

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

## ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ  

---

ΧΩΡΕΣ ΜΕΛΗ ★ ΤΗΣ Ε.Ε

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Κ. ΛΑΛΕΝΗΣ  
ΕΚΠΟΝΗΤΡΙΑ: ΛΑΜΠΡΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ  
ΒΟΛΟΣ, 2008



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

Αριθ. Εισ.: 6560/1  
Ημερ. Εισ.: 09-10-2008  
Δωρεά: Συγγραφέα  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ  
2008  
ΛΑΜ

## **Περίληψη**

Αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι η παρουσίαση του πολεοδομικού σχεδιασμού και των πολιτικών που ακολουθούν οι νέες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχουν σημαντικές ομοιότητες στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν ορισμένες από τις χώρες με αποτέλεσμα να θέτουν τις ίδιες προτεραιότητες όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Σημαντικά στοιχεία που προσδιορίζουν τα πολεοδομικά προβλήματα είναι η έκταση μιας χώρας, ο πληθυσμός, η αστικοποίηση αλλά και τα ιστορικά γεγονότα που χαρακτηρίζουν κάθε χώρα. Ο Β' παγκόσμιος πόλεμος υπήρξε το έναυσμα για να γίνουν πιο εμφανή τα πολεοδομικά προβλήματα σε αρκετές από τις χώρες αλλά και για να ληφθούν από τους αρμόδιους φορείς ως σοβαρά προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν άμεσα μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι πιο μικρές σε έκταση χώρες αντιμετωπίζουν λιγότερο σημαντικά πολεοδομικά προβλήματα επομένως η διαδικασία του σχεδιασμού και οι προτεραιότητες που θέτουν εμφανίζουν ορισμένες διαφοροποιήσεις από τις υπόλοιπες χώρες.

## **Abstract**

Object of this work is the presentation of urban planning and policies of the new countries of European Union. There are many resemblances of the problems that the countries are facing so they place the same priorities with regard to the urban planning. The most important elements that determine the urban problems are the extent of country, the population, the urbanisation and also the historical facts that characterize each country. World War II was the spark in order to become more obvious the urban problems in most of the countries but also in order to be received by the governments as serious problems that should have been faced immediately through urban planning. Smallest in extent countries face less important urban problems so the priorities that they place present some differentiations from the other countries.

## **Ευχαριστίες**

Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας, υπήρξε σημαντική η συμβολή κάποιων ανθρώπων τους οποίους θα ήθελα να ευχαριστήσω.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κωνσταντίνο Λαλένη, επίκουρο καθηγητή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για τη βοήθεια στην επιλογή του θέματος και για την καθοδήγηση, τις παρατηρήσεις και την βοήθεια στην περάτωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω το προσωπικό του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως στην Λευκωσία για τη χορήγηση σημαντικών στοιχείων που αφορούσαν την εργασία μου.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω να αποδώσω στους γονείς μου για την πολύτιμη στήριξή τους και συμπαράσταση όλα αυτά τα χρόνια και στους φίλους μου για τα υπέροχα φοιτητικά χρόνια που ζήσαμε μαζί.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	1
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ</b> .....	7
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	8
1. Γενικά χαρακτηριστικά των νέων χωρών μελών της ΕΕ.....	8
2. Οι πόλεις στις νέες χώρες μέλη της Ε.Ε.....	10
3. Η θέση των πόλεων.....	12
4. Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις.....	14
4.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	14
4.2 Οικονομικά προβλήματα.....	17
4.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	18
5. Πολιτικές.....	20
5.1 Ο ρόλος των εθνικών, περιφερειακών, και τοπικών αστικών πολιτικών.....	21
5.2 Η σημασία των τοπικών πολεοδομικών πολιτικών.....	23
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΣΕΧΙΑ</b>	
1.1 Εισαγωγή.....	26
1.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	27
1.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Τσεχία.....	29
1.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	29
1.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	30
1.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	30
1.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Τσεχία.....	31
1.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	31
1.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις Περιφερειακές πολιτικές.....	31
1.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	32
1.5 Νόμος πολεοδομικού σχεδιασμού.....	32
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΟΥΓΓΑΡΙΑ</b>	
2.1 Εισαγωγή.....	35
2.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	35
2.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Ουγγαρία.....	38
2.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	38
2.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	39
2.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	39
2.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Ουγγαρία.....	40
2.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	41
2.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις Περιφερειακές πολιτικές.....	43
2.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	43
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΠΟΛΩΝΙΑ</b>	
3.1 Εισαγωγή.....	45
3.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	46

3.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Πολωνία.....	48
3.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	48
3.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	48
3.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	49
3.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Πολωνία.....	50
3.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	50
3.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις Περιφερειακές πολιτικές.....	51
3.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	52
3.5 Προβλήματα που αφορούν τον πολεοδομικό σχεδιασμό.....	52
3.6 Τοπικά Σχέδια.....	53

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΣΛΟΒΑΚΙΑ**

4.1 Εισαγωγή.....	56
4.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	57
4.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Σλοβακία.....	59
4.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	59
4.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	59
4.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	60
4.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Σλοβακία.....	61
4.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	61
4.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις Περιφερειακές πολιτικές.....	62
4.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	62

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΣΛΟΒΕΝΙΑ**

5.1 Εισαγωγή.....	64
5.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	64
5.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Σλοβενία.....	66
5.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	66
5.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	67
5.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Σλοβενία.....	68
5.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	68
5.4.2 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	69

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΕΣΘΟΝΙΑ**

6.1 Εισαγωγή.....	71
6.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	71
6.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Εσθονία.....	73
6.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	73
6.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	74
6.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	75
6.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Εσθονία.....	76
6.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	76
6.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις Περιφερειακές πολιτικές.....	77
6.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	78
6.5 Συστήματα πολεοδομικού σχεδιασμού.....	78

6.5.1 Πολεοδομικός νόμος.....	78
-------------------------------	----

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΛΕΤΟΝΙΑ**

7.1 Εισαγωγή.....	82
7.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	82
7.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Λετονία.....	85
7.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	85
7.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	86
7.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	87
7.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Λετονία.....	87
7.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	87
7.4.2 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	88
7.5 Επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού.....	89

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ**

8.1 Εισαγωγή.....	92
8.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	92
8.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Λιθουανία.....	94
8.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	94
8.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	95
8.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	95
8.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Λιθουανία.....	96
8.4.1 Πολεοδομικά ζητήματα στις εθνικές πολιτικές.....	96
8.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις Περιφερειακές πολιτικές.....	96
8.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	97
8.5 Τρέχουσα κατάσταση και κύρια προβλήματα στον σχεδιασμό.....	98
8.6 Νόμος χωρικού σχεδιασμού.....	99

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : ΚΥΠΡΟΣ**

9.1 Εισαγωγή.....	102
9.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	102
9.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Κύπρο.....	104
9.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα.....	104
9.3.2 Οικονομικά προβλήματα.....	105
9.3.3 Κοινωνικά προβλήματα.....	105
9.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Κύπρο.....	106
9.4.1 Πολεοδομικά ζητήματα στις εθνικές πολιτικές.....	106
9.4.2 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	106
9.5 Αρμόδιες αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού.....	107
9.6 Προβλήματα που αφορούν τον πολεοδομικό σχεδιασμό.....	108

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 : ΜΑΛΤΑ**

10.1 Εισαγωγή.....	112
10.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	112

10.3	Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Μάλτα.....	114
10.3.1	Πολεοδομικά προβλήματα.....	114
10.3.2	Οικονομικά προβλήματα.....	115
10.3.3	Κοινωνικά προβλήματα.....	115
10.4	Πολεοδομικές πολιτικές στη Μάλτα.....	115
10.4.1	Εθνική πολεοδομική πολιτική.....	115
10.4.2	Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές.....	116

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 : ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ**

11.1	Εισαγωγή.....	119
11.2	Πολεοδομικά προβλήματα στη Βουλγαρία.....	119
11.3	Διοικητική οργάνωση.....	120
11.3.1	Αρμοδιότητες των διοικητικών οργάνων.....	121
11.4	Νόμος εδαφικής οργάνωσης.....	122
11.4.1	Νόμος χωρικού σχεδιασμού.....	122
11.4.2	Περιεχόμενο και διαδικασία σχεδιασμού σύμφωνα με το νόμο.....	124
11.4.3	Τύποι σχεδίων και σχεδιαστικών εργαλείων.....	125
11.4.4	Έγκριση/συμφωνία των σχεδίων.....	128
11.4.5	Επίβλεψη των σχεδίων.....	129

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12 : ΡΟΥΜΑΝΙΑ**

12.1	Εισαγωγή.....	134
12.2	Γενικά χαρακτηριστικά.....	134
12.3	Πολεοδομικές πολιτικές και αστικοποίηση στη Ρουμανία.....	135
12.3.1	Σοσιαλιστική αστικοποίηση (1948-1989).....	136
12.3.2	Το αστικό δίκτυο μετά το 1989.....	139
12.4	Πολεοδομικός νόμος.....	141

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	146
---------------------------	-----

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	148
---------------------------	-----



## **Κατάλογος Πινάκων**

- Πίνακας 1:** Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά των νέων χωρών της ΕΕ  
**Πίνακας 2:** Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά των πρωτευουσών των νέων χωρών της ΕΕ  
**Πίνακας 3:** Πολεοδομικά προβλήματα στις πόλεις των νέων χωρών της ΕΕ  
**Πίνακας 4:** Οικονομικά προβλήματα στις πόλεις των νέων χωρών της ΕΕ  
**Πίνακας 5:** Κοινωνικά προβλήματα στις πόλεις των νέων χωρών της ΕΕ  
**Πίνακας 6:** Χαρακτηρισμός των πολεοδομικών πολιτικών στις νέες χώρες της ΕΕ  
**Πίνακας 7:** Μεταβολή του πληθυσμού στις μεγάλες πόλεις(1970-2001)  
**Πίνακας 8:** Η ηλικιακή δομή του πληθυσμού,μερίδιο σε ποσοστά (1991-2001)  
**Πίνακας 9:** Ποσοστά ανεργίας (%)  
**Πίνακας 10:** Πληθυσμιακές μεταβολές στην Ουγγαρία και τη Βουδαπέστη  
**Πίνακας 11:** Κατά κεφαλήν ΑΕΠ και επίσημα ποσοστά ανεργίας στις μεγαλύτερες Ουγγρικές πόλεις  
**Πίνακας 12:** Πληθυσμιακές μεταβολές στις πόλεις της Πολωνίας  
**Πίνακας 13:** Οικονομικοί δείκτες για τις μεγάλες πόλεις (Πολωνία)  
**Πίνακας 14:** Πληθυσμιακές μεταβολές στις μεγαλύτερες πόλεις της Σλοβακίας(1970-2000)  
**Πίνακας 15:** Δομή Πληθυσμού σε αστικές και μη-αστικές περιοχές (1991-2002)  
**Πίνακας 16:** Μεταβολή πληθυσμού στις μεγαλύτερες πόλεις της Εσθονίας  
**Πίνακας 17:** Αστικός και αγροτικός πληθυσμός στην Εσθονία κατά ομάδες ηλικίας και εθνικότητας  
**Πίνακας 18:** Δημογραφικά χαρακτηριστικά του αστικού πληθυσμού (Λετονία)  
**Πίνακας 19:** Οικονομικό σχεδιάγραμμα των δημοκρατικών πόλεων (Λετονία)  
**Πίνακας 20:** Κατανομή πληθυσμού στις περιοχές των τοπικών σχεδίων (Μάλτα)  
**Πίνακας 21:** Πρόβλεψη πληθυσμού 1995-2050 (Ρουμανία)  
**Πίνακας 22:** Πληθυσμός κατά ομάδες ηλικίας 2004 (Ρουμανία)  
**Πίνακας 23:** Οικονομικοί δείκτες (Ρουμανία)  
**Πίνακας 24:** Το ποσοστό αστικοποίησης σε σημαντικές περιφέρειες της Ρουμανίας  
**Πίνακας 25:** Κατανομή του αστικού πληθυσμού ανά κατηγορίες

## Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική με θέμα «Πολεοδομικός Σχεδιασμός στις νέες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης» έχει ως σκοπό να παρουσιάσει τα πολεοδομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι δώδεκα χώρες που έγιναν πρόσφατα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς επίσης τις πολιτικές και τον σχεδιασμό που ακολουθούν για την επίλυση αυτών των προβλημάτων.

Την 1η Μαΐου του 2004, δέκα νέες χώρες προσχώρησαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή η επέκταση υπήρξε η μεγαλύτερη που έγινε ποτέ στην Ε.Ε. Η επέκταση αυτή περιλαμβάνει τρεις βαλτικές χώρες (Εσθονία, Λετονία, και Λιθουανία), τέσσερις χώρες που άνηκαν επίσης στον κομμουνιστικό φραγμό πριν από τους σημαντικότερους μετασχηματισμούς στο τέλος της δεκαετίας του '80 (Τσεχία, Ουγγαρία, Πολωνία, και Σλοβακία) μια χώρα που άνηκε στο παρελθόν στη δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σλοβενία) και δύο νησιά της Μεσογείου (Μάλτα και Κύπρος). Η Ρουμανία και η Βουλγαρία εντάχθηκαν στην Ε.Ε το 2007.

Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω ότι σημαντική βοήθεια στην διεκπαιρέωση της εργασίας υπήρξε η μελέτη “Urban Issues and urban policies of the new EU countries” των Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen και Al Baan, η οποία απετέλεσε τη βάση για την δομή της εργασίας μαζί με τη συλλογή των επιπλέον στοιχείων για κάθε χώρα. Για τις χώρες που εντάχθηκαν στην ΕΕ το 2007, Βουλγαρία και Ρουμανία, δεν υπάρχουν αρκετά διαθέσιμα στοιχεία που να αφορούν τα πολεοδομικά ζητήματα και να δίνουν την συνολική εικόνα της κατάστασης που επικρατεί στις χώρες αυτές με αποτέλεσμα τα κεφάλαια που τις αφορούν να παρουσιάζουν ορισμένες διαφοροποιήσεις στη δομή των περιεχομένων.

### **1. Γενικά χαρακτηριστικά των νέων χωρών μελών της ΕΕ**

Μια από τις σημαντικότερες εξελίξεις για δέκα από τις δώδεκα νέες χώρες της ΕΕ είναι ο μετασχηματισμός τους στο τέλος της δεκαετίας του '80 από σοσιαλιστικές χώρες σε κεφαλαιοκρατικές χώρες. Μετά από δεκαετίες κεντρικής καθοδήγησης από το κράτος σχεδόν σε όλους τους τομείς, η πολιτική και οικονομική μεταλλαγή άλλαξε την

οργάνωση των κοινωνιών αυτών των χωρών με έναν επαναστατικό τρόπο. Ο μεγάλος μετασχηματισμός εμφανίστηκε το 1989 για την Τσεχοσλοβακία, την Ουγγαρία και την Πολωνία. Το 1991, η Λετονία, η Εσθονία και η Λιθουανία έγιναν ανεξάρτητες χώρες. Στο ίδιο έτος, η Σλοβενία έγινε ανεξάρτητη μετά τον διαχωρισμό της Γιουγκοσλαβίας. Το 1993 η Τσεχοσλοβακία χωρίστηκε σε δύο ανεξάρτητες χώρες, την Τσεχία και την Σλοβακία. Έχει γίνει σαφές από διάφορες δημοσιεύσεις ότι αυτές οι ριζικές αλλαγές έχουν οδηγήσει όχι μόνο σε θετικές εξελίξεις, όπως περισσότερη ελευθερία για τους κατοίκους των χωρών, αλλά και στην εμφάνιση προβλημάτων που στο παρελθόν ήταν άγνωστα σε αυτές τις χώρες όπως η ανεργία και ο κοινωνικός και χωρικός διαχωρισμός βάσει του εισοδήματος και της εθνικότητας.

Μια από τις σημαντικότερες εξελίξεις στις πρώην-σοσιαλιστικές χώρες είναι η ιδιωτικοποίηση του οικιστικού αποθέματος. Πριν από το μετασχηματισμό, η πλειοψηφία του αστικού οικιστικού αποθέματος άνηκε στο κράτος. Τώρα αναγνωρίζεται ότι η ιδιωτικοποίηση προκαλεί πολυάριθμα προβλήματα. Οι νέοι ιδιοκτήτες έχουν συχνά σχετικά χαμηλό εισόδημα και δεν μπορούν να επισκευάσουν και να διατηρήσουν τις κατοικίες τους, ή να διαχειριστούν τα κτίρια και τα κτήματα στα οποία βρίσκονται οι κατοικίες. Επιπλέον, υπάρχει ασάφεια όσον αφορά τους δημόσιους και ημικρατικούς χώρους, επειδή συνήθως δεν ιδιωτικοποιούνται. Συνεπώς, είναι ασαφές ποιος είναι ο αρμόδιος για αυτές τις περιοχές. Η Μάλτα και η Κύπρος είναι σαφώς διαφορετικές λόγω του ότι δεν υπήρξαν ποτέ υπό σοσιαλιστικό καθεστώς.

