρχει θέληση και οι πολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες των δύο πόλεων να καταλάβουν ότι η επίτευξη συνεργασίας μεταξύ τους είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των δύο πόλεων αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Αν αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη δημιουργία ενός ισχυρού διπόλου τότε μπορεί να εξαιρεθεί το μειονέκτημα της συνοριακής θέσης της περιοχής. Στο παραπάνω συμφωνεί και το μισό του συνόλου του δείγματος της έρευνας που πραγματοποιήθηκε.

6.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η διαμόρφωση κοινής ταυτότητας ανάμεσα σε δυο πόλεις είναι σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη διπολικού συστήματος. Η συνεργασία, εκτός από την οικονομική και την πολιτική της διάσταση, βασίζεται και στη νοοτροπία των κατοίκων. Ισχυρή διάθεση για συνεργασία μεταξύ των κατοίκων θα ασκήσει πιέσεις για ανάπτυξη συνεργασιών σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο

Πολλές περιοχές έχουν ιστορικές ταυτότητες και εμφανίζουν ισχυρές συμβολικές εκπροσωπήσεις (αρχιτεκτονικά τοπόσημα, διάφορα αθλήματα, διάσημες προσωπικότητες, τοπική ταυτότητα). Τα τοπικά μέσα (εφημερίδες, τοπικό ραδιόφωνο και τηλεόραση) σε πολλές περιπτώσεις αναπαράγουν την ταυτότητα αυτή, και είναι πολύ πιθανό να συνεισφέρουν στην δημιουργία μιας μοναδικής ταυτότητας. Για να υλοποιηθεί το δίπολο εκτός από τις τρεις διαστάσεις που προαναφέρθηκαν είναι απαραίτητη η ανάπτυξη κοινής ταυτότητας μεταξύ των δύο πόλεων, χωρίς να αλλοιωθεί ο χαρακτήρας της κάθε μίας.

Ιστορικά οι δύο πόλεις εμφανίζουν κοινό παρελθόν αφού βρέθηκαν υπό Οθωμανική Κατοχή μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε και κατελήφθησαν από τους Βούλγαρους μέχρι το 1920 που ήλθε η απελευθέρωσή τους. Η διαφοροποίηση των δύο πόλεων εμφανίζεται μετά το 1922, αφού η περιοχή εξαιρέθηκε από την ανταλλαγή των πληθυσμών του 1922-23 μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, για να διατηρηθεί ως αντίβαρο και εγγύηση για την καλή μεταχείριση της Τουρκίας έναντι της ελληνικής μειονότητας στην Κωνσταντινούπολη και τα νησιά του ΒΔ Αιγαίου Ίμβρο και Τένεδο. Αποτέλεσμα του παραπάνω γεγονότος είναι η έντονη ύπαρξη μουσουλμανικού στοιχείου στην πόλη της Κομοτηνής.

Κοινό στοιχείο για τις δύο πόλεις είναι η ύπαρξη συνοικίας αθίγγανων. Λόγω των πολιτικών που εφαρμόστηκαν από τις εκάστοτε δημοτικές αρχές η περιοχή εξακολουθεί να θεωρείται υποβαθμισμένη και περιθωριοποιημένη και εμφανίζει έλλειψη και των πιο αναγκαίων υποδομών, γεγονός που οδήγησε στον καθολικό κοινωνικό αποκλεισμό των μουσουλμάνων Ρομι που κατοικούν εκεί και στην εμφάνιση συχνών κρουσμάτων βίας στην περιοχή. Στην εντός σχεδίου περιοχή προς τα δυτικά της Κομοτηνής εντοπίζεται παραδοσιακός οικισμός των Αθίγγανων (περίπου 120 οικογένειες) με απαράδεκτα υποβαθμισμένες συνθήκες στέγασης και διαβίωσης, που εγκυμονούν κινδύνους για τους ίδιους και το ευρύτερο περιβάλλον.

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε προέκυψε πως οι κάτοικοι των δύο πόλεων δεν εμφανίζουν διαφορετικότητα σε πολιτισμικό αλλά ούτε και σε φυλετικό επίπεδο, γεγονός που συμβάλλει θετικά στην εύρεση κοινής ταυτότητας. Η Κομοτηνή αποτελεί μία πολυπολιτισμική πόλη αφού σε αυτή κατοικούν, μουσουλμάνοι, πομάκοι, αθίγγανοι και παλιννοστούντες. Από την άλλη, αν και η Αλεξανδρούπολη δεν εμφανίζει ανάλογη πληθυσμιακή σύνθεση, διαθέτει και αυτή σε ορισμένο βαθμό ανομοιογενή πληθυσμό.

Επί του παρόντος, φαίνεται να απουσιάζει μία κοινά αποδεκτή ταυτότητα στους κατοίκους των δύο πόλεων. Παρόλο που υπάρχει διαφορετικότητα σε θρησκευτικό επίπεδο, υπάρχουν και αρκετά στοιχεία που μπορούν να συμβάλλουν στην ενίσχυση της κοινωνικής διάστασης. Η συνεργασία μεταξύ φορέων πολιτών εμφανίζεται σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό καθώς και η συνεργασία μεταξύ των εκκλησιών. Επομένως, μπορεί να στηριχθεί σε αυτούς για την περαιτέρω ανάπτυξή της.

Οι κάτοικοι της Κομοτηνής, αντιμετωπίζουν αυτούς της Αλεξανδρούπολης λιγότερο ανταγωνιστικά μιας και θεωρούν πως δεν υπάρχει διαχωρισμός των δύο πόλεων από το κεντρικό κράτος, με βάση τις πολιτικές που εφαρμόζει. Στην ερώτηση

αυτή οι απαντήσεις των κατοίκων της Αλεξανδρούπολης τείνουν προς το ναι. Σημαντικό είναι και το γεγονός πως οι κάτοικοι της Κομοτηνής σε ποσοστό 81,5% θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της Αλεξανδρούπολης δεν θα οδηγήσει σε αναπτυξιακή υστέρηση της πόλης τους. Το αντίστοιχο ποσοστό στην Αλεξανδρούπολη είναι 70,8%. Από τις παραπάνω απόψεις συμπεραίνουμε πως οι κάτοικοι της Κομοτηνής αντιμετωπίζουν πιο θετικά αυτούς της Αλεξανδρούπολης, καθώς και μια δυνητική συνεργασία μεταξύ τους.

Παρόλα αυτά, οι δύο πόλεις δεν εμφανίζουν χαρακτηριστικά που να δημιουργούν ανταγωνιστικό κλίμα μεταξύ τους όπως αντίπαλες ποδοσφαιρικές ομάδες. Ακόμη, δεν υπάρχει κάποιο στοιχείο που να δημιουργεί ανάλογο κλίμα μεταξύ των δύο πόλεων, ούτε σήμερα αλλά ούτε και στο παρελθόν. Τόσο ο τοπικός τύπος, όσο και το ραδιόφωνο και τα τοπικά τηλεοπτικά μέσα δεν ενισχύουν με κάποιο τρόπο τη μία ή την άλλη πόλη.

Δύο οικιστικές περιοχές είναι συμπληρωματικές όταν προσφέρουν διαφορετικό οικιστικό περιβάλλον και συνεπώς παρέχουν εναλλακτικές για να αντιστοιχίσουν τις διαφορετικές προτιμήσεις του πληθυσμού. Οι δύο πόλεις διαθέτουν τα χαρακτηριστικά αυτά και η εύρεση κοινής ταυτότητας μπορεί να επιτευχθεί κάτω από κατάλληλες συνθήκες. Εξάλλου, οι κάτοικοι των δύο πόλεων έχουν κοινές καταβολές, είναι Θρακιώτες και έχουν κοινή παράδοση και έθιμα, γεγονός που ενισχύει την κοινωνική διάσταση.

6.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ

Για την ανάπτυξη του διπόλου Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή πρέπει να αναδειχθούν και να αξιοποιηθούν εκείνα τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τη χωρική, την οικονομική, την πολιτική και την κοινωνική διάσταση της περιοχής. Πρέπει να δοθεί έμφαση στην κοινή λειτουργία και στην συνεργασία των δύο πόλεων. Παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά ορισμένες γενικές κατευθύνσεις μέσα από τις οποίες μπορούν να ενισχυθούν τα παραπάνω χαρακτηριστικά (Πίνακας 22).