Οι νέες χώρες της ΕΕ έχουν μερικά κοινά στοιχεία, αλλά παρουσιάζουν και πολλές διαφορές. Από τον πίνακα I γίνεται σαφές ότι, από άποψη πληθυσμού, υπάρχουν μερικές πολύ μικρές χώρες (όπως η Μάλτα και η Σλοβενία), μερικές χώρες που είναι κάπως μεγαλύτερες (όπως η Λιθουανία και η Σλοβακία), δύο χώρες που έχουν περισσότερους από 10 εκατομμύριο κατοίκους (Ουγγαρία και η Τσεχία), ενώ η Πολωνία είναι κατά πολύ η μεγαλύτερη χώρα. Στο σύνολο, οι νέες χώρες της ΕΕ προσθέτουν έναν πληθυσμό περίπου 75 εκατομμυρίων στην ΕΕ.

Όσον αφορά την ανάπτυξη του πληθυσμού, είναι σαφές ότι μερικές χώρες αυξάνονται ακόμα (όπως η Πολωνία, η Μάλτα, και η Σλοβενία), ενώ άλλες έχουν σημειώσει μείωση του πληθυσμού τους την τελευταία δεκαετία (όπως η Ουγγαρία). Η Λιθουανία και η Εσθονία παρουσιάζουν επίσης σχετικά μεγάλη μείωση του πληθυσμού.

Σε αυτές τις χώρες η αποδημία των Ρώσων είναι ένας από τους βασικούς λόγους για αυτήν την πληθυσμιακή μείωση. Η μικρή πληθυσμιακή μείωση στην Τσεχία προκαλείται κυρίως λόγω γερασμένου πληθυσμού και χαμηλού ποσοστού γεννήσεων. Η Κύπρος παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό αύξησης του πληθυσμού.

Το κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) είναι πολύ χαμηλό στις δώδεκα νέες χώρες της ΕΕ σε σχέση με το μέσο όρο των υπόλοιπων χωρών μελών της Ε.Ε. Τα τρία κράτη της Βαλτικής και η Σλοβακία έχουν τους χαμηλότερους αριθμούς, ενώ η Σλοβενία έχει το υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ των προηγούμενων σοσιαλιστικών κρατών. Η Μάλτα και ειδικά η Κύπρος έχουν υψηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ, σε σχέση με τις υπόλοιπες δέκα νέες χώρες μέλη της ΕΕ.

**Πίνακας 1: Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά των δέκα νέων χωρών της ΕΕ**

	Cz	Hu	Po	Sk	Sv	Es	La	Li	Cy	Ma
Αριθ. των κατοίκων σε χιλιάδες	10,229 (2007)	9,956 (2007)	38,518 (2007)	5,447 (2007)	2,009 (2007)	1,315 (2007)	3,575 (2007)	3,454 (2007)	788 (2007)	401 (2007)
Αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία 10 έτη	-0.6%	-2.2%	0.8%	1.2%	2.6%	-10.3%	-13%	-6.2%	16.4%	7.6%
κατά κεφαλήν ΑΕΠ (ΕΥΡ)	7,100	6,500	5,000	4,600	11,300	4,900	3,600	4,400	15,400	10,300

Πηγή: έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*. Οι αριθμοί για το ΑΕΠ είναι από το NRC Handelsblad

## 2. Οι πόλεις στις νέες χώρες μέλη της ΕΕ

Οι δώδεκα νέες χώρες της ΕΕ παρουσιάζουν διαφορετικά πολεοδομικά σχέδια. Δεν υπάρχει κανένα πολύ μεγάλο αστικό μητροπολιτικό κέντρο (όπως το Λονδίνο ή το Παρίσι) στις νέες χώρες της ΕΕ, και μόνο πέντε πόλεις έχουν περισσότερο από ένα εκατομμύριο κατοίκους, η Βουδαπέστη στην Ουγγαρία (1,8 εκατομμύρια κάτοικοι), η

Βαρσοβία στην Πολωνία (1,6 εκατομμύρια), και η Πράγα στην Τσεχία (1,2 εκατομμύρια), η Σόφια στη Βουλγαρία και το Βουκουρέστι στη Ρουμανία.

Μερικές χώρες έχουν σαφώς μια πόλη η οποία είναι πληθυσμιακά μεγαλύτερη από τις υπόλοιπες. Το Ταλίν είναι η μεγαλύτερη πόλη στην Εσθονία Η Βουδαπέστη είναι η μεγαλύτερη πόλη στην Ουγγαρία και ο πληθυσμός της Ρήγας ξεπερνά αριθμητικά τον πληθυσμό των υπόλοιπων πόλεων στη Λετονία. Το ίδιο ισχύει για την Πράγα στην Τσεχία.

Σε άλλες χώρες οι διαφορές μεταξύ των μεγαλύτερων πόλεων δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες. Η Πολωνία είναι το σαφέστερο παράδειγμα μιας χώρας με έναν σχετικά μεγάλο αριθμό μεγάλων πόλεων. Η δεύτερη πόλη της Λιθουανίας (Kaunas) έχει μόνο 188.000 κατοίκους λιγότερο από την πρωτεύουσα Vilnius.

Η μεγαλύτερη πόλη στη Σλοβενία (Λουμπλιάνα) έχει μόνο περίπου 260.000 κατοίκους. Είναι μικρότερη σε πληθυσμό από τη δέκατη μεγαλύτερη πόλη της Πολωνίας. Η πρωτεύουσα της Κύπρου είναι ακόμα μικρότερη ενώ στη Μάλτα βρισκόνται μόνο μικρές πληθυσμιακά πόλεις.

**Πίνακας 2: Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά των πρωτευουσών των νέων χωρών της Ε.Ε**

	Cz	Hu	Po	Sk	Sv	Es	La	Li	Cy*	Ma
Πληθυσμός της μεγαλύτερης πόλης, σε χιλιάδες	1,169 (2001)	1,719 (2003)	1,609 (2001)	427 (2002)	265 (2002)	397 (2003)	764 (2000)	553 (2004)	206	**
Αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία 10 έτη	-3.7%	-4.7%	-2.6%	-4.5%	-0.8%	-6.4%	**	**	**	**
Ποσοστό του πληθυσμού της μεγαλύτερης πόλης στο συνολικό πληθυσμό	11.4%	16.9%	4.2%	7.9%	13.5%	29.3%	32.5%	16.0%	29.4%	**

Πηγή: έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*, \*\* Κανένα στοιχείο διαθέσιμο.

Μερικές από τις δώδεκα νέες χώρες της ΕΕ έχουν έντονο το στοιχείο της αστικοποίησης. Αυτό το φαινόμενο μπορεί εν μέρει να ανιχνευθεί στον πίνακα 2. Η Λετονία και η Εσθονία ξεχωρίζουν σαφώς εδώ: η πρωτεύουσα της Εσθονίας (Ταλίν) φιλοξενεί σχεδόν το 30% του συνολικού πληθυσμού της χώρας, σχεδόν το ένα τρίτο του συνολικού πληθυσμού της χώρας ζει στη Ρήγα, την πρωτεύουσα της Λετονίας. Αυτές οι μεγάλες αναλογίες είναι, εν μέρει, αποτέλεσμα της προηγούμενη σοβιετικής πολιτική όπου οι βιομηχανίες είχαν συγκεντρωθεί στις αστικές περιοχές. Αυτή η πολιτική προσέλκυσε μεγάλους αριθμούς εργαζομένων σε αυτές τις πόλεις. Το μικρό μερίδιο του πληθυσμού της Βαρσοβίας στο συνολικό πληθυσμό της Πολωνίας είναι μια σαφής ένδειξη του πολυκεντρικού χαρακτήρα του αστικού συστήματος σε αυτήν την χώρα.

Στη Μάλτα το 91% του πληθυσμού ζει στις αστικές περιοχές, στη Λετονία ο αντίστοιχος αριθμός είναι 70%, στην Τσεχία είναι σχεδόν 64% και στην Πολωνία, σχεδόν 62%.

### **3. Η θέση των πόλεων**

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες και πόλεις έχουν περάσει από μια περίοδο αναδιάρθρωσης της οικονομίας τους. Η βιομηχανική βάση μειώθηκε βαθμιαία, ενώ η οικονομία στον τομέα των υπηρεσιών προχώρησε σταθερά. Οι περισσότερες πόλεις στις νέες χώρες της ΕΕ δεν αποτελούν εξαίρεση σε αυτόν τον κανόνα. Η βιομηχανική οικονομία έχει μειωθεί, αν και λιγότερο βαθμιαία και πιο ξαφνικά απ'ό,τι στις δυτικοευρωπαϊκές πόλεις.

Οι πολιτικοί μετασχηματισμοί που πραγματοποιήθηκαν περίπου το 1990 περιέλαβαν μια ξαφνική μετατόπιση από ένα σοσιαλιστικό κράτος σε ένα πιο βασισμένο στην αγορά οικονομικό πρότυπο. Αυτή η μετατόπιση σήμανε ότι ξαφνικά όλα τα είδη βιομηχανίας έγιναν περιττά. Για την Εσθονία, παραδείγματος χάριν, πριν από την ανεξαρτησία της, το εμπόριο κατευθυνόταν προς τη Σοβιετική Ένωση, ενώ τώρα περισσότερο από τα δύο τρίτα του εμπορίου κατευθύνονται προς χώρες της ΕΕ.

Για μερικές πόλεις στις νέες χώρες της ΕΕ είναι σαφές ότι η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα αντικαταστάθηκε από την απασχόληση στον τομέα των υπηρεσιών. Στη Λετονία, μερικοί κλάδοι κατασκευής, όπως η παραγωγή τροφίμων, η κατασκευή μηχανημάτων, οι χημικές ουσίες, ο ιματισμός έχουν γίνει ακόμα σημαντικότεροι από την άποψη των εργασιών. Σε μερικά από τα κεφάλαια των χωρών γίνεται εμφανές ότι οι αρχές της τοπικής κυβέρνησης καταβάλλουν επίμονες προσπάθειες να προσελκύσουν μεγάλες, πολυεθνικές επιχειρήσεις προκειμένου να παραχθούν νέες θέσεις εργασίας, κάτι το οποίο δεν είναι εύκολο. Σε μερικές περιπτώσεις οι πόλεις ανταγωνίζονται σαφώς η μια με την άλλη. Σε άλλες περιπτώσεις η βασική υποδομή μιας πόλης μπορεί να μην είναι πολύ καλή με αποτέλεσμα η εγκατάσταση μεγάλων εταιρειών να θεωρείται δύσκολη. Οι ευρωπαϊκές πόλεις αποτελούν όλο και περισσότερο μέλη παγκόσμιων (ή τουλάχιστον ευρωπαϊκών) δικτύων ή οικονομιών. Αυτή η κατάσταση αναγνωρίζεται και στις νέες χώρες της ΕΕ. Η Βαρσοβία στοχεύει σαφώς να είναι σημαντικός φορέας στην ευρωπαϊκή αστική ιεραρχία. Στη Σλοβακία, το κεντρικό κράτος έχει αναγνωρίσει τη σημασία μιας πόλης με ευνοϊκή θέση στους διεθνείς άξονες μεταφορών και την συμμετοχή στο διεθνή ανταγωνισμό ως κρίσιμο ζήτημα στην αστική ανάπτυξη. Η Σλοβενία ελπίζει να ωφεληθεί από την εγγύτητά της με δύο χώρες της ΕΕ, την Αυστρία και την Ουγγαρία. Η πρωτεύουσα αυτής της χώρας, η Λουμπλιάνα, βρίσκεται στα σταυροδρόμια των διαπεριφερειακών συνδέσεων μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον. Αυτή η θέση επηρεάζει την ανταγωνιστική θέση της περιοχής αρκετά. Η Λουμπλιάνα προσπαθεί σαφώς να καθιερωθεί ως σημαντική πόλη της Κεντρικής Ευρώπης.

Η ελκυστικότητα των αστικών περιοχών δεν καθορίζεται μόνο από τις ευκαιρίες απασχόλησης. Για τη Σλοβακία, ο ιστορικός, πολιτιστικός, και κοινωνικός ρόλος της πόλης υποτιμήθηκε στη σοσιαλιστική περίοδο. Μετά από το μετασχηματισμό, η ανανέωση των ιστορικών οικοδομικών τετραγώνων και των κοινοφελών ζωνών με νέες προσόψεις, πεζοδρόμια, φωτεινούς σηματοδότες ήταν σημάδια μιας νέας στάσης απέναντι στις πόλεις.

#### **4. Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις**

Οι πόλεις είχαν να αντιμετωπίσουν μια γρήγορη αύξηση των προβλημάτων σε διάφορες τομείς. Αυτά τα προβλήματα είχαν, σε ορισμένες περιπτώσεις, άμεση σχέση με τον πολιτικό και οικονομικό μετασχηματισμό ενώ σε άλλες περιπτώσεις η πορεία των γεγονότων είναι λιγότερο σαφής. Παραδείγματος χάριν, σε περιπτώσεις όπου τα ποσοστά ανεργίας δεν καταχωρήθηκαν πριν από το μετασχηματισμό, είναι ασαφές εάν η ανεργία έχει γίνει πιο προβληματική.

Στην Ολλανδική πολεοδομική πολιτική έχει γίνει μια διάκριση μεταξύ φυσικών, οικονομικών, και κοινωνικών προβλημάτων. Αν και η επικάλυψη των προβλημάτων σε αυτούς τους τομείς είναι αναπόφευκτη, αυτή η διάκριση διευκολύνει την ανάλυση των προβλημάτων που αναγνωρίζονται στα πολιτικά έγγραφα σε αυτές τις νέες χώρες της ΕΕ. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν τρεις πίνακες στους οποίους καταγράφονται τα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις σε κάθε χώρα. Η ερμηνεία αυτών των πινάκων απαιτεί μεγάλη προσοχή. Λόγω της έλλειψης εθνικών πολεοδομικών πολιτικών, η αναγνώριση αυτών των προβλημάτων μπορεί να είναι διαφορετική σε κάθε πόλη. Οι πίνακες επομένως παρέχουν μόνο μια πολύ γενική περίληψη της αναγνώρισης των αστικών προβλημάτων στις χώρες.

##### *4.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

Στον πίνακα 3 παρουσιάζονται πολλά από τα αστικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στις νέες χώρες μέλη της Ε.Ε. Δείχνει επίσης ότι μερικά προβλήματα φαίνονται να είναι πιο σημαντικά από άλλα. Πρόσφατα, το πρόβλημα της ασφάλειας έχει εισαχθεί ως τέταρτος τομέας αυτής της πολιτικής. Τα ζητήματα σχετικά με την κυκλοφορία (συμφόρηση, στάθμευση) είναι ιδιαίτερα προβληματικά στις περισσότερες χώρες. Όπως υποδεικνύεται σε διάφορα κεφάλαια, αυτό το πρόβλημα είναι συνέπεια της τεράστιας αύξησης στην ιδιοκτησία αυτοκινήτων και της χρήσης αυτοκινήτων την τελευταία δεκαετία. Τα προβλήματα κυκλοφορίας επιδεινώνονται από την ανεπαρκή οδική υποδομή, ειδικά σε μερικές από τις πρώην-σοσιαλιστικές χώρες ορισμένοι δρόμοι είναι πάρα πολύ στενοί, κάτι το οποίο προκαλεί κυκλοφοριακή



συμφόρηση και προβλήματα πρόσβασης στα κέντρα των πόλεων και στις κατοικημένες περιοχές. Οι χώροι στάθμευσης είναι ανεπαρκείς, επειδή κατά την διάρκεια του σχεδιασμού ο αναμενόμενος αριθμός αυτοκινήτων ήταν πολύ χαμηλότερος. Επίσης, λόγω της χαμηλής ποιότητας των υπηρεσιών των αστικών μέσων μεταφοράς (σπάνιες υπηρεσίες, ανεπαρκής χρηματοδότηση), η ανάγκη να χρησιμοποιηθεί ένα αυτοκίνητο έχει αυξηθεί. Η ανάγκη για τη χρήση των αστικών μέσων μεταφοράς γίνεται ιδιαίτερα επιτακτική στις περιπτώσεις όπου ο χώρος εργασίας βρίσκεται μακριά από τον χώρο της κατοικίας. Η Κύπρος αποτελεί μια σαφή εξαίρεση αφού δεν παρουσιάζονται σημαντικά προβλήματα στη οδική σύνδεση των πόλεων.

**Πίνακας 3 : Πολεοδομικά προβλήματα στις πόλεις των νέων χωρών της ΕΕ**

	Cz	Hu	Po	Sk	Sv	Es	La	Li	Cy	Ma
Αστική επέκταση	+	?	-	-	+	-	-	-	+	++
Μειωμένα οικιστικά αποθέματα (πριν Β Π.Π)	-	+	+	-	-	+	++	?	-	++
Μειωμένα οικιστικά αποθέματα (μετα Β Π.Π)	++	-	+	++	-	+	++	++	-	-
Έλλειψη χώρων πρασίνου	-	-	-	++	-	-	-	-	+	+
Ρύποι στους δρόμους	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Ηχορύπανση	-	-	+	+	+	-	?	+	-	-
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	++	+	+	++	++	++	+	+	+	++
Έλλειψη χώρων στάθμευσης	++	+	+	+	++	++	+	+	++	++
Ποιότητα των αστικών μεταφορικών μέσων	++	+	-	++	+	-	++	+	++	++
Αποκομιδή των αποβλήτων	-	++	+	+	+	-	+	+	-	-
Προβλήματα	-	+	+	+	++	+	+	+	-	-

δικτύων αποχέτευσης										
Μολυσμένο έδαφος	+	+	+	+	+	-	?	?	-	-
Μειωμένος αριθ. καταστημάτων	-	-	+	-	+	-	-	-	-	-
Μειωμένος αριθ. δημόσιων υπηρεσιών	-	-	?	-	?	-	?	-	-	-

Εξήγηση: ++ ναι, αναγνωρίζεται ως μεγάλης σημασίας πρόβλημα, + ναι, αναγνωρίζεται ως πρόβλημα, αλλά όχι πολύ σημαντικό, - όχι, αυτό δεν αναγνωρίζεται ως πρόβλημα, ? ασαφής εάν είναι πρόβλημα

Πηγή: έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*

Η αστική επέκταση αναφέρεται σε διάφορες χώρες ως σημαντικό πρόβλημα των αστικών συγκροτημάτων. Η ανεξέλεγκτη προαστικοποίηση μπορεί να καταστρέψει τις πράσινες περιοχές γύρω από τις πόλεις και η διάκριση μεταξύ των αστικών και αγροτικών περιοχών να είναι δύσκολη. Η προαστικοποίηση μπορεί να οδηγήσει σε αυξανόμενες κυκλοφοριακές ροές και αυξανόμενη ατμοσφαιρική ρύπανση (όπως αναφέρεται για τη Σλοβενία). Επιπλέον, οι υπάρχουσες αστικές γειτονιές μπορούν να χάσουν πληθυσμό και αυτή η απώλεια μπορεί να είναι καταστρεπτική για τις εμπορικές υπηρεσίες σε ορισμένα μέρη της πόλης και ακόμη και για την τοπική ταυτότητα εκείνων των γειτονιών (όπως έχει αναφερθεί για τη Μάλτα).

Η μείωση των οικιστικών αποθεμάτων φαίνεται να είναι ένα σημαντικό πρόβλημα σε αρκετές από τις χώρες. Στις περισσότερες περιπτώσεις, το πρόβλημα των οικιστικών αποθεμάτων έγινε μεγαλύτερο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτό είναι επίσης ευρέως γνωστό από τη λογοτεχνία όπου τα μεγάλα κτήματα κατοικιών που χτίστηκαν μεταξύ 1960 και 1990 αρχίζουν τώρα να υποφέρουν από ένα πλήθος προβλημάτων, όπως τεχνικά ελλείμματα αλλά και κοινωνικά προβλήματα. Σε όλη την Ευρώπη ένα σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού ζει ακόμη σε αυτές τις προβληματικές κατοικίες. Στη Λετονία, το 59% πληθυσμού ζει σε τέτοια κτίσματα. Η τεχνολογία που χρησιμοποιήθηκε στην κατασκευή των κατοικιών προκάλεσε τεχνικά προβλήματα, όπως η χαμηλή θερμική μόνωση (που αναφέρεται στις περιπτώσεις της Λετονίας, της Λιθουανίας, και της Πολωνίας), που έχει σαν αποτέλεσμα υψηλές ενεργειακές δαπάνες.

Υπάρχουν όμως και εξαιρέσεις όπως στη Σλοβενία όπου οι πολυκατοικίες βρίσκονται ακόμη σε αρκετά καλή κατάσταση.

Σε μερικές χώρες, η παροχή βασικών υπηρεσιών φαίνεται να είναι προβληματική. Η αποκομιδή των αποβλήτων είναι ανεπαρκής και τα αποχετευτικά δίκτυα είναι ξεπερασμένα. Είναι σαφές ότι, σε αυτές τις χώρες, οι τοπικές αρχές είτε δεν έχουν τους οικονομικούς πόρους που απαιτούνται για να λυθούν τα προβλήματα αυτά είτε έχουν θέσει διαφορετικές προτεραιότητες. Τα προβλήματα με τα μολυσμένα εδάφη είναι ιδιαίτερα εμφανή στις πέντε προηγούμενες σοσιαλιστικές χώρες στη μέση της Ευρώπης (Τσεχία, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία). Αυτή η ρύπανση είναι μια άμεση συνέπεια της ξεπερασμένης βιομηχανικής οικονομίας και των βιομηχανικών περιοχών που τώρα έχουν εγκαταλειφθεί. Αυτές οι περιοχές αναμένουν τώρα την αναδιαμόρφωση, αλλά το γεγονός ότι ήταν εγκατεστημένες βαριές βιομηχανίες σε αυτές τις περιοχές καθιστά συχνά την ανάπτυξη ακριβή και επομένως δυσκολότερη. Οι τοπικές αρχές στερούνται συχνά τους πόρους για να επαναξιοποιήσουν αυτές τις περιοχές και ο ιδιωτικός τομέας έχει συχνά άλλες προτεραιότητες. Από τις δώδεκα χώρες, η Κύπρος φαίνεται να έχει τα λιγότερα πολεοδομικά προβλήματα.

#### 4.2 Οικονομικά προβλήματα

Στις περισσότερες χώρες η ανεργία βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα, με εξαίρεση την Κύπρο. Η ανεργία είναι ένα νέο χαρακτηριστικό γνώρισμα για τις πρώην-σοσιαλιστικές χώρες, επειδή δεν είχε καταχωρηθεί ως πρόβλημα πριν από το μετασχηματισμό. Σε πολλές χώρες τα ποσοστά ανεργίας είναι χαμηλότερα στις πόλεις απ'ό,τι στις αγροτικές περιοχές.

Το επίπεδο φτώχειας εξαρτάται κατά ένα μεγάλο μέρος από τον καθορισμό αυτής της έννοιας. Είναι δύσκολο να γίνει σύγκριση του επιπέδου φτώχειας στις νέες χώρες τις Ε.Ε για τον λόγο ότι χρησιμοποιούν διαφορετικούς μεθόδους μέτρησης. Εντούτοις, είναι σαφές ότι η φτώχεια θεωρείται ως προβληματικό ζήτημα σε έξι από τις δώδεκα χώρες. Σε όλες τις χώρες το μέσο εισόδημα είναι πολύ χαμηλό σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της ΕΕ, και ιδιαίτερα σε σχέση με τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες. Το πρόβλημα του κοινωνικού αποκλεισμού βρίσκεται περίπου στο ίδιο επίπεδο με τα ζητήματα της

φτώχειας. Η Τσεχία, η Κύπρος και η Μάλτα φαίνονται να αντιμετωπίζουν τα λιγότερα οικονομικά προβλήματα.

**Πίνακας 4: Οικονομικά προβλήματα στις πόλεις των νέων χωρών της ΕΕ**

	Cz	Hu	Po	Sk	Sv	Es	La	Li	Cy	Ma
Ένδεια	-	++	+	+	+	+	++	-	-	-
Κοινωνικός αποκλεισμός	-	+	+	+	+	+	+	+	-	-
Ανεργία	+	++	++	++	+	++	++	+	-	+
Μακροπρόθεσμη ανεργία	+	?	+	++	+	+	++	+	-	-
Δαπάνες κατοικίας	-	+	++	+	+	+	+	+	+	-

Εξήγηση: ++ ναι, αυτό αναγνωρίζεται ως πολύ μεγάλο πρόβλημα, + ναι, αυτό αναγνωρίζεται ως πρόβλημα, αλλά λιγότερο σημαντικό - όχι, αυτό δεν αναγνωρίζεται ως πρόβλημα; ασαφής εάν αυτό είναι ένα πρόβλημα

Πηγή: κεφάλαια χωρών στην έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*

### *Κοινωνικά προβλήματα*

Σε σύγκριση με τα πολεοδομικά και τα οικονομικά προβλήματα, τα κοινωνικά προβλήματα φαίνονται να είναι λιγότερο σημαντικά όσον αφορά το περιεχόμενο των πολιτικών. Εντούτοις, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών. Στη Κύπρο τα κοινωνικά προβλήματα δεν είναι πολύ σημαντικά. Επίσης η Μάλτα και η Τσεχία δεν φαίνονται να έχουν μεγάλα προβλήματα στον τομέα των κοινωνικών ζητημάτων κυρίως λόγω του ότι ο αριθμός των κατοίκων σε αυτές τις χώρες είναι πολύ μικρότερος σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ. Σοβαρά κοινωνικά προβλήματα αντιμετωπίζουν η Σλοβακία και η Λιθουανία, όπως επίσης σε ελαφρώς μικρότερη έκταση, η Λετονία και η Σλοβενία.

Από διάφορες εκθέσεις των χωρών γίνεται σαφές ότι η εγκληματικότητα και τα προβλήματα σχετικά με τα ναρκωτικά βρίσκονται σε άνοδο. Συνεπώς, σε μερικές χώρες, οι κάτοικοι νιώθουν ανασφάλεια στις πόλεις που κατοικούν. Στον πίνακα 5

παρουσιάζονται τα κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νέα κράτη μέλη της Ε.Ε.

**Πίνακας 5: Κοινωνικά προβλήματα στις πόλεις των νέων χωρών της ΕΕ**

	Cz	Hu	Po	Sk	Sv	Es	La	Li	Cy	Ma
Πληθυσμιακή ή πίεση	-	?	-	-	-	-	-	?	-	+
Μείωση πληθυσμού	-	+	-	++	+	++	+	+	-	-
Χωρικός διαχωρισμός με βάση το εισόδημα	-	-	-	+	-	-	-	+	-	-
Διαχωρισμός με βάση την εθνικότητα	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-
Κοινωνική πόλωση	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-
Έλλειψη στέγης	+	+	-	+	+	-	-	+	-	-
Εγκληματικότητα	+	+	+	++	+	+	+	++	-	-
Προβλήματα με ναρκωτικά	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+
Κατάλογοι αναμονής για κατοικία	-	+	+	+	+	+	+	+	-	-

Εξήγηση: ++ ναι, αυτό αναγνωρίζεται ως πολύ μεγάλο πρόβλημα, + ναι, αυτό αναγνωρίζεται ως πρόβλημα, αλλά λιγότερο σημαντικό - όχι, αυτό δεν αναγνωρίζεται ως πρόβλημα ; ασαφής εάν αυτό είναι ένα πρόβλημα

Πηγή: κεφάλαια χωρών στην έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*

## 5. Πολιτικές

Στον πίνακα 6 δίνεται μια συνοπτική επισκόπηση του χαρακτήρα των αστικών πολιτικών στις δέκα νέες χώρες της ΕΕ. Η περίληψη δείχνει ότι οι τοπικές πρωτοβουλίες

φαίνονται σημαντικές στις περισσότερες χώρες, ενώ η προσοχή από το κράτος για τα αστικά προβλήματα είναι γενικά περιορισμένη.

**Πίνακας 6: Χαρακτηρισμός των πολεοδομικών πολιτικών στις νέες χώρες της ΕΕ**

	Cz	Hu	Po	Sk	Sv	Es	La	Li	Cy	Ma
Εθνική πολεοδομική πολιτική	-	-	-	-	Ναι	-	-	-	-	-
Αστικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές	-	-	Ναι	Ναι	-	-	-	-	-	Ναι
Αστικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές	-	-	-	-	-	Ναι	-	Ναι	-	-
Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	-

Πηγή: έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*

### 5.1 Ο ρόλος των εθνικών, περιφερειακών, και τοπικών αστικών πολιτικών

Ενώ οι περισσότερες δυτικοευρωπαϊκές χώρες έχουν μια εθνική πολεοδομική πολιτική, σχεδόν καμία από τις δώδεκα νέες χώρες της ΕΕ δεν περιλαμβάνει στις εθνικές

πολιτικές τα πολεοδομικά ζητήματα. Τα πολεοδομικά προβλήματα στην Τσεχία εξετάζονται από τις τοπικές αρχές, μερικές φορές με την υποστήριξη του κράτους. Προκειμένου να ληφθεί οικονομική ενίσχυση από το κράτος, απαιτείται συνήθως συγχρηματοδότηση από τους δημοτικούς προϋπολογισμούς. Η ίδια κατάσταση ισχύει στην Ουγγαρία όπου οι τοπικές αρχές προσπαθούν να συνεργαστούν με τον ιδιωτικό τομέα. Στην Πολωνία δεν υπάρχει επίσης καμία εθνική πολεοδομική πολιτική. Στη Σλοβακία το κράτος κατέχει έναν σημαντικό ρόλο όσον αφορά τα πολεοδομικά προβλήματα, αν και συγχρόνως θεωρεί ότι ανήκουν στις αρμοδιότητες των τοπικών αρχών.

Η Εσθονία δεν έχει μια συγκεκριμένη πολεοδομική πολιτική σε εθνικό επίπεδο. Υπάρχει επίσης μια έλλειψη κατανόησης, συντονισμού, και ελέγχου της αστικής ανάπτυξης. Το εθνικό έγγραφο χωροταξίας (Εσθονία 2010) αναφέρει την ανάπτυξη των τοπικών κέντρων και ενός ισορροπημένου δικτύου πόλεων, αλλά μόνο σε γενικούς όρους. Ο στόχος της περιφερειακής πολιτικής είναι μια ισορροπημένη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Οι πόλεις δεν λαμβάνουν ιδιαίτερη προσοχή σε αυτά τα έγγραφα. Υπάρχει, εντούτοις, ένα πρόγραμμα για τις κωμοπόλεις με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων. Στη Λιθουανία υπάρχουν μερικά υπομνήματα που κατευθύνονται σε τέτοια ζητήματα όπως την επένδυση στην υποδομή, την περιφερειακή ανάπτυξη, και τον σχεδιασμό χρήσεων γης. Αυτά τα υπομνήματα δεν είναι καθαρά αστικά στην εστίασή τους, αλλά φυσικά τα ζητήματα που αναφέρονται ισχύουν και για τις πόλεις. Είναι επίσης σαφές, ότι αυτά τα σχέδια και οι πολιτικές ενδιαφέρονται μόνο για μερικά (αστικά) ζητήματα και ότι μια σαφώς διατυπωμένη πολεοδομική πολιτική δεν υπάρχει ούτε στη Λιθουανία. Σε περιφερειακό επίπεδο, το ενιαίο έγγραφο προγραμματισμού (κατευθύνσεις για την κατανομή της ενίσχυσης της ΕΕ) έχει μια ισχυρή προκατάληψη προς τις μεγάλες πόλεις και είναι το μόνο πρόγραμμα που συνδέεται σαφώς με τους υλικούς πόρους. Πολλές πόλεις στη Λιθουανία έχουν υιοθετήσει τα στρατηγικά σχέδια. Η ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη της τοπικής υποδομής είναι σημαντικά στοιχεία σε αυτά τα σχέδια. Η Λετονία δεν έχει επίσης καμία εθνική αστική πολιτική. Οι τοπικές αρχές στη Λετονία ασχολούνται όλο και περισσότερο με τις πολεοδομικές στρατηγικές και τα προγράμματα

δράσης. Αυτές οι αστικές στρατηγικές κυμαίνονται από καθαρά οικονομικές σε περιβαλλοντικές και πιο ολοκληρωμένες προσεγγίσεις στην αστική ανάπτυξη.

Η Κύπρος, δεν έχει εθνική πολεοδομική πολιτική. Το στρατηγικό σχέδιο της Λευκωσίας είναι η μόνη περιεκτική πολεοδομική πολιτική σε κοινοτική βάση. Το σχέδιο είναι βασισμένο στα σενάρια που θα κάλυπταν τις απαιτήσεις των ποικίλων πολιτικών διαμορφώσεων της Κύπρου στο μέλλον. Οι εθνικές πολιτικές στη Μάλτα είναι σχεδόν αυτόματα πολεοδομικές πολιτικές λόγω του υψηλού βαθμού αστικοποίησης. Η πολιτική πολεοδομικού σχεδιασμού της Μάλτας παρουσιάζεται στο «Σχέδιο Δόμησης». Αυτό το σχέδιο περιέχει μια περιεκτική προσέγγιση στην ανάπτυξη και συντονίζει τις μεμονωμένες τομεακές πολιτικές. Η αρχή σχεδιασμού ΜΕΡΑ είναι αρμόδια για τα περιβαλλοντικά και αστικά θέματα της Μάλτας. Το περιβάλλον της Μάλτας και η αρχή σχεδιασμού (ΜΕΡΑ) είναι κυρίως αρμόδια για τα αστικά θέματα. Τέλος, η Σλοβενία έχει μια σαφή εθνική πολεοδομική πολιτική, αν και οι στόχοι διατυπώνονται κυρίως σε χωρικούς όρους χωρίς να γίνετε αναφορά σε κοινωνικοοικονομικά ζητήματα.