Πίνακας 22: Κατεύθυνσεις και Μέτρα για την Υλοποίηση του Διπόλου

Χωρική Διάσταση	Κατεύθυνση 1	Ενίσχυση της Συνοχής του Γεωγραφικού Χώρου με Μεταφορικά Δίκτυα και Δράσεις που Ενισχύουν την Ενδοπεριφερειακή Σύνδεση
	Μέτρο 1	Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών στην περιοχή
	Μέτρο 2	Αεροπορικές συνδέσεις και υποδομές: Αναβάθμιση του Κρατικού Αερολιμένα «Δημόκριτος»
	Μέτρο 3	Θαλάσσιες υποδομές: Αναβάθμιση του λιμένα Αλεξανδρούπολης
	Μέτρο 4	Ενίσχυση της συνοχής του γεωγραφικού χώρου με την επέκταση και αναβάθμιση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου
Οικονομική Διάσταση	Κατεύθυνση 2	Ενίσχυση της Οικονομίας της Περιοχής με Σκοπό τη Δημιουργία Συμπληρωματικών Οικονομιών μεταξύ των Δύο Πόλεων
	Μέτρο 1	Βελτίωση της συνέργιας σε δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα
	Μέτρο 2	Ενίσχυση – Εκσυγχρονισμός και Επέκταση των υφιστάμενων ΒΙ.ΠΕ
	Μέτρο 3	Σχεδιασμός οργανωμένων χώρων υποδοχής βιομηχανικών Δραστηριοτήτων
	Μέτρο 4	Διαμόρφωση καλού επιχειρηματικού κλίματος και συνεργασία των τοπικών φορέων
Κοινωνική Διάσταση	Κατεύθυνση 3	Προώθηση Προγραμμάτων με Στόχο την Ενίσχυση της Κοινής Ταυτότητας
	Μέτρο 1	Προγράμματα κατάρτισης εστιασμένα στην κοινωνική ένταξη
	Μέτρο 2	Κοινές Πολιτιστικές Δράσεις

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Κατεύθυνση 1: Ενίσχυση της Συνοχής του Γεωγραφικού Χώρου με Μεταφορικά Δίκτυα και Δράσεις που Ενισχύουν την Ενδοπεριφερειακή Σύνδεση

Η κατεύθυνση αυτή αφορά κατά κύριο λόγο τον τομέα των μεταφορών και σχετίζεται άμεσα με τη χωρική διάσταση. Περιλαμβάνει τη σύνδεση των δύο πόλεων μεταξύ τους καθώς και με το ευρύτερο περιβάλλον τους. Είναι προφανές ότι η βελτίωση της προσπελασιμότητας συνδέεται κυρίως με την ανάπτυξη των υποδομών. Αν και οι υφιστάμενες μεταφορικές υποδομές κρίνονται επαρκείς (Εγνατία Οδός, Αεροδρόμιο, Λιμάνι) και ικανοποιούν τις υπάρχουσες ανάγκες, οι απαιτήσεις που προκύπτουν μετά τη διεύρυνση της Ε.Ε. και την υλοποίηση του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, καθιστούν την βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων απαραίτητη, καθώς και την επέκταση του ρόλου του λιμανιού και του αεροδρομίου.

Για την μείωση των χρονοαποστάσεων στην ευρύτερη περιοχή θα πρέπει να βελτιωθούν οι υφιστάμενες υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Η βελτίωση των οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών δημιουργούν ένα σύστημα μεταφορικών υποδομών το οποίο συμβάλει σημαντικά για την αύξηση της προσβασιμότητας στην περιοχή, γεγονός που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την προσέλκυση ανθρώπων και επενδύσεων σε αυτή τη συνοριακή περιοχή.

Μέτρο 1: Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών στην περιοχή

Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής και πιο συγκεκριμένα του σιδηρόδρομου καθώς και στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και στην αύξηση της κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών. Η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ των δύο πόλεων κρίνεται μη επαρκής, λόγω του πεπαλαιωμένου δικτύου και των συρμών που εκτελούν το μεγαλύτερο μέρος των δρομολογίων. Ακόμη όπως προέκυψε και από την έρευνα η συχνότητα των δρομολογίων δεν ικανοποιεί τους πολίτες των δύο πόλεων.

Επομένως, προτείνεται η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου τόσο στο τμήμα που ενώνει τις δύο πόλεις μεταξύ τους, αλλά και όσο στο τμήμα που καταλήγει στην Κωνσταντινούπολη, για την βελτίωση της διασυνοριακής σύνδεσης. Η δράση αυτή θα συμβάλει όχι μόνο στη προσβασιμότητα της περιοχής, αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της καθώς θα βοηθήσει στη προσέλκυση ή/και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων.

Μέτρο 2: Αεροπορικές συνδέσεις και υποδομές: Αναβάθμιση του Κρατικού Αερολιμένα «Δημόκριτος»

Η Αλεξανδρούπολη διαθέτει ένα από τα λίγα πολιτικά αεροδρόμια στην Ελλάδα που συνδέουν την περιοχή με την Αθήνα με πτήσεις που πραγματοποιούνται όλο το χρόνο. Πτήσεις προς άλλους προορισμούς πραγματοποιούνται μόνο κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού σε περιοχές όπως το Αεροδρόμιο της Σητείας στην Κρήτη και ορισμένες φορές ναυλωμένες πτήσεις προς ορισμένες πόλεις της Γερμανίας (Μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του βορείου Έβρου ζει και εργάζεται στη Γερμανία). Το αεροδρόμιο έχει συνδεθεί πλέον με την Εγνατία Οδό, γεγονός που καθιστά την πρόσβαση σε αυτό εύκολη.

Κρίνεται απαραίτητη για την ενίσχυση της εμβέλειας του ρόλου του αεροδρομίου στην περιοχή η επέκταση του αεροδιαδρόμου έτσι ώστε να μπορεί να δέχεται μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων σε καθημερινή βάση. Οι αεροπορικές υποδομές εξασφαλίζουν την ταχεία και ασφαλή σύνδεση ολόκληρης της περιοχής με χώρες του εξωτερικού αλλά και μεγάλες πόλεις της χώρας και ενισχύουν την οικονομική συνεργασία μαζί τους. Το μέτρο αυτό θα μειώσει τις χρονοαποστάσεις σύνδεσης της περιοχής με τα οικονομικά κέντρα της χώρας και του εξωτερικού και θα συμβάλλει στη διεύρυνση του εμπορίου των επιχειρήσεων, στην ενίσχυση της βιομηχανίας, στην αύξηση της ποσότητας και της ποιότητας των τουριστικών ροών και εν τέλει στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Μέτρο 3: Θαλάσσιες υποδομές: Αναβάθμιση του λιμένα Αλεξανδρούπολης

Η επέκταση του προβλήτα του λιμανιού έχει ήδη σχεδιαστεί και το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί τα επόμενα χρόνια. Επομένως, έχει ήδη κριθεί απαραίτητη η ενίσχυση του ρόλου του και η αύξηση της εμβέλειας του λιμανιού στην ευρύτερη περιοχή. Η δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού και βιομηχανικού λιμένα στα σύνορα της χώρας δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης εμπορικών θαλάσσιων σχέσεων με τις γειτονικές χώρες. Ακόμη, με την επέκταση του λιμανιού υπάρχει η δυνατότητα για αύξηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων.

Αναμένεται το νέο λιμάνι να αποκτήσει σημαντική διαμετακομιστική κίνηση, δεδομένου ότι η εθνική ενδοχώρα του είναι πολύ περιορισμένη. Το λιμάνι έχοντας πλέον αποκτήσει οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με το Ορμένιο και κατ' επέκταση με τον διευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο που συνδέει την Κεντρική Ευρώπη με την Κωνσταντινούπολη (E5) και το αντίστοιχο σιδηροδρομικό δίκτυο, θα έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης έντονης δραστηριότητας διαμετακόμισης φορτίου. Με την κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη αναμένεται αύξηση της δραστηριότητας στο λιμάνι.

Μέτρο 4: Ενίσχυση της συνοχής του γεωγραφικού χώρου με την επέκταση και αναβάθμιση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου

Όσον αφορά τον τομέα των τηλεπικοινωνιών προτείνεται η αναβάθμιση και επέκταση του υφιστάμενου τηλεπικοινωνιακού δικτύου με τη βελτίωση των

παρεχόμενων υπηρεσιών και στόχο την υποστήριξη των κατοίκων και των παραγωγικών μονάδων. Ειδικότερα προτείνεται η αναβάθμιση όλων των κέντρων σε ψηφιακής τεχνολογίας, η δημιουργία κόμβων για τη δημιουργία ελεύθερων γραμμών διαδικτύου και η επέκταση του δικτύου οπτικών ινών. Η αναβάθμιση των δικτύων αυτών δίνει τη δυνατότητα για εγκατάσταση σύγχρονων μονάδων παραγωγής και στις δύο ΒΙ.ΠΕ και κυρίως σε αυτή της Κομοτηνής, οποία εμφανίζεται πολύ πιο εκσυγχρονισμένη και με μεγαλύτερη δραστηριότητα από αυτή της Αλεξανδρούπολης.

Κατεύθυνση 2: Ενίσχυση της Οικονομίας της Περιοχής με Σκοπό τη Δημιουργία Συμπληρωματικών Οικονομιών μεταξύ των Δύο Πόλεων

Μια από τις βασικές προϋποθέσεις υλοποίησης του διπόλου είναι η οικονομική διάσταση. Συγκεκριμένα, ζητήματα που σχετίζονται με τη διάσταση αυτή είναι οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των δύο πόλεων (εμπόριο, υπηρεσίες, βιομηχανία) και το κατά πόσο η οικονομική βάση των δύο πόλεων είναι παρόμοια ή διαφορετική. Η οικονομική διάσταση είναι πολύ σημαντική στην υλοποίηση του διπόλου. Από την ανάλυση που προηγήθηκε οι δύο πόλεις παρουσιάζουν συμπληρωματικές λειτουργίες. Συνεπώς, η δημιουργία σχέσεων συνεργασία μεταξύ τους απαιτείται έτσι ώστε από τη μία να ενισχυθούν οι δεσμοί και οι ροές μεταξύ τους και από την άλλη να αναπτυχθούν οικονομίες κλίμακας σε ορισμένες δραστηριότητες.

Μέτρο 1: Βελτίωση της συνέργιας σε δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα

Οι δύο πόλεις, μπορεί να μην εμφανίζουν μεγάλο ποσοστό στον πρωτογενή τομέα, όμως ανήκουν σε αγροτικούς νομούς. Συνεπώς, η ανάπτυξη της περιοχής στηρίζεται στον τομέα αυτό. Η κοινή διαχείριση της γης αυτής, με τη δημιουργία φορέα που θα συντονίζει τους αγροτικούς συνεταιρισμούς των δύο πόλεων για παράδειγμα, μπορεί να συμβάλει προς αυτή την κατεύθυνση.

Βασική προϋπόθεση για την ισχυροποίηση του γεωργικού τομέα παραγωγής και στόχος του συγκεκριμένου μέτρου είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των παραγόμενων προϊόντων. Κάτι τέτοιο μπορεί να διασφαλιστεί με τη δημιουργία ταυτότητας στα προϊόντα, τη βελτίωση ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων καθώς και με την εφαρμογή μεθόδων παραγωγής που θα συμβάλλουν στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας, στη μείωση του κόστους παραγωγής, στη διατήρηση των

εκμεταλλεύσεων και στην προστασία του περιβάλλοντος (αιφόρος ανάπτυξη). Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις μπορούν να οργανωθούν καλύτερα από ένα κοινό αγροτικό συνεταιρισμό που θα προωθήσει τα κοινά συμφέροντα των δύο πόλεων.

Μέτρο 2: Ενίσχυση – Εκσυγχρονισμός και Επέκταση των υφιστάμενων ΒΙ.ΠΕ

Όπως προαναφέρθηκε οι Βιομηχανικές Περιοχές που λειτουργούν στην περιοχή μελέτης είναι δύο, αυτή της Αλεξανδρούπολης και αυτή της Κομοτηνής. Οι περιοχές αυτές είναι χωροθετημένες μεταξύ των δύο πόλεων, γεγονός που είναι θετικό για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων που βρίσκονται σε αυτές. Οι περιοχές αυτές δεν παρουσιάζουν τη ίδια εικόνα. Η ΒΙ.ΠΕ. της Κομοτηνής συγκεντρώνει έναν ικανοποιητικό αριθμό επιχειρήσεων και εμφανίζει έντονη δραστηριότητα, αφού κάθε χρόνο φιλοξενεί και την Πανελλήνια Εμπορική Έκθεση Θράκης. Σε αντίθεση με αυτή η ΒΙ.ΠΕ. της Αλεξανδρούπολης παρουσιάζει εικόνα εγκατάλειψης και ορισμένες από τις μεγαλύτερες παραγωγικές μονάδες της περιοχής, όπως τα Αλλαντικά Θράκη, η Βιομηχανία Παραγωγής Γαλακτοκομικών Προϊόντων «Εβροφάρμα» και το Εργοστάσιο Παραγωγής Ξύλου «Ακρίτας», δεν βρίσκονται εντός της.

Στόχος είναι η δημιουργία ενιαίας ΒΙ.ΠΕ για το δίπολο. Με την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας επιτυγχάνεται η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, η αύξηση της απασχόλησης και η μεγέθυνση του τοπικού μεταποιητικού προϊόντος. Ένα επιπρόσθετο πλεονέκτημα είναι η ύπαρξη διαθέσιμων εκτάσεων και ο πεδινός τους χαρακτήρας, στις οποίες μπορούν να επεκταθούν οι δύο υφιστάμενες ΒΙ.ΠΕ. για την εγκατάσταση και άλλων επιχειρήσεων.

Με την υλοποίηση του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη και του αγωγού φυσικού αερίου από την Τουρκία οι προοπτικές της περιοχής για ανάπτυξη είναι πολλές. Η εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων για την εξυπηρέτηση των αναγκών που θα προκύψουν από αυτά τα νέα έργα υποδομής είναι κάτι που πρέπει να προβλεφθεί άμεσα.

Μέτρο 3: Σχεδιασμός οργανωμένων χώρων υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων

Η δράση αυτή περιλαμβάνει την προώθηση οργανωμένων υποδοχέων επιχειρήσεων του δευτερογενούς (βιομηχανία, βιοτεχνία) και του τριτογενούς (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, logistics), με χρήση των θεσμικών πλαισίων των ΠΟΑΠΔ και, ενδεχομένως, των ΠΕΡΠΟ. Σε κάθε περίπτωση, προώθηση κάποιου είδους ρυθμιστικού σχεδιασμού θα επιτρέψει παράλληλα την δημιουργία τέτοιων περιοχών υπό ενιαία διαχείριση με οφέλη και για τις δύο πόλεις. Στόχος είναι να βελτιωθεί η οργάνωση του χώρου, περιορίζοντας τις συγκρούσεις χρήσεων γης και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων μέσω οικονομιών συγκέντρωσης, και παράλληλα, θα βελτιωθεί η προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού ή ανθρωπογενούς.

Μέτρο 4: Διαμόρφωση καλού επιχειρηματικού κλίματος και συναίνεσης των τοπικών φορέων

Στόχος της δράσης αυτής είναι να δημιουργήσει έναν κοινό τρόπο αντίληψης, διαβούλευσης και επίλυσης ζητημάτων με συναινετικό τρόπο, που επηρεάζουν αρνητικά το επιχειρηματικό κλίμα. Ενέργειες και παραλήψεις, που πολλές φορές αδυνατούν να μετρήσουν την κακή επιρροή τους στις επιχειρηματικές αποφάσεις, χωρίς να το επιδιώκουν, δημιουργούν σοβαρά αρνητικές εντυπώσεις για το τοπικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Στην διαδικασία αυτή συμμετέχουν όλοι οι φορείς και οργανισμοί της αυτοδιοίκησης από την μία πλευρά και οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας από την άλλη για να καταλήξουν σε συναινετικές λύσεις που θα διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και την ευημερία των πολιτών.

Ακόμη, θεωρείται απαραίτητη η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των εμπορικών φορέων της περιοχής για την επίτευξη του μέγιστου οικονομικού κέρδους. Η δημιουργία ενιαίου εμπορικού επιμελητηρίου, θα μπορούσε να προωθήσει καλύτερα το συμφέρον των δύο πόλεων με την λήψη κατάλληλων μέτρων όπως η λειτουργία των καταστημάτων διαφορετικά απογεύματα της εβδομάδας με αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις την μίας πόλης να προσελκύουν κόσμο από την άλλη και αντίστροφα.

Κατεύθυνση 3: Προώθηση Προγραμμάτων με Στόχο την Ενίσχυση της Κοινής Ταυτότητας

Μέτρο 1: Προγράμματα κατάρτισης εστιασμένα στην κοινωνική ένταξη

Στόχος του αναπτυξιακού σχεδιασμού είναι επίσης η ισότητα πρόσβασης στις υποδομές και τη γνώση με σκοπό την μείωση του αριθμού των κοινωνικά αποκλεισμένων ομάδων και κατά συνέπεια την μείωση των ανισοτήτων. Ωστόσο η κατάλληλη και αποτελεσματικότερη επέμβαση για την εκπλήρωση του παραπάνω στόχου είναι στα όσο το δυνατό κατώτερα διοικητικά επίπεδα. Η υποστήριξη των κοινωνικά αποκλεισμένων ομάδων θα συμβάλει κυρίως στην αποφυγή εντάσεων αλλά και στην ανάπτυξη ανώτερου πολιτισμικού επιπέδου, με αποτέλεσμα την δημιουργία θετικής εικόνας των πόλεων και κατά συνέπεια την αύξηση της ελκυστικότητάς τους.

Η καταπολέμηση των υψηλών επιπέδων αποκλεισμού που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες ομάδες, απαιτεί συνδυασμό μέτρων παρέμβασης και η ενίσχυση των προγραμμάτων κατάρτισης προσφέρει ένα πολύ κατάλληλο πλαίσιο για την ενσωμάτωσή τους. Χρειάζεται επομένως η ενίσχυση της προσπάθειας για την κατάρτιση ειδικών ομάδων (*μουσουλμανική μειονότητα Θράκης, Αθίγγανοι*) του πληθυσμού. Οι ομάδες αυτές αποτελούν ένα σημαντικό τμήμα του πληθυσμού και τα προγράμματα αυτά έχουν εξαιρετική σημασία για την ομαλή ένταξη των ανθρώπων αυτών στην κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου. Αναμένονται καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην τοπική οικονομία καθώς και ομαλότερη κοινωνική ένταξη των ομάδων αυτών στην αγορά εργασίας και την οικονομία.