Η έλλειψη μιας εθνικής πολεοδομικής πολιτικής σίγουρα δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει καμία πολεοδομική πολιτική. Οι τοπικές αρχές δίνουν προσοχή στα πολεοδομικά προβλήματα και καταβάλλουν ιδιαίτερη προσπάθεια για την επίλυση τους. Οι οικονομικοί πόροι, εντούτοις, για την επίλυση αυτών των προβλημάτων φαίνεται να είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες περιοχές. Η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα είναι επομένως αναπόφευκτη. Οι επιλογές που γίνονται εξαρτώνται επομένως σε μεγάλη ή μικρή έκταση από την ετοιμότητα του ιδιωτικού τομέα να συμμετέχει στις πολεοδομικές πολιτικές. Στις περισσότερες περιπτώσεις αυτή η ετοιμότητα εξαρτάται κατά ένα μεγάλο μέρος από τις προοπτικές για κέρδος για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Αυτή η προϋπόθεση μπορεί, φυσικά, να οδηγήσει τις τοπικές αρχές σε δύσκολα διλήμματα.

## *5.2 Η σημασία των τοπικών πολεοδομικών πολιτικών*

Οι τοπικές πολεοδομικές πολιτικές είναι σημαντικές σε όλες τις χώρες για την εξέταση των αστικών προβλημάτων. Οι δώδεκα χώρες επιδεικνύουν μερικές σαφείς διαφορές.



Στην Τσεχία η δύναμη και η επιρροή των τοπικών αρχών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική τους κατάσταση. Οι τοπικές αρχές λαμβάνουν χρήματα από διάφορα είδη φόρων, όπως ο φόρος εισοδήματος και ο φόρος ιδιοκτησίας. Οι μεγάλες πόλεις έχουν γενικά μεγαλύτερο κατά κεφαλήν εισόδημα από τις κωμοπόλεις και τις μικρότερες τοπικές αρχές. Οι τοπικές κυβερνήσεις στην Τσεχία έχουν έτσι μια σαφή αυτονομία σχετικά με τις πολεοδομικές πολιτικές τους, αλλά η δυνατότητα να εφαρμοστούν εξαρτάται κυρίως από την οικονομική θέση τους.

Στην Ουγγαρία, οι τοπικές αρχές είναι επίσης αυτόνομες οντότητες. Το 1990, δημιουργήθηκαν συνολικά 3.139 τοπικές αρχές. Όπως και στην Τσεχία, οι τοπικές αρχές λαμβάνουν χρήματα από τους τοπικούς φόρους, αλλά και από τις κρατικές επιχορηγήσεις και διάφορες άλλες πηγές. Για τη Βουδαπέστη, αναφέρεται ότι η ακραία διοικητική αποκέντρωση της δημόσιας διοίκησης εμποδίζει το στρατηγικό σχεδιασμό.

Η μετατόπιση από τις κεντρικά ελεγχόμενες πολιτικές προς τις τοπικές πολιτικές είναι μια σημαντική λειτουργία σε όλες τις πρώην-σοσιαλιστικές χώρες στην Ευρώπη. Για την Πολωνία έχει αναφερθεί ότι οι τοπικές κυβερνήσεις δεν ήταν έτοιμες για τους στόχους, ειδικότερα επειδή έπρεπε να συνεργαστούν με τον ιδιωτικό τομέα. Τα προβλήματα συντονισμού αναφέρονται για τη Βαρσοβία, η οποία ήταν δημοτική οργάνωση 11 δήμων μεταξύ 1994 και 2002. Από το 2002, η Βαρσοβία έχει γίνει πάλι μια διοικητική μονάδα, το οποίο σημαίνει ότι το Συμβούλιο των πόλεων μπορεί να εξετάσει τα γενικά ζητήματα και το συντονισμό (τώρα 18) περιοχών στην πόλη. Όπως στην Ουγγαρία, φαίνεται σαφές ότι οι τεμαχισμένες δομές δεν βοηθούν στη δημιουργία αποδοτικών πολεοδομικών πολιτικών.

Στη Σλοβακία οι τοπικές αρχές είναι επίσης οι κύριοι συντελεστές όσον αφορά τις πολεοδομικές πολιτικές. Οι τοπικές αρχές συνεργάζονται συχνά με ιδιωτικές και μη κυβερνητικές οργανώσεις για να αναπτύξουν τα αστικά προγράμματα. Στο κεφάλαιο σχετικά με τη Σλοβακία προτείνεται ότι, μετά από την υποχώρηση του κεντρικού κράτους όσον αφορά τα αστικά προβλήματα, οι τοπικές κυβερνήσεις αφέθηκαν από μόνες τους, αλλά με μόνο την περιορισμένη δύναμη και τους πόρους.

Στη Σλοβενία οι τοπικές αρχές έχουν ένα υψηλό επίπεδο αυτονομίας στο σχεδιασμό των στρατηγικών και των προγραμμάτων σε τοπικό επίπεδο. Οι τοπικές αρχές

υποστηρίζονται οικονομικά από το κράτος ενώ υπάρχουν προϋπολογισμοί για κάθε πολιτική και πρόγραμμα ανάπτυξης.

Στην Εσθονία, οι τοπικές αρχές εξαρτώνται σε σημαντικό βαθμό από τις κρατικές χρηματοδοτήσεις που ποτέ δεν φαίνεται να είναι αρκετές. Επομένως το οικονομικό πρόβλημα στη χώρα είναι αρκετά σημαντικό και επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της χώρας σε όλους τους τομείς.

Η Λετονία είναι σχετικά μικρή χώρα, αλλά περιλαμβάνει 535 πόλεις, κωμοπόλεις, και τοπικές αρχές. Όπως σε όλες τις πρώην-σοσιαλιστικές χώρες, οι ευθύνες της τοπικής κυβέρνησης στον τομέα των πολεοδομικών πολιτικών είναι σημαντικές και οι τοπικές αρχές έχουν ιδιαίτερη αυτονομία στον καθορισμό των προτεραιοτήτων. Το μεγαλύτερο μέρος των χρημάτων που απαιτούνται προέρχεται από το φόρο εισοδήματος.

Για τη Λιθουανία, δεν έχει γίνει ακόμα σαφές τι αρμοδιότητες έχουν οι τοπικές αρχές. Αλλά, όσον αφορά την οργάνωση των πολεοδομικών πολιτικών, δεν διαμορφώνουν καμία εξαίρεση: το επίπεδο τοπικής κυβέρνησης φαίνεται να είναι σημαντικότερο από το περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Στην Κύπρο η διαφορά με τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες είναι ότι τα χρήματα προέρχονται κυρίως από έναν κεντρικό προϋπολογισμό, το οποίο σημαίνει ότι οι τοπικές αρχές έχουν πολύ λιγότερη δύναμη. Στη Μάλτα τα τοπικά συμβούλια δεν έχουν καμία δύναμη λήψης αποφάσεων ή εφαρμογής όσον αφορά τα πολεοδομικά ζητήματα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **ΤΣΕΧΙΑ**

# 1. Τσεχία

## 1.1 Εισαγωγή

Μετά από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, οι Τσέχοι και οι Σλοβάκοι της πρώην αυстроουγγρικής αυτοκρατορίας ενώθηκαν για να διαμορφώσουν την Τσεχοσλοβακία. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, οι ηγέτες της νέας χώρας είχαν να αντιμετωπίσουν τις απαιτήσεις των υπολοίπων εθνικών μειονοτήτων που υπήρχαν στη δημοκρατία της Τσεχοσλοβακίας, όπως οι Γερμανοί και οι Ουκρανοί. Το 1968, οι προσπάθειες των ηγετών της χώρας να φιλελευθεροποιήσουν τον κομμουνιστικό κανόνα και να δημιουργήσουν « το σοσιαλισμό με ένα ανθρώπινο πρόσωπο », έφτασαν στο τέλος μετά την εισβολή των στρατευμάτων της συμφωνίας της Βαρσοβίας. Με την κατάρρευση της σοβιετικής αρχής το 1989, η Τσεχοσλοβακία επανάκτησε την ελευθερία της μέσω μιας ειρηνικής "επανάστασης". Η Τσεχική Δημοκρατία έγινε ανεξάρτητο κράτος τον Ιανουάριο 1993 μετά τη διάσπαση της Τσεχοσλοβακίας σε δύο μέρη. Πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η Τσεχοσλοβακία ήταν ένα από τα 10 πλέον ανεπτυγμένα βιομηχανικά κράτη του κόσμου και η μόνη χώρα της Κεντρικής Ευρώπης με δημοκρατικό πολίτευμα μέχρι το 1938. Η Τσεχία προσχώρησε στο ΝΑΤΟ το 1999 και στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

Η τσεχική πρωτεύουσα, Πράγα, έχει ηλικία μεγαλύτερη των 1 000 ετών και διαθέτει μεγάλο πλούτο ιστορικής αρχιτεκτονικής διαφορετικών τεχνοτροπιών. Γι' αυτό ακριβώς, η πόλη αποτελεί το αγαπημένο σκηνικό πολλών δημιουργών του διεθνούς κινηματογράφου.

Η μεταποιητική βιομηχανία εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική οικονομική δραστηριότητα, ιδίως στον τομέα παραγωγής αυτοκινήτων, εργαλειομηχανών και μηχανολογικού εξοπλισμού. Οι βιομηχανίες σιδήρου και χάλυβα είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τη Μοραβία. Τα κύρια καλλιεργούμενα προϊόντα είναι ο αραβόσιτος, τα ζαχαρότευτλα, οι πατάτες, το σιτάρι, το κριθάρι και η σίκαλη. Λόφοι και βουνά - ιδανικό περιβάλλον για σκι, ορεινό ποδήλατο και πεζοπορία - καλύπτουν το 95% περίπου της χώρας. ([http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

## 1.1 Γενικά χαρακτηριστικά

Στην Τσεχία ο πληθυσμός είναι περίπου 10,3 εκατομμύρια ενώ η έκταση της χώρας είναι 78.864 km<sup>2</sup> Πάνω από το 70% του πληθυσμού ζουν στις πόλεις.

Οι πιο μεγάλες πόλεις στην Τσεχία με πληθυσμό άνω των 150.000 κατοίκων είναι η Πράγα (1.17 εκατ. κάτοικους), και οι πόλεις Brno (376.000), Ostrava (317.000) και Plzen(165.000). Μετά από το 1991 ο αστικός πληθυσμός άρχισε να μειώνεται, όχι όμως ο συνολικός πληθυσμός.

**Πίνακας 7: Αύξηση του πληθυσμού στις μεγάλες πόλεις (1970-2001)**

Απογραφή πληθυσμού							
	Πληθυσμός				Ποσοστιαία ανάπτυξη (%)		
	1970	1980	1991	2001*	1980	1991	2001
Τσεχία	9,807,696	10,291,927	10,302,215	10,230,060	4.9	0.1	-0.7
Πράγα	1,140,654	1,182,186	1,214,174	1,169,106	3.6	2.7	-3.7
Μπρνο	344,218	371,463	388,296	376,172	7.9	4.5	-3.1
Οστράβα	297,171	322,073	327,371	316,744	8.4	1.6	-3.2
Plzeň	152,560	170,701	173,008	165,259	11.9	1.4	-4.5

Πηγή: Τσεχική στατιστική υπηρεσία, στοιχεία απογραφής (σημείωση: ο πληθυσμός υπολογίζεται για το 2001.)

Τα κέντρα των πόλεων και οι προαστιακές περιοχές είναι τα εδάφη που υποβάλλονται στη ριζικότερη αστική αλλαγή. Ενώ οι περισσότερες πόλεις χαρακτηρίστηκαν, τη δεκαετία του '90, από την τεράστια εισροή επένδυσης στα κέντρα των πόλεων που συνδέθηκαν με την εμπορευματοποίησή τους, τη φυσική αναβάθμιση, και την μείωση του πληθυσμού, η πρόσφατη προαστικοποίηση στο τέλος της δεκαετίας του '90 είναι η δυναμικότερη διαδικασία που αλλάζει τα μητροπολιτικά τοπία.

Σύμφωνα με τα δημογραφικά στοιχεία, η χώρα χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλά ποσοστά γεννήσεων. Η Πράγα, πρωτεύουσα της Τσεχίας, έχει το χαμηλότερο ποσοστό σε ηλικίες κάτω των 12 ετών και το υψηλότερο ποσοστό ηλικιωμένων σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις της χώρας. Τα βιομηχανικά κέντρα, όπως η Οστράβα, που

επηρεάστηκαν στο παρελθόν από υψηλά επίπεδα μετανάστευσης ενός νέου εργατικού δυναμικού, έχουν τώρα μια νεώτερη δομή ηλικίας.

**Πίνακας 8: Η ηλικιακή δομή του πληθυσμού, μερίδιο σε ποσοστά (1991-2001)**

Ηλικία	0-14		16-64		65+	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Έτος						
Τσεχία	21.0	16.2	66.3	70.0	12.7	13.8
Πράγα	18.5	13.4	66.2	70.4	15.4	16.2
Μπρνο	19.7	14.4	66.1	70.0	14.2	15.7
Οστράβα	20.8	16.4	67.8	71.0	11.3	12.7
Plzeň	19.8	14.1	67.9	70.8	12.4	15.1

Πηγή: Απογραφή 2001

#### Οικονομικά χαρακτηριστικά

Υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ των τσεχικών πόλεων σχετικά με τη δομή της οικονομικής δραστηριότητας των κατοίκων τους και των διαθέσιμων εργασιών. Από την έναρξη της οικονομικής μεταρρύθμισης το 1991, η οικονομική αναδόμηση είχε έντονες επιπτώσεις στις τοπικές αγορές εργασίας. Η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα μειώθηκε, ενώ ο αριθμός υπαλλήλων στον τριτογενή τομέα αυξήθηκε. Παρά την καθολική πτώση στον δευτερογενή τομέα, υπάρχουν ακόμα σημαντικές διαφορές μεταξύ των πόλεων. Στην Πράγα το ποσοστό απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα είναι λιγότερο από 15%, ενώ στην Οστράβα, η οποία είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη στην Τσεχία, το ποσοστό αγγίζει το 37%.

**Πίνακας 9: Ποσοστά ανεργίας (%)**

	Τσεχία	Πράγα	Μπρνο	Οστράβα	Plzeň
1998	7.5	2.3	6.0	12.0	6.7
1999	9.4	3.5	8.1	15.9	8.3
2000	8.8	3.4	7.9	16.6	7.3
2001	8.9	3.4	8.6	16.2	7.2
2002	9.8	3.7	10.0	17.2	7.4

Πηγή: Τσεχική Στατιστική υπηρεσία

### **1.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Τσεχία**

#### *1.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

##### *Αστική επέκταση*

Η σημαντικότερη αλλαγή στο φυσικό αστικό περιβάλλον είναι αυτή που συνδέεται με τη χωρική αύξηση των προαστιακών περιοχών. Ο συμπαγής χαρακτήρας της πρώην σοσιαλιστικής πόλης αλλάζει μέσω της γρήγορης μετατροπής σε εμπορικό και κατοικημένο προάστειο που λαμβάνει τη μορφή ανεξέλεγκτης επέκτασης. Οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες της αστικής επέκτασης απειλούν τώρα τη βιώσιμη μητροπολιτική ανάπτυξη σε όλη την Τσεχία.

Μερικές από τις κατοικίες που κατασκευάστηκαν με τη χρήση της προκατασκευασμένης τεχνολογίας κατά τη διάρκεια της δεκαετία του '60 μέχρι τη δεκαετία του '80, απειλούνται τώρα από φυσική και κοινωνική πτώση. Ειδικότερα οι αστικές περιοχές όπου οι αγορές εργασίας έχουν υποβληθεί σε οικονομική πτώση επηρεάζονται πιο έντονα. Οι περιορισμένοι οικονομικοί πόροι των ιδιοκτητών των κατοικιών συμβάλλουν στο χαμηλό επίπεδο συντήρησης.

##### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Από την αρχή της δεκαετίας του '90, τα κέντρα των πόλεων άρχισαν να δέχονται ισχυρή πίεση από τις νέες επενδύσεις. Οι νέες επενδύσεις συνέβαλαν στη φυσική αναβάθμιση και την επερχόμενη οικονομικότερα αποτελεσματική χρήση του εδάφους, αλλά και στη μορφολογία των αστικών κέντρων. Η υψηλότερη πυκνότητα και η αυξανόμενη χρήση των κεντρικών μερών των πόλεων, έχουν συμβάλει στην ταχεία ανάπτυξη της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και της επακόλουθης κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η κατάσταση στην Πράγα όσον αφορά την οδική κυκλοφορία είναι ιδιαίτερα κρίσιμη.

##### *Ποιότητα των αστικών μέσων μεταφοράς*

Οι δημόσιες αστικές μεταφορές δεν είναι πλέον το κύριο μέσο μεταφοράς των πολιτών ενώ η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων έχει αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό. Εντούτοις,

οι τοπικές αρχές έχουν διαθέσει μεγάλα ποσά, από τους οικονομικούς τους πόρους, στην αναβάθμιση και την επέκταση των δημοσίων αστικών μεταφορών και στην ανάπτυξη των μητροπολιτικών συστημάτων διέλευσης, που συνδέουν την ενδοαστική μεταφορά με το μητροπολιτικό σιδηρόδρομο και τα λεωφορεία.

### *1.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Ανεργία*

Τα οικονομικά προβλήματα που αφορούν τις διαθέσιμες θέσεις εργασίας και την ανεργία χαρακτηρίζονται περισσότερο ως περιφερειακά προβλήματα. Ειδικότερα, τα προβλήματα έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα της βιομηχανικής πτώσης στις περιοχές της βόρειας Βοημίας και της βόρειας Μοραβίας, που συνδέονταν στο παρελθόν με τα μεταλλεία, τη μεταλλουργία, και τη χημική παραγωγή. Η αποβιομηχάνιση, εντούτοις, έχει επηρεάσει τις θέσεις εργασίας σε όλες τις πόλεις. Η Πράγα είναι η μόνη πόλη όπου οι ικανοποιητικές νέες θέσεις προέκυψαν λόγω της θέσης της Πράγας ως εθνικό κέντρο ελέγχου και διαχείρισης και ως πύλη που συνδέει τη χώρα με την παγκόσμια οικονομία. Οι νέες ευκαιρίες εργασίας σε άλλες πόλεις συνδέθηκαν με την αύξηση του επιχειρηματικού πνεύματος και του λιανικού τομέα. Δυστυχώς, αυτές οι νέες θέσεις δεν είναι επαρκείς για να καλύψουν την ζήτηση που υπάρχει.

### *1.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Χωρικός διαχωρισμός με βάση το εισόδημα*

Με την ανάπτυξη των εισοδηματικών ανισοτήτων και των καθιερωμένων αγορών ιδιοκτησίας στέγασης, οι τοπικές αγορές κατοικίας διαιρούνται σε τομείς που έχουν επίσης τη χωρική τους έκφραση. Οι ακμάζουσες οικογένειες συγκεντρώνονται συνήθως στα κέντρα των πόλεων (πολυκατοικίες, γειτονίες με επαύλεις) και κινούνται όλο και περισσότερο προς πρόσφατα χτισμένες περιοχές στα προάστια.

Οι λιγότερο ακμάζουσες οικογένειες συγκεντρώνονται στις ζώνες στο εσωτερικό των πόλεων που χαρακτηρίζονται από φθορά λόγω των βιομηχανιών που βρίσκονταν



στις συγκεκριμένες περιοχές και στις κατοικίες που κατασκευάστηκαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και που, όπως προαναφέρεται, παρουσίασαν αρκετά προβλήματα.

## **1.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Τσεχία**

### *1.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική*

Τα αστικά προβλήματα δεν είναι προτεραιότητα των τοπικών αρχών. Αυτή η έλλειψη προσοχής είναι συνιφασμένη με την έλλειψη πολεοδομικής πολιτικής. Δεν υπάρχει καμία καθαρά εθνική πολεοδομική πολιτική στην Τσεχία, και κανένα ολοκληρωμένο εθνικό πλαίσιο σχεδιασμού, ή προσέγγιση προς τις πόλεις και τα προβλήματά τους.

Στην Τσεχία, τα αστικά προβλήματα αντιμετωπίζονται από τις τοπικές αρχές, οι οποίες σε μερικές περιπτώσεις υποστηρίζονται από κρατικά προγράμματα. Τα αστικά προβλήματα δεν ελέγχονται σε εθνικό επίπεδο, αν και υπάρχουν ορισμένες τοπικές αρχές οι οποίες ελέγχουν τακτικά τους διάφορους τύπους αστικών τάσεων χρησιμοποιώντας μια ευρεία σειρά δεικτών. (αυτή η δραστηριότητα είναι συνήθως ένα μέρος του στρατηγικού σχεδιασμού των πόλεων).

### *Αστικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές*

Όσον αφορά τον αντίκτυπο που έχουν οι εθνικές πολιτικές στις πόλεις, υπάρχουν ορισμένα τομεακά προβλήματα που βρίσκουν την έκφρασή τους στις αστικές περιοχές. Οι κύριες πολιτικές που έχουν μια επίδραση στην αστική ανάπτυξη είναι η οικιστική πολιτική, η πολιτική περιβάλλοντος και η περιφερειακή πολιτική. Επιπλέον, η αστική ανάπτυξη ρυθμίζεται, επίσης, από τις εθνικές προτεραιότητες στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου μεταφορών.

### *1.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές*

Η εθνική περιφερειακή πολιτική περιλαμβάνει διάφορα προγράμματα τα οποία έχουν αντίκτυπο στις αστικές περιοχές. Αυτά τα προγράμματα στοχεύουν να

υποστηρίζουν τη διάταξη υποδομής για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τον τουρισμό και καταπολεμούν έτσι την ανεργία. Η υποστήριξη δίνεται στις οικονομικά και δομικά αδύνατες περιοχές. Η υποστήριξη χρησιμοποιείται και για την δημιουργία μικρών βιομηχανικών ζωνών. Το 2004, εγκαινιάστηκε ένα νέο πρόγραμμα για την ανανέωση της οικοδόμησης των συγκροτημάτων που χρησιμοποιήθηκαν μέχρι σήμερα από το στρατό.

#### *1.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές*

Οι γενικοί όροι για τη λειτουργία των πόλεων στην επίλυση των αστικών προβλημάτων παρέχονται από το γενικό πλαίσιο για το σύστημα της τοπικής κυβέρνησης, τη χρηματοδότηση της τοπικής κυβέρνησης, και του φυσικού σχεδιασμού. Από την αρχή της δεκαετίας του '90, ένας αυξανόμενος αριθμός πόλεων έχουν περιληφθεί στα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης. Τα στρατηγικά σχέδια περιλαμβάνουν τα κύρια περιεκτικά πολιτικά έγγραφα των τοπικών αρχών όσον αφορά τις περιοχές τους. Ο στρατηγικός σχεδιασμός χρησιμοποιείται συχνά στις μεσαίου μεγέθους και μεγάλες πόλεις για να προσδιορίσει τις κύριες προτεραιότητες στην οικονομική, κοινωνική, και περιβαλλοντική ανάπτυξη μέσω των συλλογικών διαπραγματεύσεων μεταξύ των εκλεγμένων αντιπροσώπων, των επιχειρηματιών και των πολιτών. Σε αντίθεση με το φυσικό προγραμματισμό που είναι βασισμένος στην προδιαγραφή των ορίων για μια ανάπτυξη, ο στρατηγικός προγραμματισμός είναι ένας πιο δυναμικός τύπος προσέγγισης. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

#### *Νόμος πολεοδομικού σχεδιασμού*

Ο νέος νόμος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ο νόμος 183/2006 Coll., ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 1 Ιανουαρίου, το 2007, αποτελείται από κανόνες που καθορίζουν τα ζητήματα της χωροταξίας και τους κανονισμούς για τις άδειες οικοδόμησης με μια απολύτως νέα εννοιολογική προσέγγιση.

Ο σκοπός της νέας νομικής μορφής είναι να ενισχύσει τη νομική ασφάλεια των πολιτών και των υπεύθυνων και να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των δήμων και των περιφερειών στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη των εδαφών τους. Ο

νέος νόμος απλοποιεί και επιταχύνει τις πρακτικές διαδικασίες για τις άδειες οικοδόμησης, μερικές διοικητικές πράξεις ακυρώνονται ή μειώνεται η τυπικότητά τους, ενώ ο έλεγχός που ασκούν στην πραγματοποίηση των κατασκευών εντένεται. ([www.mmr.cz](http://www.mmr.cz))

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**  
**ΟΥΓΓΑΡΙΑ**

## **2. Ουγγαρία**

### **2.1 Εισαγωγή**

Η Ουγγαρία είναι ηπειρωτική χώρα και συνορεύει με τη Σλοβακία, την Ουκρανία, τη Ρουμανία, τη Σερβία, την Κροατία, τη Σλοβενία και την Αυστρία. Είναι κατά κύριο λόγο πεδινή, με χαμηλά βουνά στο βόρειο τμήμα της. Η λίμνη Μπάλατον, φημισμένο τουριστικό θέρετρο, είναι η μεγαλύτερη λίμνη της Κεντρικής Ευρώπης. Οι πρόγονοι των Ούγγρων ήταν οι φυλές των Μαγιάρων που μετακινήθηκαν προς την κοιλάδα των Καρπαθίων το 896, κατακτώντας τους πληθυσμούς που κατοικούσαν ήδη στην περιοχή. Η Ουγγαρία έγινε χριστιανικό βασίλειο υπό τη βασιλεία του Στεφάνου Α΄, το έτος 1000. Η ουγγρική γλώσσα δεν μοιάζει με τις άλλες γειτονικές γλώσσες, έχει μικρές μόνο ομοιότητες με τα φινλανδικά και τα εσθονικά..(www.cia.com)

Η πρωτεύουσα Βουδαπέστη, που αρχικά ήταν δύο ξεχωριστές πόλεις, η Βούδα και η Πέστη, είναι κτισμένη κατά μήκος του ποταμού Δούναβη. Έχει πλούσια ιστορία και πολιτισμό και είναι φημισμένη για τις ιαματικές πηγές της. Το Κοινοβούλιο της Ουγγαρίας, ή Εθνοσυνέλευση, αποτελείται από ένα σώμα 386 μελών τα οποία εκλέγονται από τους ψηφοφόρους ανά τετραετία.

Η Ουγγαρία διαθέτει περιορισμένους φυσικούς πόρους (βωξίτη, άνθρακα και φυσικό αέριο), καθώς και εύφορα εδάφη και καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Τα ουγγρικά κρασιά είναι γνωστά σε όλη την Ευρώπη. Στα κύρια μεταποιητικά προϊόντα που εξάγει η χώρα συγκαταλέγονται οι μηχανές και ο εξοπλισμός μεταφορών, τα είδη διατροφής και τα χημικά.

Η Ουγγαρία ήταν μέρος της πολύγλωσσης αυστροουγγρικής αυτοκρατορίας, η οποία κατέρρευσε κατά τη διάρκεια του Α΄ παγκόσμιου πολέμου. Το 1990 έγιναν οι πρώτες πολυκομματικές εκλογές στη χώρα, και από τότε άρχισε η οικονομία της ελεύθερης αγοράς. Προσχώρησε στο NATO το 1999 και στην ΕΕ το 2004. ([http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

### **2.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

Τον Ιανουάριο του 2003 η Ουγγαρία είχε 10.142.362 κατοίκους. Αν και ο πληθυσμός είναι κυρίως αστικός, οι αγροτικές περιοχές παρουσιάζουν ένα υψηλό

ποσοστό σε πληθυσμό. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το 2003 ένα ιδιαίτερο τμήμα του ουγγρικού πληθυσμού, 35,1 % κατοικεί σε αγροτικές περιοχές ενώ το 64,9% κατοικεί στις πόλεις και τις κωμοπόλεις. Αυτό σήμανε μια ουσιαστική αλλαγή από το 1960, όπου το 43,3% του πληθυσμού κατοικούσε σε χωριά και το 56,7% στις κωμοπόλεις και τις πόλεις.

#### *Αστικό σύστημα*

Η μεγαλύτερη πόλη είναι κατά πολύ η πρωτεύουσα Βουδαπέστη, η οποία είχε πληθυσμό 1.719.342 κατοίκων τον Ιανουάριο του 2003. Μια ιδιαίτερη αναπτυξιακή δομή και μια σειρά ιστορικών αποφάσεων έχουν οδηγήσει σε μια ουσιαστικά άνιση διανομή του πληθυσμού μεταξύ των πόλεων στην Ουγγαρία. Στη Ντεμπρεσέν, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη μετά τη Βουδαπέστη, ο πληθυσμός αγγίζει μόλις τις 205.881, ενώ στη τρίτη μεγαλύτερη πόλη, Μίσκολ, ο πληθυσμός φθάνει τις 180.000.

#### *Αστική ανάπτυξη*

Οι πόλεις στην Ουγγαρία, συμπεριλαμβανομένης της Βουδαπέστης, αποτελούν συνήθως ελκυστικό τόπο στον οποίο θα ήθελε κάποιος να κατοικήσει. Η αύξηση του πληθυσμού είναι, εντούτοις, περιορισμένη συνήθως στις μικρές και μεσαίου μεγέθους κωμοπόλεις, ενώ οι μεγαλύτερες πόλεις χάνουν σταθερά ένα ποσοστό του πληθυσμού τους. Στον πίνακα 10 είναι εμφανές η μείωση του πληθυσμού που παρουσιάζεται στην Ουγγαρία και στη Βουδαπέστη. Αυτό που φαίνεται είναι ότι οι κεντρικές περιοχές της Βουδαπέστης είναι ελκυστικότερες για το νεανικό πληθυσμό.

**Πίνακας 10: Πληθυσμιακές αλλαγές στην Ουγγαρία και τη Βουδαπέστη**

Έτος	Ουγγαρία	Βουδαπέστη
1980	10,709,463	2,059,226
1990	10,374,823	2,016,681
2001	10,200,298	1,777,921
2002	10,174,853	1,739,569
2003	10,142,362	1,719,342

*Πηγή: στατιστική υπηρεσία της Ουγγαρίας*

#### *Δομή ηλικίας*

Η δραστική μείωση του πληθυσμού της Βουδαπέστης έχει δύο σημαντικές πηγές, το χαμηλό ποσοστό γεννήσεων και τη προαστικοποίηση. Η έρευνα δείχνει ότι αυτοί οι

δύο παράγοντες είναι εξίσου σημαντικοί, κάθε ένας συμβάλλει σε μια καθαρή απώλεια περίπου 10.000 – 12.000 ατόμων ετησίως. Οι δύο τάσεις έχουν οδηγήσει σε μια δραστική αλλαγή της ηλικιακής δομής στη Βουδαπέστη. Καμία από τις υπόλοιπες πόλεις στην Ουγγαρία δεν έχει υποστεί τόσο μεγάλη μείωση του πληθυσμού όπως η πρωτεύουσα.

#### Οικονομική θέση

Η οικονομικής ανάπτυξης στην Ουγγαρία βασίζεται στις πόλεις λόγω της συγκέντρωσης των ξένων επενδύσεων. Στις περισσότερες περιπτώσεις όμως, η ανάπτυξη αυτή δεν επηρεάζει την επαρχία γύρω από τις πόλεις. Γενικά, οι πόλεις στην ουγγρική επαρχία ξεχωρίζουν σε σχέση με τους αντίστοιχους νομούς και τις περιοχές τους, αφού παράγουν υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ και χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας από τις γύρω περιοχές τους. Η Βουδαπέστη είναι το σημαντικότερο οικονομικό κέντρο της χώρας. Το 2001 το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη Βουδαπέστη ήταν το υψηλότερο στην Ουγγαρία, ενώ τα ποσοστά ανεργίας που παρουσιάστηκαν ήταν τα χαμηλότερα στη χώρα. Ο πίνακας 11 παρουσιάζει το κατά κεφαλήν ΑΕΠ και τα επίσημα ποσοστά ανεργίας στις σημαντικότερες ουγγρικές πόλεις με τους περιβάλλοντες νομούς τους.

**Πίνακας 11: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ και επίσημα ποσοστά ανεργίας στις περισσότερες σημαντικές ουγγρικές πόλεις**

2001	Βουδαπέστη	Νομός της Βουδαπέστης	Debrece n και Νομός Hajdú- Bihar	Győr και Νομός Győr- Moson - Sopro n	Miskolc και Νομός Borsod- Abaúj- Zemplén	Székesfe hérvár και Νομός Fejér	Pécs και Νομός Barany a
ΑΕΠ	11,674	9,035	4,254	6,862	3,670	5,870	4,321
Ποσοστά ανεργίας		4.2%	6.5%	3.9%	10.5%	6.1%	7.2%

Πηγή: Στατιστική εφημερίδα της Ουγγαρίας 2002 και στατιστικές εφημερίδες της Βουδαπέστης

## **2.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Ουγγαρία**

### *2.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

Πιθανώς το πιο σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Ουγγαρία είναι αυτό της ανοικοδόμησης των ξεπερασμένων αποθεμάτων κατοικίας μαζί με την αποκατάσταση των μεγάλων, παρακμιακών περιοχών όπου είναι τοποθετημένα. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι περισσότερο από το 22% των κατοικιών χτίστηκαν πριν από 1919.