Ακόμη, προτείνονται προγράμματα που βασίζονται στις τάσεις απασχόλησης, που καλύπτουν ανάγκες κατάρτισης σε ειδικότητες που έχουν ζήτηση στην τοπική αγορά εργασίας. Αυτό θα αποβεί σε όφελος τόσο των επιχειρηματικών, όσο και των εργαζομένων και της τοπικής οικονομίας. Μέσω των προγραμμάτων αυτών θα εμφανιστούν καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην τοπική οικονομία, ομαλότερη κοινωνική ένταξη των νέων στην αγορά εργασίας και την κοινωνία της γνώσης.

Η δράση αυτή θα βοηθήσει την κοινωνική και αναπτυξιακή πολιτική που ασκείται σε τοπικό επίπεδο, θα υποστηρίξει την αγορά εργασίας ενώ θα προάγει την

ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού και της απασχόλησης. Ακόμη, θα επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην τοπική οικονομία.

Μέτρο 2: Κοινές Πολιτιστικές Δράσεις

Για την ενίσχυση της κοινής ταυτότητας των δύο πόλεων κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός ενιαίου πολιτιστικού φορέα. Ο φορέας αυτός θα συντονίσει την ανάπτυξη κοινών πολιτιστικών δράσεων που θα ενισχύσουν τους δεσμούς και τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών των δύο πόλεων. Εξάλλου, οι κάτοικοι των δύο πόλεων έχουν κοινά έθιμα και παραδόσεις, γεγονός που συμβάλλει στην ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων.

6.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το κεφάλαιο αυτό εξέτασε πως οι τέσσερις διαστάσεις κρίνονται εξίσου απαραίτητες για την ανάπτυξη του διπόλου. Αυτές είναι η χωρική, η οικονομική, η πολιτική και η κοινωνική. Ξεκινώντας από τη χωρική διάσταση, από την ανάλυση που προηγήθηκε φαίνεται πως οι δύο πόλεις διαθέτουν έναν ικανοποιητικό βαθμό χαρακτηριστικών που μπορεί να συμβάλλει στην υλοποίηση του διπόλου, όπως οι μεταφορικές υποδομές, η εγγύτητα, η μορφολογία της περιοχής και οι ροές ανθρώπων.

Όσον αφορά την οικονομική, οι δύο πόλεις μιας και διαθέτουν αρκετά διαφορετική οικονομική βάση μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά. Ακόμη, το γεγονός ότι υπάρχει αγροτική γη στο χώρο που αναπτύσσεται μεταξύ τους, ευνοεί τη χωροθέτηση λειτουργιών που θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν από κοινού για την ανάπτυξή τους (Επιχειρηματικό Πάρκο, Εμπορευματικό Κέντρο, Αιολικό Πάρκο) καθώς και την κοινή εκμετάλλευση των Βιομηχανικών τους Περιοχών που εκτείνονται σε αυτό το χώρο.

Σχετικά με την πολιτική διάσταση, όπως προαναφέρθηκε οι δύο πόλεις αποτελούν έναν από τους 12 πόλους ανάπτυξης της χώρας για τα επόμενα έτη. Οι δύο πόλεις αποτελούν τις πρωτεύουσες των νομών της Διευρυμένης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Έβρου – Ροδόπης και μετά και τον παραπάνω προγραμματισμό αναμένεται να ενταθεί η συνεργασία μεταξύ των πολιτικών παραγόντων των δύο πόλεων. Προς το παρόν η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο εμφανίζεται ασθενής και

δεν υπάρχουν συνεργασίες για την κοινή ανάπτυξη και διαχείριση των δύο πόλεων. Η κοινωνική διάσταση μπορεί να συμβάλλει στη ανάπτυξη του διπόλου, αφού οι κάτοικοι δεν εμφανίζουν αντιπαλότητα σε μεγάλο βαθμό. Συνεπώς, αυτό που προκύπτει είναι η ανάγκη για μία πιο περιεκτική προσέγγιση από τη στιγμή που οι τέσσερις διαστάσεις εμπλέκονται μεταξύ τους.

Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασία, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της εξάρτησης του διπόλου από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα παίζοντας τον ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης στα σύνορα της χώρας. Προς την κατεύθυνση αυτή συγκλίνει και η γνώμη των κατοίκων των δυο πόλεων οι οποίοι συμφωνούν σε μεγάλο ποσοστό στην περαιτέρω συνεργασία των δύο πόλεων, με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.

Προκειμένου οι πόλεις να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές, πολιτικές και άλλες προοπτικές και να καταστούν κέντρο αναπτυξιακής ανταλλαγής, απαραίτητη είναι η αναβάθμιση και σταδιακή ανασυγκρότηση μέσω εύστοχου προγραμματισμού, κρίσιμων τομέων για την περιοχή. Οι τομείς αυτοί επιδιώκεται να ενισχυθούν μέσα από τις κατευθύνσεις που προτείνονται.

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΝΘΕΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εργασία αυτή έθεσε ως στόχο να διερευνήσει την ανάπτυξη ενός δυνητικού διπόλου μεταξύ των πόλεων της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής. Για το σκοπό αυτό αναπτύχθηκε ένα αναλυτικό πλαίσιο για τις ΠΑΠ. Βάση αυτού του πλαισίου αποτελεί ο ορισμός των ΠΑΠ και μια σειρά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τις προσδιορίζουν.

Η μελέτη της βιβλιογραφίας έδειξε ότι η εμφάνιση πολυκεντρικών αστικών περιοχών αποτελεί ένα φαινόμενο που απασχολεί όλο και μεγαλύτερο πλήθος επιστημόνων. Παρόλα αυτά είναι δύσκολο να οριστεί με ακρίβεια ο όρος αυτός αφού χρησιμοποιείται σε διάφορες κλίμακες και από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους. Στην εργασία αυτή ορίσαμε τις ΠΑΠ ως ένα σύνολο γειτονικών αλλά χωρικά διαφοροποιημένων αστικών κέντρων, τα οποία αναπτύσσουν ισχυρούς δεσμούς συνεργασίας μεταξύ τους και λειτουργούν σαν ενιαία οικονομική και πολιτική οντότητα.

Ο σαφής προσδιορισμός των ιδιαίτερων γνωρισμάτων των ΠΑΠ δεν είναι εύκολος ακόμη και αν μελετήσει κανείς τα παραδείγματα που υπάρχουν. Από τις έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε συνδυασμό με τα παραδείγματα συμπεραίνουμε πως για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως ΠΑΠ πρέπει να εμφανίζει ορισμένα χαρακτηριστικά. Αυτά χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά.

Αναφερόμενοι στη χωρική διάσταση, ένα από τα βασικά της χαρακτηριστικά είναι ότι οι πόλεις πρέπει να είναι σε εγγύτητα, δηλαδή να βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους (λιγότερο από 1 ώρα ταξίδι με αυτοκίνητο). Επιπλέον, πρέπει να συνδέονται με ικανοποιητικά δίκτυα μεταφορών και να αναπτύσσονται υψηλές ροές ανθρώπων, κεφαλαίου, αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ τους καθώς και να έχουν παρόμοιο μέγεθος έτσι ώστε καμία από αυτές να μην έχει κυρίαρχο ρόλο έναντι των άλλων.

Σχετικά με την οικονομική διάσταση, η ανάπτυξη οικονομικών σχέσεων σε τομείς όπως το εμπόριο, η βιομηχανία και οι υπηρεσίες είναι ένα ακόμα χαρακτηριστικό στοιχείο που θα πρέπει να έχουν οι πόλεις που χαρακτηρίζονται ως πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Υπάρχουν δύο περιπτώσεις είτε να έχουν παρόμοια οικονομική βάση και να συνεργάζονται μεταξύ τους, είτε διαφορετική οικονομική βάση και να λειτουργούν συμπληρωματικά.

Μια ακόμη προϋπόθεση για την ύπαρξη πολυκεντρικής αστικής περιοχής είναι ότι οι πόλεις θα πρέπει να έχουν διαμορφώσει ένα κοινό θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο που θα επιτρέπει να υπάρχουν κοινοί στόχοι μεταξύ αυτών ενώ και οι πολιτικοί παράγοντες είναι απαραίτητο να έχουν ανεπτυγμένα επίπεδα συνεργασίας, είτε σε κάθετο είτε σε οριζόντιο επίπεδο. Τέλος, η κοινωνική διάσταση σχετίζεται με την εύρεση κοινής ταυτότητας μεταξύ των κατοίκων των δύο πόλεων.