Εκτός από την συνεχόμενη επιδείνωση μερικών παλαιότερων γειτονιών, το μεγαλύτερο πολεοδομικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις είναι τα τεράστια κτίρια που κατασκευάστηκαν μεταξύ της δεκαετίας του '60 και της δεκαετίας του '80. Το πρόβλημα αυτό φαίνεται να είναι κοινό σε όλη τη χώρα. Αποτελούν περίπου το 21% του οικιστικού αποθέματος και στεγάζουν περίπου δύο εκατομμύρια ανθρώπους. Οι αριθμοί είναι ακόμα πιο εντυπωσιακοί στην περίπτωση της Βουδαπέστης όπου οι τεράστιες πολυκατοικίες αποτελούν το 33% του οικιστικού αποθέματος της πόλης. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα είναι το γεγονός ότι τα περισσότερα από τα διαμερίσματα σε αυτά τα κτίρια έχουν ιδιωτικοποιηθεί. Πολλοί από τους ανθρώπους που αγόρασαν τα διαμερίσματα ,δεν είναι οικονομικά σε θέση να διατηρήσουν σε καλή κατάσταση ή να ανακαινίσουν είτε τα διαμερίσματα είτε τα κτίρια .

#### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Οι κάτοικοι της πρωτεύουσας παραπονιούνται συχνά για τα σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα, που αντιμετωπίζει η Βουδαπέστη τα τελευταία 15 χρόνια, όπως η ρύπανση, η ηχορύπανση, η έλλειψη πρασίνου, και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η χρησιμοποίηση των δημόσιων μέσων μεταφοράς έχει μειωθεί από 85% σε 60% λόγω της αυξημένης χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (από 235 σε πάνω από 300 ανά 1000 κατοίκους). Στην Ουγγαρία, οι δημόσιες επιχειρήσεις μεταφορών, είναι συχνά στα πρόθυρα της πτώχευσης. Εντούτοις, η κατάσταση είναι ιδιαίτερα ανησυχητική στη Βουδαπέστη όπου το 60% του πληθυσμού χρησιμοποιούν ακόμα τα τραμ, τα λεωφορεία, και τις γραμμές μετρό τα οποία έχουν άμεση ανάγκη επισκευής.



### *2.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Επίπεδο φτώχειας*

Η σημαντικότητα και η επέκταση του επιπέδου της φτώχειας στην Ουγγαρία είναι δύσκολο να τεκμηριωθούν με τα στατιστικά στοιχεία, δεδομένου ότι οι πιο ευάλωτες και φτωχότερες ομάδες είναι πιθανό να αποφύγουν οποιοδήποτε είδος έρευνας. Το 2002, περίπου το ένα τρίτο όλων των Ούγγρων βρισκόταν στα όρια επιβίωσης λόγω των δαπανών στέγασης και των αυξήσεων στις τιμές σε όλα τα προϊόντα.

#### *Κοινωνικός αποκλεισμός*

Ένα πρόβλημα που έχει επιπτώσεις στις περισσότερες πόλεις στην Ουγγαρία είναι αυτό του κοινωνικού αποκλεισμού. Οι μειονότητες στις περισσότερες πόλεις είναι συγκεντρωμένες στις φτωχότερες γειτονιές .

#### *Ανεργία*

Η ουγγρική οικονομία πρέπει να αγωνιστεί με διάφορες δυσκολίες, οι οποίες όμως δεν είναι σε μεγάλο βαθμό στις πόλεις. Αντιθέτως, το μεγαλύτερο πρόβλημα φαίνεται να αντιμετωπίζουν οι επαρχίες και γενικότερα οι περοχές γύρω από τις πόλεις λόγω των ελάχιστων\_ευκαιριών απασχόλησης που προσφέρονται. Συνεπώς, οι περιοχές αυτές παρουσιάζουν χαμηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ και υψηλά ποσοστά ανεργίας. Οι πόλεις που τοποθετούνται σε αυτήν την περιοχή, και βρίσκονται κυρίως στο βορειοανατολικό τμήμα της χώρας, δεν είναι ανταγωνιστικές σε πανεθνική ή ευρωπαϊκή κλίμακα. Οι δυτικές αλλά και οι κεντρικές πόλεις, όπως η Βουδαπέστη, έχουν ήδη αντιμετωπίσει διάφορα από τα οικονομικά προβλήματα που παρουσιάστηκαν.

### *2.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Πληθυσμιακή μείωση*

Ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικά προβλήματα στην Ουγγαρία είναι η μείωση του πληθυσμού όσον αφορά τις ηλικίες κάτω των 19 ετών. Το 1990 σχεδόν το 25% του πληθυσμού ανήκε\_σε αυτήν την κατηγορία, ενώ το 2001 το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 18,5%. Στις υπόλοιπες κατηγορίες ηλικιών τα ποσοστά έχουν παραμείνει

σταθερά. Αυτή η γενική τάση ανησυχεί πολύ τους εμπειρογνώμονες, ιδιαίτερα δεδομένου ότι η απώλεια του ενεργού πληθυσμού απειλεί και το εισόδημα της πόλης και την οικονομική της δύναμή της.

#### *Χωρικός διαχωρισμός με βάση το εισόδημα*

Ο χωρικός διαχωρισμός έχει αυξηθεί στις μεγαλύτερες πόλεις. Αν και μπορεί να μην υπάρχουν πραγματικά γκέτο στη Βουδαπέστη, έχουν προκύψει μερικές κακόφημες γειτονιές. Σε αυτές τις γειτονιές τα προβλήματα που κυριαρχούν είναι τα υψηλά ποσοστά ανεργίας, το χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης μεταξύ των κατοίκων, ενώ τα περισσότερα κτίρια βρίσκονται σε κακή κατάσταση.

#### *Έλλειψη στέγης*

Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα που αφορά τη Βουδαπέστη περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη πόλη στη χώρα είναι αυτό της έλλειψης στέγης. Το ποσοτό των αστέγων που ζουν στην Ουγγαρία είναι δύσκολο να διευκρινιστεί και υπάρχουν διάφορες εκτιμήσεις γύρω από το θέμα αυτό. Οι μετρήσεις, οι οποίες φαίνονται να υποστηρίονται από τους περισσότερους ειδικούς, αναφέρουν ότι οι άστεγοι στην Ουγγαρία είναι περίπου 20.000 με 30.000, ενώ οι μισοί από αυτούς βρίσκονται στη Βουδαπέστη. Το 2002 υπήρχαν 8000 διαθέσιμα κρεβάτια σε διάφορα καταφύγια αστέγων, τα μισά από αυτά, και πάλι, στη Βουδαπέστη. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

## **2.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Ουγγαρία**

Τα κυρίαρχα στοιχεία στην αστική δομή της Ουγγαρίας είναι: Βουδαπέστη (πρωτεύουσα), νομοί και άλλες πόλεις και κωμοπόλεις. Η ιστορία επέφερε μερικές αξιοπρόσεκτες αλλαγές στον εδαφικό χαρακτήρα της Ουγγαρίας μετά από τον Α' παγκόσμιο πόλεμο. Η Ουγγαρία έχασε τα δύο τρίτα του εδάφους της, το οποίο είχε σαν αποτέλεσμα μια ριζική αλλαγή στη δομή του αστικού δικτύου. Η σημασία της Βουδαπέστης επηρεάστηκε από την απώλεια μεγάλων πόλεων που βρίσκονταν κοντά στα παλαιά σύνορα όπως Kassa-Kosice, Kolozsvár-Cluj-Napoca and Nagyvárad-Oradea, Arad-Arad and Temesvár-Timisoara, Újvidék-Noví Sad, Pozsony-Bratislava κ.λπ. Η

απώλεια αυτών των πόλεων και άλλων πτυχών όπως το σιδηροδρομικό δίκτυο μετέτρεψε την Ουγγαρία σε μονο-κεντρικό έθνος. Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, περίπου το 35% του πληθυσμού της Ουγγαρίας βρισκόταν στη Βουδαπέστη όπου ήταν συγκεντρωμένα τα πανεπιστήμια και όλες οι υπηρεσίες.

Η Ουγγαρία έχει τώρα 10,1 εκατομμύρια κατοίκους, με 274 πόλεις και κομοπόλεις που αποτελούν το 65,1% του πληθυσμού της χώρας. Η Βουδαπέστη (2,8 εκατομμύρια κάτοικοι) ασκεί μια ισχυρή επίδραση στο πιο στενό και ευρύτερο περιβάλλον. Οι μεγάλες περιφερειακές πόλεις είναι μικρότερες από τη Βουδαπέστη, και ασκούν μια πολύ μικρότερη επίδραση στο περιβάλλον τους.

Αφότου μεταβιβάστηκε η ισχυρή συγκεντρωμένη διοίκηση προς τους νομούς, από το 1989 όλοι οι περιοχές και οι νομοί είχαν ίσα δικαιώματα. Το νέο πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό σύστημα περιορίζει τις κυβερνητικές ειδικότητες στον επηρεασμό της πολεοδομικής πολιτικής ή λήψης αποφάσεων ανάπτυξης.

( [www.eukn.org/hungary/hungarianurbanpolicy/1](http://www.eukn.org/hungary/hungarianurbanpolicy/1))

#### *2.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική*

Όσο εκπληκτικό μπορεί να ακούγεται, δεν υπάρχει καμία εθνική πολεοδομική πολιτική στην Ουγγαρία. Υπήρξε, πριν από το 1989, αλλά επηρεάστηκε από τις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές, με αποτέλεσμα το θεσμικό σύστημα και η ρύθμιση των προγραμμάτων να μην βρίσκονται στις αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης. Πριν από το 1990 υπήρξε ένα ειδικό υπουργείο που αφιερώθηκε στα αστικά ζητήματα: το Υπουργείο Οικοδόμησης και Αστικής Ανάπτυξης. Το υπουργείο αυτό όμως καταργήθηκε, αφήνοντας την κυβέρνηση χωρίς τη δυνατότητα να πάρει θέση για τα αστικά ζητήματα.

Αναφορά στα πολεοδομικά ζητήματα και τις πολιτικές σε εθνικό επίπεδο γίνεται μέσω της περιφερειακής ανάπτυξης. Το καθοριστικό έγγραφο για την περιφερειακή ανάπτυξη είναι η Εθνική Έννοια Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΟΤΚ). Το ΟΤΚ, που εγκρίθηκε από το κοινοβουλευτικό ψήφισμα 35/1998, περιείχε ήδη τις αστικές πληροφορίες και καθόρισε τις κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των λειτουργικών κέντρων όπως η Βουδαπέστη και τα περιφερειακά κέντρα. Η πρακτική εφαρμογή αυτής

της έννοιας ήταν υποκινημένη τα τελευταία χρόνια έτσι ώστε η πολεοδομική πολιτική έγινε μέρος της πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης. Το νέο έγγραφο ΟΤΚ καλύπτει τώρα την ολοκλήρωση αυτών των ζητημάτων, αν και δεν μπορεί να αντικαταστήσει μια αστική πολιτική έννοια.

Η αστική ανάπτυξη και μερικά αστικά ζητήματα εφαρμόζονται όλο και περισσότερο από το Εθνικό Γραφείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, και ως ένα ορισμένο βαθμό από το Εθνικό Γραφείο για την Κατοικία υπό την επίβλεψη ενός υπουργού. Ο Υπουργός Εσωτερικών θεμάτων είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της ανάπτυξης των περιοχών.

Οι κωμοπόλεις και οι πόλεις φέρουν την αρχική ευθύνη για την εφαρμογή της πολεοδομικής πολιτικής σε συνεργασία με τους πολίτες τους σε ένα άμεσο και διασυννοριακό περιβάλλον.

#### *Βασικά προγράμματα ανάπτυξης*

Το πρόγραμμα εθνικής ανάπτυξης καθορίζει τα μέτρα για τα ζητήματα αστικής ανάπτυξης κατά τη διάρκεια της περιόδου 2004-2006. Ο λειτουργικός σχεδιασμός περιφερειακής ανάπτυξης εστιάζει στην αποκατάσταση των πόλεων και των κωμοπόλεων, που ενισχύουν τις φυσικές, κοινωνικές και οικονομικές καταστάσεις. Τα εγκριμένα μέτρα περιλαμβάνουν τα εξής: ανανέωση των προβληματικών αστικών περιοχών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των ελκυστικών αστικών περιοχών μέσω της υποκίνησης της ιδιωτικής επένδυσης.

Κατά τη διάρκεια του 2007-2013 ένα καθοριστικό έγγραφο θα είναι η έννοια Εθνικής Ανάπτυξης, που αναπτύσσεται με την τροποποιημένη Εθνική Έννοια Περιφερειακής Ανάπτυξης. Η περίοδος προγραμματισμού του 2007-2013 επικεντρώνεται σε ένα πολυκεντρικό αστικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των περιφερειακών ανταγωνιστικών πόλων.

([www.eukn.org/hungary/hungarianurbanpolicy](http://www.eukn.org/hungary/hungarianurbanpolicy))

#### *Πολεοδομικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές*

Μπορεί να ειπωθεί ότι, γενικά, η εθνική χωρική πολιτική ανάπτυξης αποτυγχάνει να λάβει υπόψη τα προβλήματα των πόλεων στον κατάλληλο απολογισμό. Αντί να δώσει

προσοχή στις πολεοδομικές ανάγκες και τα προβλήματα, η έμφαση δίνεται στις μεγαλύτερες εδαφικές μονάδες, όπως οι νομοί και οι περιφέρειες. Αυτό απεικονίζεται στη διανομή των εθνικών κεφαλαίων περιφερειακής ανάπτυξης, τα οποία διαθέτουν ειδικά κονδύλια για τις υπανάπτυκτες περιοχές και τις περιφέρειες χωρίς την οποιασδήποτε ευδιάκριτη εστίαση στις πόλεις.

#### *2.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές*

Όπως εξηγείται στο ουγγρικό πρόγραμμα εθνικής ανάπτυξης, ένας από τους σημαντικότερους στόχους είναι η αποβολή των τεράστιων περιφερειακών διαφορών μεταξύ των ανατολικών και δυτικών περιοχών της χώρας. Συνεπώς, η ανάπτυξη στο βορειοανατολικό μέρος της χώρας θεωρείται πολύ σημαντική και, επομένως, οι επιχορηγήσεις θα γίνουν σε μεγαλύτερο βαθμό. Από εδαφική άποψη αυτό είναι κατανοητό, συγχρόνως όμως, αυτή η κατανομή δεν βοηθάει σημαντικά την ανάπτυξη των «κινητήριων πόλεων» έτσι ώστε να γίνουν ανταγωνιστικές στην ευρωπαϊκή αγορά.

#### *2.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές*

Το 1990, η αποκέντρωση που δημιουργήθηκε, είχε ως αποτέλεσμα να εξουσιοδοτηθούν οι τοπικές κυβερνήσεις με όλες τις διαδικασίες σχεδιασμού και προγραμματισμού. Οι τοπικές κυβερνήσεις είχαν να αντιμετωπίσουν όχι μόνο το πρόβλημα με την πολύ περιορισμένη οικονομική βάση έναντι των ευρέων υποχρεωτικών στόχων τους, αλλά και τις απρόβλεπτες αλλαγές στη φορολογία και τα άλλα χρηματοδοτικά συστήματα. Στη δεκαετία του '90, οι τοπικές κυβερνήσεις επέλεξαν τη βραχυπρόθεσμη σκέψη αντί της ανάπτυξης των πιο μακροπρόθεσμων στρατηγικών, λόγω του ότι δεν υπήρχε καμία οικονομική σταθερότητα και κανένας περιφερειακός έλεγχος. Κάτω από αυτές τις περιστάσεις, οι ιδιωτικοί επενδυτές κέρδισαν την επιρροή σε μια πρωτοφανή κλίμακα στο τοπικό επίπεδο, καθορίζοντας έτσι τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυσσόταν το σύστημα των τοπικών αρχών. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΠΟΛΩΝΙΑ**

### 3. Πολωνία

#### 3.1 Εισαγωγή

Το βόρειο τμήμα της Πολωνίας, το οποίο εκτείνεται μέχρι τη Βαλτική Θάλασσα, αποτελείται σχεδόν εξ ολοκλήρου από πεδιάδες, ενώ τα Καρπάθια Όρη (καθώς και τα όρη Τάτρα) αποτελούν τα νότια σύνορα της χώρας. Η Μαζουρία είναι η μεγαλύτερη περιοχή λιμνών της Πολωνίας και συγκεντρώνει τους περισσότερους επισκέπτες.

Το πολωνικό κράτος έχει ιστορία άνω των χιλίων ετών. Τον 16ο αιώνα η Πολωνία υπήρξε μια από τις ισχυρότερες χώρες της Ευρώπης. Το 1683 ο βασιλιάς της Πολωνίας Ιωάννης Γ' Σομπιέσκι έλυσε την πολιορκία της Βιέννης από τους Οθωμανούς, εξουδετερώνοντας με τον τρόπο αυτό την απειλή πιθανής κατάκτησης της Δυτικής Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια του επόμενου αιώνα, η ενίσχυση της ανώτερης τάξης και οι εσωτερικές αναταραχές αποδυνάμωσαν το έθνος. Μετά από μία σειρά συμφωνιών την περίοδο 1772- 1795, η Ρωσία και η Αυστρία μοίρασαν μεταξύ τους το πολωνικό έδαφος. Η Πολωνία επανέκτησε την ανεξαρτησία της το 1918. Έγινε σοβιετικό δορυφορικό κράτος μετά από τον Α' παγκόσμιο πόλεμο, αλλά η κυβέρνησή της ήταν, σε σχέση με τις υπόλοιπες σοβιετικές χώρες, ανεκτική και προοδευτική. Η αναταραχή το 1980 λόγω των εργασιακών προβλημάτων οδήγησε στο σχηματισμό του ανεξάρτητου συνδικάτου "Αλληλεγγύη" που κατά τη διάρκεια του χρόνου έγινε μια πολιτική δύναμη και το 1990 κέρδισε τις κοινοβουλευτικές εκλογές και την προεδρία. Το πρόγραμμα " shock therapy " κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 επέτρεψε στη χώρα να μετασηματίσει την οικονομία της σε μία από τις δυναμικές οικονομίες στην κεντρική Ευρώπη, αλλά η Πολωνία αντιμετωπίζει ακόμα τις παρατεταμένες προκλήσεις της υψηλής ανεργίας, της υποβαθμισμένης υποδομής, και ενός φτωχού αγροτικού πληθυσμού. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

Η Πολωνία είναι πλούσια σε φυσικό ορυκτό πλούτο, όπως το ορυκτό αλάτι. Το αλατωρυχείο της Βιελίτσκο περιλαμβάνει ολόκληρη πόλη κάτω από το έδαφος με αναρρωτήριο, χώρους θεατρικών παραστάσεων, παρεκκλήσι και καφενείο! Όλα είναι φτιαγμένα από αλάτι, από τις σκάλες μέχρι τους πολυελαίους.

( [http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

Το σημερινό Σύνταγμα της Πολωνίας χρονολογείται από το 1997. Ο Πρόεδρος εκλέγεται από τον λαό για πέντε χρόνια. Τα 460 μέλη του Κοινοβουλίου και τα 100 μέλη

της Γερουσίας εκλέγονται απευθείας για τέσσερα χρόνια με το σύστημα της αναλογικής εκπροσώπησης. Η Πολωνία προσχώρησε στο ΝΑΤΟ το 1999 και την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004. Με το μετασχηματισμό της σε μια δημοκρατική, απευθυνόμενη στην αγορά χώρα που ολοκληρώνεται κατά ένα μεγάλο μέρος, η Πολωνία είναι όλο και περισσότερο ενεργό μέλος των Ευρωπαϊκών οργανώσεων. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

### 3.2 Γενικά χαρακτηριστικά

#### Αστικός πληθυσμός

Σύμφωνα με την τελευταία εθνική απογραφή (2002), το ποσοστό των ανθρώπων που ζουν στις αστικές περιοχές είναι 61,8% έναντι 61,2 % το 1988 (και έναντι 31,8% το 1946). Η μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση, στην Πολωνία, παρατηρήθηκε στις αστικές περιοχές. Ο αστικός πληθυσμός αυξήθηκε από 7.517.000 το 1946 σε 23.175.000 το 1988 και 23.610.000 το 2002. Αντίθετα, ο πληθυσμός των αγροτικών περιοχών έχει παραμείνει σχετικά σταθερός. Ο πίνακας 12 παρουσιάζει τη μεταβολή του πληθυσμού τις τελευταίες δεκαετίες.

**Πίνακας 12: Ο πληθυσμός βάση των στοιχείων απογραφής το 1946 -2002**

	1946	1950	1960	1970	1978	1988	2002
Σύνολο: σε χιλιάδες	23930	25008	29776	32642	35061	37879	38230
Αστικός πληθυσμός: σε χιλιάδες	7517	9605	14206	17064	20150	23175	23610
Αστικός πληθυσμος: % του συνολικού πληθυσμού	31.8	39.0	48.3	52.3	57.5	61.2	61.8

Πηγή: Στατιστική επετηρίδα 2003, GUS Warsaw

#### Αστικό σύστημα

Το αστικό σύστημα έχει έναν πολυκεντρικό χαρακτήρα χωρίς την πρωτοκαθεδρία της πρωτεύουσας, όπως στην Τσεχία ή την Ουγγαρία. Καθ' όλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου η ταξινόμηση των πόλεων με βάση το μέγεθος δεν έχει αλλάξει σημαντικά. Μόνο κατά τη διάρκεια της εκβιομηχάνισης, στη δεκαετία του '50 και τη



δεκαετία του '70, μερικές πόλεις αναπτύχθηκαν γρηγορότερα ως αποτέλεσμα της αύξησης του εργατικού δυναμικού.

Μετά από τη Βαρσοβία, τη μεγαλύτερη πόλη στην Πολωνία, ακολουθούν 17 άλλες πόλεις με περισσότερους από 200.000 κατοίκους. Συνολικά, το 35% του αστικού πληθυσμού συγκεντρώνεται σε αυτές τις πόλεις, ενώ το 61% είναι συγκεντρωμένο στις πόλεις με πληθυσμό πάνω από 50.000 κατοίκους. Οι μεσαίου μεγέθους πόλεις (μεταξύ 20.000 και 50.000 κατοίκων) φιλοξενούν μόνο το 10,7% του πληθυσμού της Πολωνίας και το 17,7% του συνολικού αστικού πληθυσμού.

Δύο βασικές τάσεις είναι ορατές. Κατ' αρχάς, η κατάρρευση των παλαιών βιομηχανικών περιοχών και η σχετική υπανάπτυξη του ανατολικού μέρους της χώρας. Η σχετική ευημερία που παράγεται από τον κοινωνικοοικονομικό μετασχηματισμό κατά μήκος των δυτικών συνόρων έρχεται σε αντίθεση με τη στασιμότητα και την υψηλή ανεργία κατά μήκος των ανατολικών συνόρων με την πρώην Σοβιετική Ένωση. Η δεύτερη τάση αφορά το σχηματισμό των πρόσφατα αναπτυγμένων περιοχών με την παραγωγή που προσαρμόζεται στις απαιτήσεις της νέας οικονομικής κατάστασης, ιδιαίτερα με τις ανταγωνιστικές εσωτερικές και διεθνείς αγορές. Οι παραδοσιακές διαφορές μεταξύ των αγροτικών και αστικών περιοχών και μεταξύ των μικρών και μεγάλων πόλεων εντούτοις έχουν αυξηθεί αισθητά.

#### *Οικονομική θέση*

Μερικές περιοχές έχουν αποκτήσει μια ισχυρότερη θέση μέσω της οικονομικής ευημερίας της πρωτεύουσας και των μεγάλων πόλεων. Η Βαρσοβία είναι το προφανέστερο παράδειγμα. Η πόλη αυτή είναι αναγνωρισμένο ότι προσφέρει το μεγαλύτερο ποσοστό στο εθνικό ΑΕΠ. Το 2001, η Βαρσοβία αποτέλεσε το 12,5% του ΑΕΠ στην Πολωνία, ενώ μόνο το 4,4% του πληθυσμού της Πολωνίας κατοικεί εκεί. Ο πίνακας 13 δίνει μια επισκόπηση του ΑΕΠ και των ποσοστών ανεργίας για τις μεγάλες πόλεις.

**Πίνακας 13: Οικονομικοί δείκτες για τις μεγάλες πόλεις**

Βαρσοβία		Πόζναν	Gdansk- Gdynia-Sopot	Κρακοβία	Wroclaw
Συμβολή στο ΑΕΠ (2001)	12,5%	3%	2,8%	3%	2,5%
κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ευρώ (2001)	14,346	10,277	7,315	8,143	7,377
Καταχωρημένη ανεργία (2002)	6.2%	6.9%	13.1% (Gdansk) 9.8% (Gdynia)	8,4%	12.3%

Πηγή : έκθεση *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*

### 3.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Πολωνία

#### 3.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα

##### *Μειωμένο οικιστικό απόθεμα*

Η κρατική πολιτική επικεντρώνεται στην υποστήριξη της νέας κατασκευής εις βάρος της συντήρησης και της βελτίωσης του υπάρχοντος οικιστικού αποθέματος. Ο εκσυγχρονισμός των μετρίου επιπέδου αστικών περιοχών, απαιτεί μια ουσιαστική βελτίωση της τρέχουσας νομοθεσίας. Το βασικό εμπόδιο σε αυτόν τον τομέα είναι η έλλειψη δημόσιων πόρων και κινήτρων από τις τοπικές αρχές. Ένας πρόσθετος περιορισμός είναι η έλλειψη σαφούς νομοθεσίας και ένα σχέδιο συνεργασίας των ιδιωτικών – δημόσιων φορέων.

#### 3.3.2 Οικονομικά προβλήματα

##### *Επίπεδο Φτώχειας*

Η ένδεια συγκεντρώνεται μεταξύ των αστέγων, των συνταξιούχων, των ανέργων, και των ανθρώπων με πολύ χαμηλά εισοδήματα. Το επίπεδο φτώχειας σε μια ενδοαστική κλίμακα, αλλά και σε μια περιφερειακή κλίμακα, παράγει πολιτική ένταση και συναισθήματα απομυθοποίησης όσον αφορά τον κοινωνικοοικονομικό μετασχηματισμό. Η τρίτη κοινωνική διάγνωση, τον Μάρτιο του 2003, έδειξε ότι τουλάχιστον 25% των οικογενειών ήταν κάτω από το αντικειμενικό όριο φτώχειας, ενώ

σύμφωνα με τα υποκειμενικά κριτήρια το ποσοστό ήταν 57%. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, όσο μικρότερη,σε πληθυσμό, είναι η κατοικημένη περιοχή τόσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των οικογενειών που βρίσκονται κάτω από τα όρια της φτώχειας.

#### *Ανεργία*

Η ανεργία είναι το κρισιμότερο οικονομικό και κοινωνικό πρόβλημα στην Πολωνία, που αφορά επίσης τις αστικές περιοχές. Το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 0% το 1989 σε 16,4 % το 1994, και μειώθηκε έπειτα κάτω από 10% το 1998. Το 2004 υπήρξε μια σταθερή αύξηση και η ανεργία ανήλθε σε 20%. Το χωρικό σχέδιο της ανεργίας από την αρχή της δεκαετίας του '90 έχει παραμείνει σταθερό μόνο η κλίμακά έχει αυξηθεί. Το ποσοστό ανεργίας στις μεγαλύτερες και πιο αναπτυγμένες πόλεις παραμένει σε σχετικά χαμηλό επίπεδο.

### *3.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Μείωση πληθυσμού*

Σύμφωνα με τις προβλέψεις από την κεντρική στατιστική υπηρεσία, η υπογεννητικότητα στην Πολωνία ,που άρχισε στις αρχές της δεκαετίας του '90, θα συνεχίσει να υπάρχει σαν πρόβλημα και υπολογίζεται ότι το συνολικό ποσοστό γεννήσεων θα μειωθεί περαιτέρω από 1,25 έως 1,10 το 2010. Αυτή η μείωση θα συνοδευθεί από μια μείωση στη θνησιμότητα και μια αύξηση στην υπολογιζόμενη διάρκεια ζωής. Το βασικό πρόβλημα θα είναι έπειτα η αύξηση του πληθυσμού και η γήρανση του πολωνικού πληθυσμού, ειδικότερα στις αστικές περιοχές. Ο πληθυσμός των μεγαλύτερων πόλεων στην Πολωνία αναμένεται να μειωθεί στις επόμενες μερικές δεκαετίες. Η πιο δραματική πρόβλεψη αφορά επίσης τις πέντε μεγαλύτερες πόλεις. Το ποσοστό των ανθρώπων στη ομάδα ηλικίας άνω των 65 θα αυξηθεί στη Βαρσοβία από 19,6% το 2003 σε 30,1% το 2030.

Ένα άλλο βασικό πρόβλημα για τις πολωνικές πόλεις είναι η κατάσταση των κατοικιών. Αυτήν την περίοδο, σύμφωνα με την τελευταία εθνική απογραφή το 2002, ολόκληρο το απόθεμα περιλαμβάνει 12,4 εκατομμύρια κατοικίες. Υπάρχουν 327,6 κατοικίες ανά 1000 κάτοικους, ένας αριθμός που τοποθετεί την Πολωνία σε μια πολύ χαμηλή σχετική θέση στην Ευρώπη. Το νεώτερο απόθεμα, που χτίζεται μετά από το

1988, αποτελείται από περίπου 1,4 εκατομμύρια κατειλημμένες κατοικίες. Από αυτές, οι 961.200 βρίσκονται στις πόλεις. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

### **3.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Πολωνία**

Η Πολωνία είναι κοινοβουλευτική δημοκρατία ενωτικής εδαφικής οργάνωσης (δηλ. μη-ομοσπονδιακή) με έναν αυξανόμενο ρόλο στις αυτοδιοικήσεις. Υπάρχουν αυτοδιοικούμενες αρχές σε περιφερειακό, το νομαρχιακό και τοπικό επίπεδο. Αλλά όλες οι νομοθετικές δυνάμεις και ένα ουσιαστικό ποσοστό της εκτελεστικής δύναμης προέρχονται από τα κεντρικά κρατικά ιδρύματα.

Η κυβερνητική αντιπροσωπεία αρμόδια για το συντονισμό και την τυποποίηση του πολωνικού φυσικού σχεδιασμού είναι το Υπουργείο Υποδομών. Αλλά η ευθύνη για την εθνική πολιτική φυσικής (ή χωρικής) ανάπτυξης και άλλες μορφές προγραμματισμού εναπόκειται σε αυτό το επίπεδο στο κυβερνητικό κέντρο στρατηγικών μελετών (GCSS).

Υπάρχουν 16 περιφέρειες στην Πολωνία, με πληθυσμούς που κυμαίνονται από 1 έως 5 εκατομμύρια και η έκταση των περιοχών από 10.000 έως 35.000 km<sup>2</sup>. Η περιφερειακή αυτοδιοίκηση έχει την πλήρη υπευθυνότητα για το στρατηγικό (περιεκτικό, κοινωνικοοικονομικό) και χωρικό (φυσικό) σχεδιασμό σε αυτό το διοικητικό επίπεδο της χώρας.

Σε αυτό το επίπεδο το κράτος ασκεί επίσης τις λειτουργίες ελέγχου (που περιορίζονται κυρίως στη δημόσια ασφάλεια, τα κτίρια, τα περιβαλλοντικά προβλήματα, τη γενική συμμόρφωση των νόμων), μέσω των περιφερειακών αντιπροσώπων της κεντρικής κυβέρνησης. ([www.eukn.org](http://www.eukn.org))

#### *3.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική*

Μετά από δεκατέσσερα έτη μετα-κομμουνιστικού μετασχηματισμού, η πολεοδομική πολιτική στην Πολωνία είναι σε άναρχη κατάσταση. Οι ρίζες αυτής της αναταραχής είναι η παραμέληση της χωροταξίας μετά από το 1989, ιδιαίτερα στην περιφερειακή πολιτική, υπέρ του μηχανισμού αγοράς. Αυτή η κατάσταση είναι εν μέρει

το αποτέλεσμα της φιλελεύθερης οικονομικής στρατηγικής που υιοθετείται ως βάση του μετασχηματισμού.

Τα αστικά προβλήματα και οι πολεοδομικές πολιτικές, εντούτοις, έχουν αρχίσει να χαρακτηρίζονται ως σημαντικά ζητήματα, στη δημόσια συζήτηση, για το μέλλον των πολωνικών πόλεων.

#### *Πολεοδομικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές*

Θεωρητικά, το εθνικό χωρικό έγγραφο ανάπτυξης, που εγκρίθηκε το 2001, διατύπωσε την κρατική πολιτική όσον αφορά την αστική ανάπτυξη για πρώτη φορά δεδομένου ότι η πολεοδομική πολιτική του 1989, έχει γίνει ένα αναπόσπαστο τμήμα της χωρικής πολιτικής. Το παρόν έγγραφο εστιάζεται στην ολοκλήρωση του πολωνικού χώρου σε σύγκριση με τον ευρωπαϊκό χώρο και έχει δείξει τη σημασία των αστικών ζητημάτων. Κατ' αρχάς, ο σχηματισμός της Βαρσοβίας ως μητρόπολη ευρωπαϊκής σημασίας αναφέρεται μέσω της εστίασης στις άμεσες ενέργειες που οδηγούν στην ενίσχυση της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρσοβίας στο ευρωπαϊκό αστικό σύστημα. Το δεύτερο ζήτημα αφορά την πολιτική που στοχεύει να δημιουργήσει την "ευρωπαϊκή", ένα σύνολο αστικών τομέων ευρωπαϊκής σημασίας. Η πολιτική στοχεύει επίσης στο σχηματισμό ζωνών ανάπτυξης, συνήθως κατά μήκος των προβαλλόμενων αυτοκινητόδρομων.

#### *3.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές*

Το πρόγραμμα εθνικής ανάπτυξης 2004-2006, που προετοιμάστηκε το 2002, καθόριζε τη σημαντικότερη δράση για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου υπό την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένα μέρος του προγράμματος εθνικής ανάπτυξης είναι η εθνική στρατηγική για την περιφερειακή ανάπτυξη. Αυτό το σχέδιο συγκεντρώνεται στα ζητήματα απασχόλησης και ανεργίας. Η εθνική στρατηγική για την περιφερειακή ανάπτυξη υποδεικνύει ως κύριο στόχο την καθιέρωση των όρων για την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα. Η αύξηση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας περιλαμβάνει τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών με το σημαντικότερο αντίκτυπο στην ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής.