Από την περιγραφή της περιοχής μελέτης συμπεραίνουμε πως πρόκειται για τις πρωτεύουσες δύο νομών της Θράκης που εμφανίζουν πλούσιο φυσικό και ικανοποιητικό ιστορικό πλούτο. Οι υποδομές της περιοχής κρίνονται καλές αν αναλογιστεί κανείς πως η Αλεξανδρούπολη διαθέτει το μεγαλύτερο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο στα Βαλκάνια, Αεροδρόμιο και Λιμάνι. Η Κομοτηνή αποτελεί την έδρα του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης καθώς και της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, με αποτέλεσμα να επιτελεί ένα πολύ σημαντικό ρόλο σε πολιτικό επίπεδο.

Όσον αφορά τον πολεοδομικό ιστό των δύο πόλεων εμφανίζουν σημαντικές διαφορές αλλά και ομοιότητες μεταξύ τους. Η Αλεξανδρούπολη είναι η πρώτη πόλη στην Ελλάδα στην οποία εφαρμόστηκε ρυμοτομικό σχέδιο, με αποτέλεσμα το κέντρο της να αποτελείται από κάθετους και οριζόντιους άξονες που θυμίζουν το Ιπποδάμειο Σύστημα, κάτι που δεν ισχύει σε μικρή απόσταση από το εμπορικό κέντρο. Η δόμηση στην Κομοτηνή είναι άναρχη και η πόλη εμφανίζει προβλήματα από την ύπαρξη μουσουλμανικών συνοικιών και συνοικιών αθίγγανων, γιατί η δόμηση σε αυτές είναι άναρχη και χωρίς σχεδιασμό. Παρόμοιο πρόβλημα εμφανίζει και η Αλεξανδρούπολη από τις κατοικίες αθίγγανων στην περιοχή του Άβαντα.

Ακόμη, η περιοχή μελέτης παρουσιάζει χαμηλά ποσοστά ανεργίας και αρκετά νεανικό πληθυσμό γεγονός που δείχνει πως διαθέτει το πρωτογενές υλικό για περαιτέρω ανάπτυξη. Παρόλα αυτά λόγω των πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί μέχρι σήμερα και της ακριτικής γεωγραφικής της θέσης η περιοχή παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης σε σχέση με τους 52 νομούς στο σύνολο της χώρας.

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, οι δύο πόλεις εμφανίζουν αρκετά ικανοποιητικά ποσοστά ειδικά όσον αφορά τους αποφοίτους ανώτερης εκπαίδευσης (πάνω από το μέσο όρο της χώρας). Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολεί ο τριτογενής τομέας, ενώ ιδιαίτερα υψηλό εμφανίζεται και το ποσοστό του πρωτογενούς, γεγονός που οφείλεται στην ύπαρξη εκτεταμένης πεδιάδας στην περιοχή. Ακόμη, ο

δευτερογενής τομέας εμφανίζεται αδύναμος, ιδιαίτερα στην Αλεξανδρούπολη όπου η ΒΙ.ΠΕ υπολειτουργεί.

Η δημοσκοπήση που έγινε ανέδειξε τις απόψεις των κατοίκων για μία σειρά θεμάτων που αφορούν τη συνεργασία των δύο πόλεων και των δυνατοτήτων ανάπτυξης μίας ευρύτερης πολυκεντρικής περιοχής. Γενικότερα, οι μετακινήσεις από τη μία στη άλλη πόλη δεν είναι ιδιαίτερα συχνές αφού το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινείται μία φορά το μήνα, για αγορές ή διασκέδαση, γεγονός που δείχνει χαμηλές ροές ανθρώπων και εργατικού δυναμικού. Σχετικά με την αντιπαλότητα μεταξύ των δύο πόλεων, το δείγμα θεωρεί πως δεν υπάρχει διαφορετικότητα σε πολιτισμικό και φυλετικό επίπεδο. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως δεν έχουν σημαντικές διαφορές.

Όσον αφορά στη συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων υπάρχει σε χαμηλό επίπεδο, αλλά οι πολίτες εμφανίζονται αισιόδοξοι για το μέλλον. Ως σημαντικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη του διπόλου κρίθηκε η περαιτέρω συνεργασία των πολιτικών φορέων. Ακόμη, οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας δεν μπορεί να οδηγήσει σε οικονομική υστέρηση της άλλης, γεγονός που ευνοεί την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας.

Στην Κομοτηνή το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος θεωρεί πως το Πανεπιστήμιο έχει διαδραματίσει το σημαντικότερο ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής, ενώ στην Αλεξανδρούπολη το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο. Το γεγονός ότι οι δύο πόλεις ανήκουν στη διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ροδόπης – Έβρου, έχει συμβάλλει σε πολύ χαμηλό βαθμό στην ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων συνεργασίας μεταξύ τους. Οι κάτοικοι της Αλεξανδρούπολης εμφανίζονται περισσότερο ευχαριστημένοι από τη ζωή στην πόλη τους σε αντίθεση με αυτούς της Κομοτηνής.

Σχετικά με την υλοποίηση του διπόλου αναλύθηκαν τέσσερις διαστάσεις και πιο συγκεκριμένα η χωρική, η οικονομική, η πολιτική και η κοινωνική. Ξεκινώντας από τη χωρική διάσταση, από την ανάλυση που προηγήθηκε φαίνεται πως οι δύο πόλεις διαθέτουν έναν ικανοποιητικό βαθμό χαρακτηριστικών που μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη του διπόλου, όπως οι οδικές μεταφορικές υποδομές (Εγνατία οδός), η εγγύτητα (μικρότερη της 1 ώρας απόσταση), και η πεδινή μορφολογία της περιοχής.

Όσον αφορά την οικονομική, οι δύο πόλεις μιας και διαθέτουν αρκετά διαφορετική οικονομική βάση μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά. Η Κομοτηνή αποτελεί διοικητικό κέντρο (έδρα Δ.Π.Θ. και Περιφέρειας) και η

Αλεξανδρούπολη τουριστικό πόλο ανάπτυξης και συγκοινωνιακό και ενεργειακό κόμβο. Ακόμη, το γεγονός ότι υπάρχει αγροτική γη στο χώρο που αναπτύσσεται μεταξύ τους, ευνοεί τη χωροθέτηση λειτουργιών που θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν από κοινού για την ανάπτυξή τους (Επιχειρηματικό Πάρκο, Εμπορευματικό Κέντρο, Αιολικό Πάρκο) καθώς και την κοινή εκμετάλλευση των Βιομηχανικών τους Περιοχών που εκτείνονται σε αυτό το χώρο.

Σχετικά με την πολιτική διάσταση, όπως προαναφέρθηκε οι δύο πόλεις αποτελούν έναν από τους 12 πόλους ανάπτυξης της χώρας για τα επόμενα έτη. Οι δύο πόλεις αποτελούν τις πρωτεύουσες των νομών της Διευρυμένης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Έβρου – Ροδόπης και μετά και τον παραπάνω προγραμματισμό αναμένεται να ενταθεί η συνεργασία μεταξύ των πολιτικών παραγόντων των δύο πόλεων. Προς το παρόν η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο εμφανίζεται ασθενής και δεν υπάρχουν συνεργασίες για την κοινή ανάπτυξη και διαχείριση των δύο πόλεων. Η κοινωνική διάσταση μπορεί να συμβάλλει στη ανάπτυξη του διπόλου, αφού οι κάτοικοι αισθάνονται κοντά και δεν εμφανίζουν υψηλό βαθμό αντιπαλότητας και ανταγωνισμού σε μεγάλο βαθμό.

Συμπερασματικά, η Κομοτηνή αποτελεί διοικητικό και μεταποιητικό κέντρο, καθώς και έδρα του Δ.Π.Θ., ενώ η Αλεξανδρούπολη αποτελεί συγκοινωνιακό και ενεργειακό κόμβο καθώς και σημαντικό τουριστικό προορισμό. Η γεωοικονομική θέση τους, συναρτώμενη με την αναπτυξιακή ανασυγκρότηση στον κοινωνικό, οικονομικό, πολιτιστικό τομέα, καθώς και οι προοπτικές συνεργασίας με την ενδοχώρα των Βαλκανίων, αποτελούν αξιοποιήσιμες προϋποθέσεις ευημερίας, προόδου και ανάπτυξης της περιοχής.

Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασία, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της εξάρτησης του διπόλου από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα παίζοντας τον ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης στα σύνορα της χώρας. Προς την κατεύθυνση αυτή συγκλίνει και η γνώμη των κατοίκων των δυο πόλεων οι οποίοι συμφωνούν σε μεγάλο ποσοστό στην περαιτέρω συνεργασία των δύο πόλεων, με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.

Προκειμένου οι πόλεις να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές, πολιτικές και άλλες προοπτικές και να καταστούν κέντρο αναπτυξιακής ανταλλαγής, απαραίτητη είναι η αναβάθμιση και σταδιακή ανασυγκρότηση μέσω εύστοχου προγραμματισμού, κρίσιμων τομέων για την περιοχή. Οι τομείς αυτοί επιδιώκεται να ενισχυθούν μέσα από τις κατευθύνσεις που προτείνονται. Η ενίσχυση της συνοχής του γεωγραφικού

χώρου με μεταφορικά δίκτυα και δράσεις που ενισχύουν την ενδοπεριφερειακή σύνδεση καθώς και η ενίσχυση της οικονομίας της περιοχής με σκοπό τη δημιουργία συμπληρωματικών οικονομιών μεταξύ των δύο πόλεων αποτελούν τις δύο πρώτες κατευθύνσεις. Η τρίτη κατεύθυνση σχετίζεται με την προώθηση προγραμμάτων με στόχο την ενίσχυση της κοινής ταυτότητας

Παρά την ενδιαφέρουσα εξέλιξη των δύο πόλεων, επισημαίνεται η παραμέληση από πλευράς πολιτείας, έως και μεταπολεμικά, των πόλεων της ακριτικής Θράκης, οι οποίες χωρικά, υπέστησαν σοβαρές και απότομες μεταλλαγές, σε βραχύ χρονικό διάστημα και χωρίς τις ενδιάμεσες φάσεις άλλων μεσαιών πόλεων της χώρας, με αποτέλεσμα την βίαια και δύσκολα αναστρέψιμη, αισθητική, λειτουργική και οικιστική μετάλλαξή τους. Αξιοσημείωτο είναι ότι απέκτησαν πολύ αργότερα παροχές κοινωνικής ωφέλειας συγκριτικά με τα περισσότερα αστικά κέντρα του ελλαδικού χώρου.

Η περιοχή μελέτης, μειονεκτική μέχρι σήμερα σε επίπεδα ανάπτυξης, σε μεγάλη απόσταση από τα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης και μικρή από την Τουρκία και τη Βουλγαρία, με ιδιαίτερη δημογραφική σύνθεση (ποσοστά παλιννοστούντων ομογενών, μουσουλμανικής μειονότητας και αθίγγανων) αναμένεται να ενισχύσει τον περιφερειακό της ρόλο με την αξιοποίηση της γεωπολιτικής της θέσης μέσω της συμβολής αναπτυξιακών έργων καθώς και της γειτνίασης της με πεδία πολιτικοοικονομικών ανακατατάξεων στα πλαίσια της διευρυμένης Ε.Ε..

Η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης με αναβάθμιση του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος και η παροχή κινήτρων εκπαίδευσης και απασχόλησης στα πλαίσια εκσυγχρονισμού και υποστήριξης του κοινωνικοοικονομικού τομέα για την προσέλκυση και συγκράτηση νέων και ενεργού πληθυσμού συνιστά καθοριστικό παράγοντα αναπτυξιακής ενίσχυσης, ευρύτητας ακτινοβολίας και ενδυνάμωσης της σημασίας της περιοχής σε περιφερειακή και διεθνή κλίμακα.

Οι δύο πόλεις διαθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα χαρακτηριστικά εκείνα που μπορούν να οδηγήσουν στην ανάπτυξη ενός επιτυχούς δίπολου. Με την εργασία αυτή έγινε μία πρώτη προσέγγιση στο δίπολο Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή, το οποίο δεν μπορούμε να πούμε ότι υφίσταται επί του παρόντος. Ως σήμερα δεν έχει σχεδιαστεί καμία κοινή στρατηγική για τις δύο πόλεις, τουλάχιστον από τους ανθρώπους που χαράσσουν πολιτικές στην περιοχή. Σκοπός της έρευνας αυτής είναι η αξιοποίηση

όλων των χαρακτηριστικών που διαθέτουν οι δύο πόλεις για το μελλοντικό σχεδιασμό και την διαμόρφωση του διπόλου.

Με την ανάπτυξη του διπόλου γενικότερα και την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας σε διάφορους τομείς σε συνδυασμό με την ένταξη της χώρας στην ONE αυξάνεται, προοπτικά, ο δυναμισμός και η ακτινοβολία της περιοχής στα Μεσογειακά, Βαλκανικά και Παρευξείνια κράτη, δεδομένης και της πρόσφατης διεύρυνσης της Ε.Ε.. Συνεπώς, η χάραξη κοινής στρατηγικής μπορεί να καταστήσει την περιοχή αναπτυξιακό κόμβο σε συνδυασμό με τις νέες συνθήκες που δημιουργούνται με τα έργα υποδομής που θα γίνουν στην περιοχή (πετρελαιοαγωγός και αγωγός φυσικού αερίου) και να εξαλείψει το μειονέκτημα της συνοριακής της θέσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΚΟΜΟΤΗΝΗ:
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΟΛΕΩΝ**

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Η έρευνα αυτή γίνεται στα πλαίσια Διπλωματικής Εργασίας της φοιτήτριας Χασάπη Μαριάνθης (ΑΕΜ: 632) του 5^{ου} έτους του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με επιβλέποντες τους κ. Πετράκο και κ. Αρβανιτίδη. Σκοπός της είναι να καταγράψει τις απόψεις των πολιτών της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής σχετικά με τη δυνατότητα συνεργασίας και τη δημιουργία αναπτυξιακού διπόλου μεταξύ των δυο πόλεων. Οι πληροφορίες που θα συλλεχθούν είναι απόλυτα εμπιστευτικές. Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα είναι διαθέσιμα σε κάθε ενδιαφερόμενο μετά από συνεννόηση με τη φοιτήτρια.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για τη συμμετοχή σας.

A. Οι παρακάτω ερωτήσεις αφορούν ζητήματα για τις μετακινήσεις μεταξύ των δύο πόλεων

Ερώτηση 1: Πόσο συχνά πιστεύετε ότι οι κάτοικοι της Αλεξανδρούπολης / Κομοτηνής επισκέπτονται την πόλη της Κομοτηνής / Αλεξανδρούπολης;

Σπανιότερα από μία φορά το μήνα	
Μία φορά το μήνα	
Μία φορά την εβδομάδα	
2-4 φορές την εβδομάδα	
5 φορές την εβδομάδα	
Περισσότερο από 5 φορές την εβδομάδα	

Ερώτηση 2: Αναφέρετε τους κυριότερους λόγους για τους οποίους γίνεται αυτή η μετακίνηση (επιλέξτε 2).

Εργασία	
Σπουδές	
Παροχή / Λήψη Υπηρεσιών	
Αγορές	
Διασκέδαση	
Διοικητικές Εξυπηρετήσεις	
Επίσκεψη Φιλικού Προσώπου	
Άλλο.....	

Ερώτηση 3: Σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 αξιολογήστε τις συνθήκες που ισχύουν για τη μετακίνηση αυτή (1: πολύ κακές, 5: πολύ καλές)

	Πολύ κακό ←→ Πολύ καλό				
	1	2	3	4	5
A) Οδικό Δίκτυο					
B) Δρομολόγια ΚΤΕΛ					
Γ) Δρομολόγια ΟΣΕ					
Δ) Εύρεση χώρου στάθμευσης στον προορισμό					

B. Η παρακάτω ερώτηση αφορά ζητήματα αντιπαλότητας των δύο πόλεων

Ερώτηση 4: Αξιολογήστε τα παρακάτω για τις δύο πόλεις.

	Σίγουρα όχι ←→ Σίγουρα ναι				
	1	2	3	4	5
A) Θεωρείτε πως υπάρχουν διαφωνίες σε πολιτικό επίπεδο μεταξύ των δύο πόλεων;					
B) Θεωρείτε πως υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων των δύο πόλεων;					
Γ) Θεωρείτε πως οι δύο πόλεις εμφανίζουν διαφορετικότητα σε θρησκευτικό επίπεδο;					
Δ) Θεωρείτε πως οι δύο πόλεις εμφανίζουν διαφορετικότητα σε πολιτισμικό επίπεδο;					
Ε) Θεωρείτε πως οι δύο πόλεις εμφανίζουν διαφορετικότητα σε φυλετικό επίπεδο;					
ΣΤ) Θεωρείτε πως υπάρχει ανταγωνιστικότητα μεταξύ των δύο πόλεων;					
Z) Θεωρείτε πως υπάρχει διαχωρισμός των δύο πόλεων όσον αφορά πολιτικές που εφαρμόζονται από το κεντρικό κράτος;					

Γ. Οι παρακάτω ερωτήσεις αφορούν την αντίληψη των πολιτών σε θέματα συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων

Ερώτηση 5: Αξιολογώντας σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 παρακαλώ εκφράστε την άποψή σας για τη συνεργασία στις δύο πόλεις (1: καθόλου, 5: πάρα πολύ).

	Σήμερα					Στο μέλλον (10 χρόνια)								
	Καθόλου		←→			Πάρα Πολύ		Καθόλου		←→			Πάρα Πολύ	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
A) Συνεργασία Τοπικής Αυτοδιοίκησης														
A ₁) Ζητήματα Ανάπτυξης														
A ₂) Ζητήματα Διαχείρισης														
A ₃) Ζητήματα Εκπαίδευσης														
A ₄) Ζητήματα Πολιτισμού														
A ₅) Ζητήματα Προβολής														
B) Συνεργασία Επιχειρήσεων														
Γ) Συνεργασία Φορέων Πολιτών														
Δ) Συνεργασία Εκκλησιών														

	Σήμερα					Στο μέλλον (10 χρόνια)								
	Καθόλου		↔			Πάρα Πολύ		Καθόλου		↔			Πάρα Πολύ	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Ε) Συνεργασία Επιχειρηματικών Φορέων														
ΣΤ) Άλλο.....														

Ερώτηση 6: Αξιολογώντας σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 παρακαλώ εκφράστε την άποψή σας (1: σίγουρα όχι, 5: σίγουρα ναι).

	Σίγουρα όχι		↔			Σίγουρα ναι	
	1	2	3	4	5		
Α) Κρίνετε αναγκαία τη δημιουργία ενιαίου πολιτικού φορέα διαχείρισης των δύο πόλεων;							
Β) Θεωρείτε πως η προοπτική ενός κοινού εμπορικού επιμελητηρίου θα προωθούσε καλύτερα τα συμφέροντα και των δύο πόλεων;							
Γ) Πιστεύετε πως η δημιουργία ενός ισχυρού διπόλου μπορεί να εξαλείψει το μειονέκτημα της συνοριακής θέσης της περιοχής;							
Δ) Πιστεύετε πως η κάθε πόλη ξεχωριστά μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς όφελος της άλλης;							
Ε) Θεωρείται σημαντική την δημιουργία κοινής πολιτικής για την ανάπτυξη της κάθε πόλης;							
ΣΤ) Πιστεύετε πως θα έπρεπε να υπάρξει περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων των δύο πόλεων;							

Ερώτηση 7: Αξιολογώντας σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 παρακαλώ εκφράστε την άποψή σας (1: σίγουρα όχι, 5: σίγουρα ναι).

	Σίγουρα όχι		↔			Σίγουρα ναι	
	1	2	3	4	5		
Α) Πιστεύετε ότι η οικονομική ανάπτυξη της μίας πόλης μπορεί να οδηγήσει σε αναπτυξιακή υστέρηση της άλλης;							

Δ. Η παρακάτω ερώτηση αφορά την αντίληψη των πολιτών όσον αφορά τις υφιστάμενες υποδομές της περιοχής

Ερώτηση 8: Αξιολογώντας σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 παρακαλώ εκφράστε την άποψή σας (1: καθόλου, 5: πάρα πολύ).

	Σήμερα					Στο μέλλον (10 χρόνια)								
	Καθόλου		↔			Πάρα Πολύ		Καθόλου		↔			Πάρα Πολύ	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Α) Το γεγονός ότι οι δύο πόλεις αποτελούν υπερνομαρχία θεωρείτε πως ευνοεί την ουσιαστική συνεργασία μεταξύ τους.														

	Σήμερα					Στο μέλλον (10 χρόνια)								
	Καθόλου		←→			Πάρα Πολύ		Καθόλου		←→			Πάρα Πολύ	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Β) Πιστεύετε πως η ύπαρξη Πανεπιστημίου στην περιοχή έχει λειτουργήσει συνδυαστικά προς όφελος και των δύο πόλεων;														
Γ) Πιστεύετε πως η ύπαρξη Αεροδρομίου στην περιοχή έχει λειτουργήσει συνδυαστικά προς όφελος και των δύο πόλεων;														
Δ) Πιστεύετε πως η ύπαρξη Λιμανιού στην περιοχή έχει λειτουργήσει συνδυαστικά προς όφελος και των δύο πόλεων;														
Ε) Πιστεύετε πως η ύπαρξη Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην περιοχή έχει λειτουργήσει συνδυαστικά προς όφελος και των δύο πόλεων;														

Ε. Οι παρακάτω ερωτήσεις στοχεύουν στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των δύο πόλεων από τους πολίτες

Ερώτηση 9: Παρακαλώ προσδιορίστε το βαθμό στον οποίο είστε ευχαριστημένοι από τη ζωή στην πόλη σας.

Καθόλου	
Λίγο	
Μέτρια	
Αρκετά	
Πολύ	

Ερώτηση 10: Θα μετακομίζατε στην πόλη της Αλεξανδρούπολης / Κομοτηνής αν ευνοούσαν οι συνθήκες;

Σίγουρα Όχι		←→			Σίγουρα Ναι	
1	2	3	4	5		

Ερώτηση 11: Ποια πόλη θεωρείτε πιο όμορφη;

Αλεξανδρούπολη	
Κομοτηνή	

Έχετε κάποια σχόλια να κάνετε σχετικά με την έρευνα;

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΑ

ΗΛΙΚΙΑ _____ ετών

ΦΥΛΟ

Άρρεν

Θήλυ

ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (έως που έχετε φτάσει και αποφοιτήσει)

Δημοτικό

Γυμνάσιο

Λύκειο

ΤΕΙ

Πανεπιστήμιο

Μεταπτυχιακές Σπουδές

ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Δημόσιος τομέας

Ιδιότητα: _____

2. Ιδιωτικός τομέας

Ιδιότητα: _____

ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Τόπος Διαμονής _____

Τόπος Καταγωγής _____

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Χάρτης 1: Υφιστάμενη Κατάσταση



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ.
 ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΚΟΜΟΤΗΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
 ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΧΑΣΑΠΗ ΜΑΡΙΑΝΘΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 600.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2007

Υπόμνημα

Οικισμοί	Σιδηροδρομικό Δίκτυο
○ 0 - 1000	----- Όρια Νομών
○ 1001 - 5000	— Ποτάμια
○ 5001 - 43326	■ Λίμνες
■ Πρωτεύουσες Νομών	⚓ Λιμάνι
Οδικό Δίκτυο	☉ Παραλίες
== Εγνατία Οδός	▲ Κάμπινγκ
— Πρωτεύον	⦿ Αρχαιολογικός Χώρος
— Δευτερεύον	▲ Κορυφές
— Επαρχιακό	

Χάρτης 2: Διάρθρωση Οικιστικού Δικτύου



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ.
 ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΚΟΜΟΤΗΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
 ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΧΑΣΑΠΗ ΜΑΡΙΑΝΘΗ

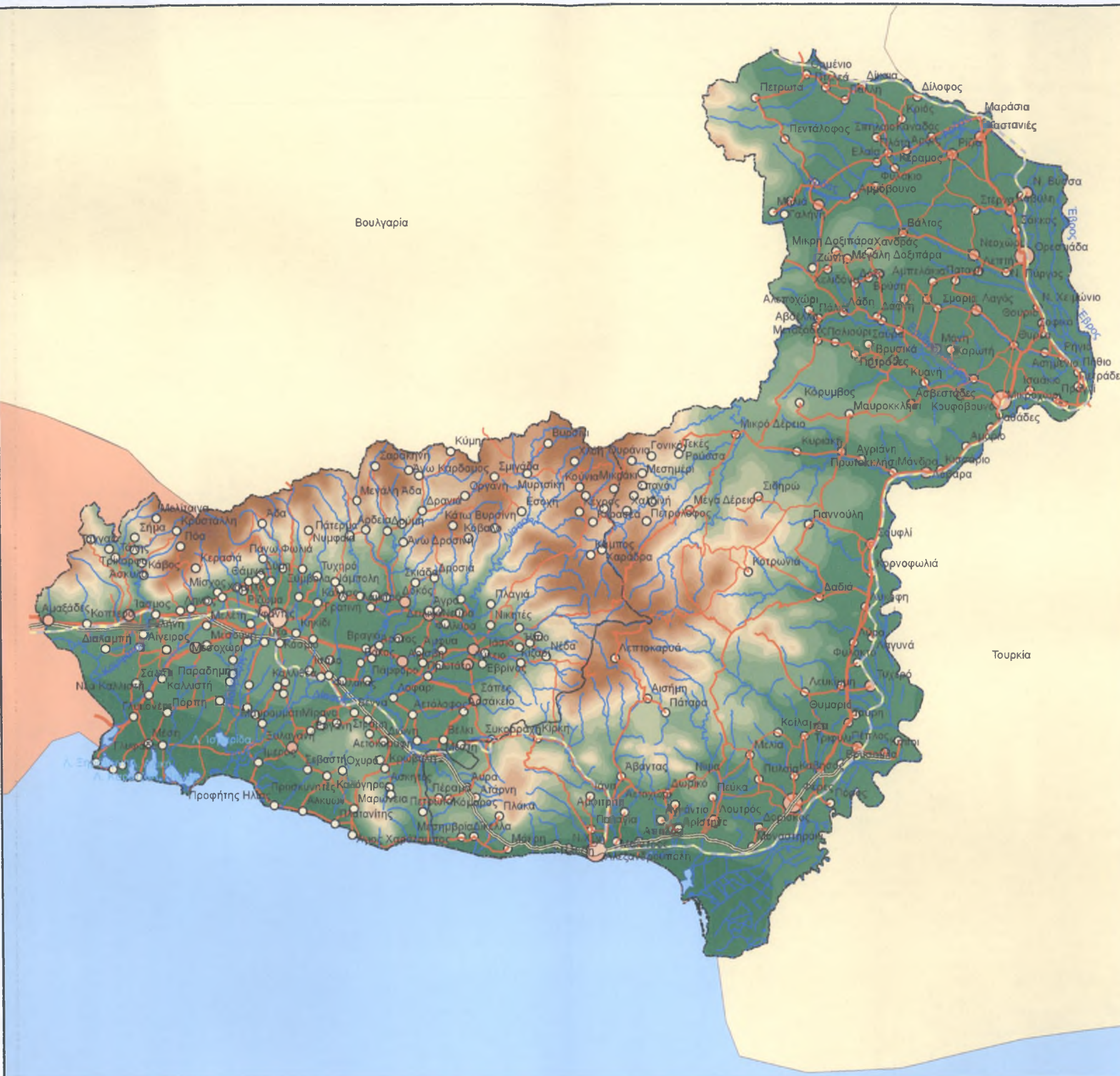
ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 500.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2007



Υπόμνημα

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| Οικισμοί | —●— Σιδηροδρομικό Δίκτυο |
| ○ 0 - 1000 | --- Ορια Νομών |
| ○ 1001 - 5000 | — Ποτάμια |
| ○ 5001 - 43326 | ■ Λίμνες |
| ■ Πρωτεύουσες Νομών | |
| Οδικό Δίκτυο | |
| — Εγνατία Οδός | |
| — Πρωτεύων | |
| — Δευτερεύων | |
| — Επαρχιακό | |



Χάρτης 3: Εξαρτήσεις Οικισμών



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ.
 ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΚΟΜΟΤΗΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
 ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΧΑΣΑΠΗ ΜΑΡΙΑΝΘΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 500.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2007

Υπόμνημα

Οικιστικό Δίκτυο

- 0 - 1000
- 1001 - 5000
- 5001 - 43326

Οδικό Δίκτυο

- Εγνατία Οδός
- Πρωτεύων
- Δευτερεύων
- Επαρχιακό

- Σιδηροδρομικό Δίκτυο
- Όρια Νομών
- Ποτάμια
- Λίμνες
- Εξαρτήσεις
 - Χαμηλές
 - Μέτριες
 - Υψηλές



Χάρτης 4: Θέση της Περιοχής Μελέτης στον Ευρύτερο Χώρο



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ,
ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΚΟΜΟΤΗΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΧΑΣΑΠΗ ΜΑΡΙΑΝΘΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 3.000.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2007

Υπόμνημα

- Περιοχή Μελέτης
- Όρια Νομών
- Άλλες Περιφέρειες
- Γειτονικές Χώρες



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Εικόνα 1: Μορφή του Πολεοδομικού Ιστού στην Αλεξάνδρουπολη



Πηγή: <http://www.alexandroupoli.net>

Εικόνα 2: Μορφή του Πολεοδομικού Ιστού στην Κομοτηνή



Πηγή: <http://www.komotini.gr>

Εικόνα 3: Άποψη της Πόλης της Κομοτηνής



Πηγή: <http://www.komotini-online.com>

Εικόνα 4: Ο Πύργος του Ρολογιού και το Τζαμί της Κομοτηνής



Πηγή: Τουριστικό Φυλλάδιο Δήμου Κομοτηνής, 2007

Εικόνα 5: Πανελλήνια Εμπορική Έκθεση «Θράκη» στη ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής



Πηγή: Τουριστικό Φυλλάδιο Δήμου Κομοτηνής, 2007

Εικόνα 6: Τμήμα της Εγνατίας Οδού μεταξύ των Δύο Πόλεων



Πηγή: <http://observatory.egnatia.gr>

Εικόνα 7: Ο Φάρος της Αλεξανδρούπολης



Πηγή: <http://chris-skg.blogspot.com>

Εικόνα 8: Αεροφωτογραφία της Αλεξανδρούπολης



Πηγή: <http://www.alexpolis.gr>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Γεωργιτισσοπούλου Μ., (1999), *Χώρος και Δραστηριότητα στην Καθημερινότητα της Κομοτηνής*, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος
2. Γραφείο Μελετών Γκάρζος Κ. κ.α., (1994), *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κομοτηνής*, Αθήνα
3. Γραφείο Μελετών Κορώνη Μ. κ.α., (1998), *Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης*, Θεσσαλονίκη
4. Εταιρία Παιδαγωγικών Επιστημών Κομοτηνής, Πρακτικά Επιστημονικού Συνεδρίου, (2006), *Η Κομοτηνή και ο Ευρύτερος Χώρος (Παρελθόν – Παρόν - Μέλλον)*, Κομοτηνή
5. Μαστορόπουλος Δ., (2003), *2η εργασία αξιολόγησης για την Αλεξανδρούπολη*, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στον Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό Πόλεων και Κτιρίων, Πάτρα
6. Μηλογιαννάκη Ν. κ.α (α), (2007), *Ελλάδα: Νομός Έβρου*, Τόμος 37^{ος}, Αθήνα: Δομή
7. Μηλογιαννάκη Ν. κ.α(β), (2007), *Ελλάδα: Νομός Ροδόπης*, Τόμος 39^{ος}, Αθήνα: Δομή
8. Νικολαΐδης Γ., (2007), «Αύξηση του συντελεστή δόμησης στην ΒΙΠΕ», Εφημερίδα Ο Χρόνος, 1455, σ. 3
9. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Έβρου – Ροδόπης, Νομαρχία Έβρου, (2004), *Στρατηγικό Σχέδιο Έβρος 2010*, Αλεξανδρούπολη
10. Νομαρχία Ροδόπης – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, (2006), *Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Νομού Ροδόπης*, Κομοτηνή
11. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης – Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας, (2005), *Στρατηγικό Σχέδιο του Νομού Μαγνησίας*, Βόλος
12. Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ., (2004), *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Κριτική
13. Πορτοκαλίδης Κ., (2000), *Περιοχή Άβαντος Αλεξανδρούπολης: Πολεοδομική Έρευνα και Σχεδιασμός – Προγραμματισμός Αναβάθμισης*, Διπλωματική

- Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος
14. Σταματίου Ελ. (α), (2004), «Μεσαία Αστικά Κέντρα στην Περιφέρεια - Χωρικοί Μετασχηματισμοί και Αναπτυξιακές Δυνατότητες: Η Περίπτωση της Αλεξανδρούπολης», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 10(3), σ. 49 - 72
 15. Σταματίου Ελ. (β), (2004), «Μεσαία Αστικά Κέντρα στην Περιφέρεια - Χωρικοί Μετασχηματισμοί και Αναπτυξιακές Δυνατότητες: Η Περίπτωση της Κομοτηνής», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 10(4), σ. 73 - 108
 16. Σταμπογλής Δ., (2007), «Οι Πόλεις του Μέλλοντός μας», Εφημερίδα Το Βήμα, 15044, σ. D06
 17. Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, (1997), *Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής*, Αθήνα
 18. Χαροντάκης Δ., (1998), «Θράκη: Ποιοι έφαγαν τις επιχορηγήσεις», Εφημερίδα Το Βήμα, 12470, σ. D02

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

19. Albrechts L., (1998) «The Flemish Diamond: Precious Gem and Virgin Area», *European Planning Studies* 6, pp. 411 - 424
20. Alonso W., (1973), «Urban zero population growth», *Daedalus* 109, pp. 191–206
21. Batten F., (1994), «Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century», *Urban Studies*, 32 (2) pp. 313 - 327
22. Camagni R. και Salone C. (1993), «Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework», *Urban Studies* 30(6), pp. 1053 - 1064
23. Capineri C. και Kamann D. (1998), *Synergy in networks: concepts*, Cheltenham: Edward Elgar.
24. Hall P. και Pain K., (2006), *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega – City Regions in Europe*, Malta: Gutenberg
25. Kloosterman R., (1996) «Double Dutch: polarization trends in Amsterdam and Rotterdam after 1980», *Regional Studies* 30, pp. 467 - 476

26. Kloosterman R. και Musterd S., (2001), «The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda», *Urban Studies*, 38(4), pp. 623 - 633.
27. Meijers E., (2004), «Polycentric Urban Regions and the Quest for synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?» *Urban Studies*, 42(4), pp. 765 -781.
28. Metaxas Γ. και Kallioras D., (2004), «Medium sized – cities’ economic development and regional competitiveness: The case of Larissa – Volos dipole in Thessaly region of Greece», *University of Thessaly Discussion Paper Series*, 10(7), pp.161 - 200
29. Parr J., (2003), «The Polycentric Urban Region: A closer inspection», *Regional Studies*, 38(3), pp. 231 - 240
30. Tsakiris St. etc, (2006), *Urban Dipoles of Thessaly*, Athens – Larissa: Regional Development Fund of Thessaly
31. Turok I. και Bailey N., (2004), «The Theory of Polycentric Urban Regions and its Application to Central Scotland», *European Planning Studies* 12 (7), pp. 152 - 176

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.alexandroupoli.net>

<http://www.alexpolis.gr>

<http://www.keletsis.gr>

<http://www.economics.gr>

<http://www.europa.eu>

<http://www.komotini.gr>

<http://www.komotini-online.com>

<http://chris-skg.blogspot.com>

<http://observatory.egnatia.gr>

<http://thesaurus/duth.gr>