### *3.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές*

Η γρήγορη μετατόπιση του ελέγχου του αστικού χώρου από κεντρικό σε τοπικό επίπεδο έχει δημιουργήσει πολλά προβλήματα. Βαθμιαία, το θεσμικό πλαίσιο για τον στρατηγικό σχεδιασμό έχει καθιερωθεί. Ο νόμος χωρικής ανάπτυξης του 1994 εξόπλισε τις τοπικές αρχές με δύο νομικά εργαλεία προγραμματισμού, τα τοπικά χωρικά σχέδια και τα στρατηγικά σχέδια. Τα στοιχεία της πολεοδομικής πολιτικής και της αστικής ανάπτυξης μπορούν να βρεθούν στις πολυάριθμες στρατηγικές, τις έννοιες προγραμματισμού, και τα τοπικά σχέδια που έχουν προκύψει. Από τότε, οι προτεινόμενες στρατηγικές έχουν βασιστεί στη βελτίωση των ήδη υπάρχουσών οικονομικών δυνατοτήτων και της παραγωγής, την αναζήτηση μιας νέας λειτουργίας μιας πόλης ή μιας νέας θέσης στην αγορά, ή τη δημιουργία καλύτερων συνθηκών διαβίωσης. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

#### *Συνοπτική επισκόπηση της νομοθεσίας του πολεοδομικού σχεδιασμού*

Ο πρώτος νόμος στην Πολωνία που ρυθμίζει τον πολεοδομικό σχεδιασμό πέρασε από το Κοινοβούλιο το 1928. Στη σύγχρονη Πολωνία το σύνταγμα καθιερώνει τις αρχές της υποστήριξης και της αυτοδιοίκησης ως βασικές αρχές για τη χωρική πολιτική χωρικής ανάπτυξης. Οι περισσότερες πολιτικές στην Πολωνία πραγματοποιούνται σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο από τα αυτοδιοικούμενα ιδρύματα, που σημαίνει ότι η τοπική αυτοδιοίκηση και οι περιφερειακές αυτοδιοικητικές πράξεις πρέπει να ληφθούν υπόψη ως πηγή διαδικαστικού κανονισμού. ([www.eukn.org/poland/urban/planning](http://www.eukn.org/poland/urban/planning))

### **3.5 Προβλήματα που αφορούν τον πολεοδομικό σχεδιασμό**

Το κυβερνητικό επίπεδο συστημάτων σχεδιασμού είναι περίπλοκο και δεν έχει ικανοποιητικές δυνατότητες επιβολής για τις στρατηγικές αποφάσεις. Δεν υπάρχει κανένας καθορισμένος κανόνας που να ενσωματώνεται στα περιφερειακά σχέδια και τα προγράμματα για οποιεσδήποτε πιθανές διαμάχες που περιβάλλουν τα κυβερνητικά

προγράμματα. Επίσης σε τοπικό επίπεδο, τα διάφορα ζητήματα είναι δύσκολο να εισαχθούν κατάλληλα. Οι κοινότητες, έχουν πολλές ευκαιρίες να αποφύγουν την επιβολή των ανεπιθύμητων σχεδίων και των έργων, παραδείγματος χάριν μέσω της παράτασης των διαδικασιών που περιβάλλουν την προετοιμασία των τοπικών σχεδίων, στηρίζοντας τις κοινωνικές και δικαστικές διαδικασίες κ.λπ. Ο αριθμός των θεσπισμένων τοπικών σχεδίων δεν είναι ικανοποιητικός στο τοπικό επίπεδο. Εντούτοις η χωροταξία και ο χωρικός διοικητικός νόμος το έχουν καταστήσει ευκολότερο και γρηγορότερο για μια κοινότητα να διαμορφώσει και να θεσπίσει ένα τοπικό σχέδιο, αλλά τα οικονομικά προβλήματα έχουν ως αποτέλεσμα η διαδικασία του σχεδιασμού των κοινοτήτων να παραμένει σε κάπως χαμηλό επίπεδο.

### **3.6 Τοπικά σχέδια**

Όλες οι τοπικές (δημοτικές και αγροτικές) αυτοδιοικήσεις είναι υποχρεωμένες να καταρτίσουν και να εγκρίνουν ένα τοπικό περιεκτικό σχέδιο, που να περιλαμβάνει τις προϋποθέσεις και τις κατευθύνσεις για τη φυσική ανάπτυξη της κοινότητας. Αυτές οι ενδεικτικές μελέτες είναι υποχρεωτικές για όλες τις κοινότητες. Το αντικείμενο του σχεδιασμού είναι ολόκληρο το έδαφος υπό τη διοίκηση μιας ενιαίας κοινότητας. Οι στόχοι του εγγράφου είναι:

- προσδιορισμός των φυσικών προϋποθέσεων ανάπτυξης και των κατευθύνσεων της κοινότητας,
- καθιέρωση των αρχών της βιώσιμης εδαφικής και οικονομικής ανάπτυξης,
- χρήσεις γης,
- γενικές προτάσεις για τις υποδομές, τη θέση των κύριων δρόμων και άλλων τεχνικών δικτύων,
- προσδιορισμός των σημαντικότερων περιοχών συντήρησης λόγω της φυσικής, οικονομικής (π.χ. γεωργικός) και πολιτιστικής αξίας τους,
- καθιέρωση της τοπικής πολιτικής σχεδιασμού (σύστημα των σχεδίων και του ελέγχου),

Τα τοπικά σχέδια ανάπτυξης προετοιμάζονται συνήθως για μερικά τμήματα του δήμου ή της κοινότητας και μόνο όταν χρειάζεται. Ένα σχέδιο ανάπτυξης είναι μια νομική βάση για τη λεπτομερή χωρική διαχείριση μιας περιοχής και έχει δεσμευτικό νομικά χαρακτήρα για όλους τους δράστες. Το τοπικό συμβούλιο που υιοθετεί το νόμο, καθορίζει την κατανομή του εδάφους μεταξύ των διαφορετικών λειτουργιών και παρέχει επίσης μια νομική βάση για την αποκατάσταση του εδάφους για τους σημαντικούς στόχους του δήμου. Οι στόχοι που προτείνονται από τη κυβέρνηση μπορούν να εισαχθούν στο σχέδιο μόνο με μέσω των διαπραγματεύσεων. Οι στόχοι των τοπικών σχεδίων ανάπτυξης είναι λεπτομερείς κανονισμοί για

- τη χρήση του εδάφους και τις υποδομές των υπηρεσιών
- τα τοπικά πρότυπα και τους όρους δόμησης
- τη διαίρεση μιας δεδομένης περιοχής (που καλύπτεται από το σχέδιο) σε οικόπεδα.

Οι τοπικές αρχές έχουν επίσης την αρμοδιότητα να εκδώσουν την απόφαση σχετικά με τους όρους δόμησης και την ανάπτυξη του εδάφους (όροι ανάπτυξης), μια διοικητική απόφαση που δίνει στο χρήστη του εδάφους ή στο δυνητικό υπεύθυνο για την ανάπτυξη τις σχετικές πληροφορίες για την ανάπτυξη.  
(<http://vasab.leontief.net/countries/poland.htm>)



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΣΛΟΒΑΚΙΑ**

## 4. Σλοβακία

### 4.1 Εισαγωγή

Η Σλοβακία βρίσκεται στην καρδιά της Κεντρικής Ευρώπης και συνδέεται με τις γειτονικές χώρες μέσω του ποταμού Δούναβη. Το πλέον φημισμένο φυσικό θέρετρο είναι τα Όρη Τάτρα, που είναι δημοφιλές λόγω του εντυπωσιακού τοπίου και των χιονοδρομικών εγκαταστάσεών του. Η πεδιάδα του ποταμού Δούναβη είναι εύφορη και προσφέρεται για γεωργική παραγωγή. Βασικά προϊόντα είναι το σιτάρι, το κριθάρι, οι πατάτες, τα ζαχαρότευτλα, τα φρούτα, ο καπνός και τα σταφύλια.

Ο πρόεδρος, ο οποίος εκλέγεται με άμεση καθολική ψηφοφορία για πέντε έτη, έχει περιορισμένες εξουσίες. Το κοινοβούλιο της χώρας έχει ένα μόνο σώμα, του οποίου τα 150 μέλη εκλέγονται για μέγιστη περίοδο τεσσάρων ετών.

Όσον αφορά την εθνοτική σύνθεση, ο πληθυσμός αποτελείται κατά 86% από Σλοβάκους. Οι Ούγγροι αποτελούν την πολυπληθέστερη μειονότητα.

Στις κορυφές πολυάριθμων λόφων υπάρχουν οχυρώσεις που μαρτυρούν τις πολυάριθμες εισβολές που υπέστη η Σλοβακία διαμέσου των αιώνων. Η Μπρατισλάβα, που υπήρξε κατά το παρελθόν η πόλη στέψης των Ούγγρων βασιλέων, διαθέτει πλούσια κληρονομιά μεσαιωνικής αρχιτεκτονικής και αρχιτεκτονικής μπαρόκ. ([www.europa.eu/abc/european\\_Countries](http://www.europa.eu/abc/european_Countries))

Η διάλυση της αυστροούγγρης αυτοκρατορίας επέτρεψε στους Σλοβάκους να ενωθούν με τους Τσέχους δημιουργώντας τη Δημοκρατία της Τσεχοσλοβακίας. Μετά από το χάος του Β' παγκόσμιου πολέμου, η Τσεχοσλοβακία έγινε κομμουνιστικό έθνος μέσα στην σοβιετική Ανατολική Ευρώπη. Η σοβιετική επιρροή κατέρρευσε το 1989 και η Τσεχοσλοβακία έγινε ακόμα μια φορά ελεύθερο κράτος. Οι Σλοβάκοι και οι Τσέχοι συμφώνησαν να χωρίσουν ειρηνικά την 1η Ιανουαρίου 1993. Η Σλοβακία προσχώρησε στο NATO και την ΕΕ την άνοιξη του 2004. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

## 4.2 Γενικά χαρακτηριστικά

### *Αστικό σύστημα*

Στη Σλοβακία υπάρχουν 2.883 κοινότητες, εκ των οποίων οι 138 είναι πόλεις. Το αστικό μερίδιο του πληθυσμού είναι 56,2%. Ακόμη και οι μεγαλύτερες σλοβάκικες πόλεις είναι σχετικά μικρές από διεθνή άποψη. Υπάρχουν εννέα πόλεις με πληθυσμό από 50.000 μέχρι 100.000. Οι δύο μεγαλύτερες πόλεις είναι η πρωτεύουσα Βρατισλάβα με πληθυσμό 428,000 κατοίκους και η Košice με πληθυσμό 236,000 κατοίκους, ενώ η θέση τους είναι στα δυτικά και στα ανατολικά άκρα της χώρας αντίστοιχα.

### *Αστική ανάπτυξη*

Τα χαρακτηριστικά της αστικής ανάπτυξης στη Σλοβακία έχουν αλλάξει εντυπωσιακά κατά τη διάρκεια των τελευταίων 15 ετών. Η ταχεία ανάπτυξη του αστικού πληθυσμού, που για δεκαετίες ήταν χαρακτηριστικός της σοσιαλιστικής ανάπτυξης, έχει σταματήσει. Η συγκέντρωση του πληθυσμού σε μια μικρή ομάδα μεγάλων κέντρων συνδυάζεται τώρα με την προσέλκυση πληθυσμού στα μικρότερα αστικά κέντρα. Οι διαδικασίες προαστικοποίησης έχουν προκύψει ειδικότερα στις περιοχές γύρω από τις μεγάλες πόλεις.

### *Αστικός πληθυσμός*

Με εξαίρεση τη Βρατισλάβα, όλες οι υπόλοιπες πόλεις χαρακτηρίζονται από μία μικρή αύξηση του πληθυσμού τους κατά τη διάρκεια της περιόδου 1996-2000. Συγχρόνως, η αρνητική μετανάστευση αυξήθηκε σχεδόν για κάθε πόλη κατά τη διάρκεια της περιόδου του 1996-2000. Μόνο σε τρεις μεγάλες πόλεις βλέπουμε μια πολύ μικρή συνολική αύξηση του πληθυσμού μεταξύ 1995 και 2001. Ο πίνακας 14 παρουσιάζει την μεταβολή του πληθυσμού στις μεγαλύτερες πόλεις.

**Πίνακας 14 : Μεταβολή πληθυσμού στις μεγαλύτερες πόλεις 1970-2001**

	1970 <sup>β</sup>	1975 <sup>γ</sup>	1980 <sup>β</sup>	1985 <sup>γ</sup>	1991 <sup>β</sup>	1995 <sup>γ</sup>	2001 <sup>β</sup>
Βρατισλάβα	305,932	340,902	380,259	417,103	442,197	452,053	428,672
Košice	144,445	174,388	202,368	222,175	235,160	240,915	236,093
Prešov	54,942	62,429	71,500	82,879	87,765	92,687	92,786
Nitra	49,625	57,105	76,633	85,276	89,969	87,357	87,285
Žilina	49,867	58,142	83,016	91,703	83,911	86,685	85,400
Banská Bystrica	45,736	55,832	66,412	78,475	85,030	84,919	83,056

Πηγές: Στατιστική υπηρεσία της Σλοβακίας: *Ιστορικό λεξικό των κοινοτήτων στη Σλοβακία 1970-2001 (2002)*. Στατιστική επιτηρίδα της Σλοβακίας (1997). Ομοσπονδιακή στατιστική υπηρεσία: *Στατιστική επιτηρίδα της CSSR (1976)*, στατιστική επιτηρίδα της CSSR (1986) Σημειώσεις: α – σύμφωνα με την εδαφική οργάνωση, β – σύμφωνα με τα στατιστικά αποτελέσματα απογραφής, γ – από τις 31 Δεκεμβρίου .

### Οικονομική θέση

Σε σύγκριση με τις αγροτικές κοινότητες, στις πόλεις βρίσκεται πληθυσμός με υψηλότερη κοινωνική θέση και καλύτερη εκπαίδευση. Οι πόλεις προσφέρουν καλύτερες ευκαιρίες απασχόλησης. Οι αστικές τοπικές οικονομίες κινούνται προς τον τριτογενή τομέα, κάτω από την επιρροή της αποβιομηχάνισης (μειωμένη απασχόληση στη βιομηχανία μέσω της υψηλότερης παραγωγικότητας μαζί με το κλείσιμο πολλών εργοστασίων για διάφορους λόγους όπως η πτώχευση κ.λ.π.) και της αύξηση του τομέα των υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης των προηγουμένως αγνοημένων κλάδων, όπως οι επιχειρησιακές υπηρεσίες).

Ο ρόλος των πόλεων στη σλοβάκικη οικονομία είναι κρίσιμος. Το 77,9% όλων των εργασιών βρίσκονται στις πόλεις. Το ποσοστό ανεργίας είναι χαμηλότερο στις μεγάλες πόλεις απ'ό,τι στις αγροτικές περιοχές. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι πόλεις που βρίσκονται στο δυτικό μέρος της χώρας έχουν χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας από τις πόλεις που βρίσκονται στο ανατολικό. Οι διαφορές εξαρτώνται κυρίως από την επιτυχία του τοπικού οικονομικού μετασχηματισμού.

## **4.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Σλοβακία**

### *4.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

#### *Οικιστικά αποθέματα*

Τα μεγάλα κτίρια που κατασκευάστηκαν για να παρέχουν μονολειτουργική ομοιόμορφη κατοικία και να προσαρμόσουν την μαζική μετανάστευση, ειδικά κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70 και του '80 είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Σλοβακία. Τα χαμηλά τεχνικά πρότυπα (υψηλές ενεργειακές δαπάνες, υψηλές δαπάνες συντήρησης), τα προβλήματα με τις μεταφορικές υποδομές (σύνδεση με την υπόλοιπη περιοχή, χώροι στάθμευσης), η έλλειψη χώρων πρασίνου και η κακή αισθητική εικόνα είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των περιοχών αυτών.

#### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι ένα από τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις. Οι κεντρικοί δρόμοι των πόλεων γίνονται υπερφορτωμένοι, δημιουργώντας την ανάγκη να χτιστούν οι μεγάλης χωρητικότητας περιφερειακές οδοί. Τα αστικά οδικά συστήματα στις μεγάλες πόλεις δεν είναι σε θέση να λειτουργήσουν αποτελεσματικά λόγω του αυξανόμενου αριθμού αυτοκινήτων. Η συμφόρηση, οι καθυστερήσεις, τα ατυχήματα, και η περιβαλλοντική υποβάθμιση προκαλούνται από την απουσία δρόμων με υψηλή ικανότητα και περιφερειακών οδών γύρω από τις πόλεις.

#### *Προβλήματα αποχετευτικών δικτύων*

Οι πόλεις αντιμετωπίζουν επίσης προβλήματα με τη βασική τεχνική υποδομή τους. Τα προβλήματα αφορούν κυρίως τα δίκτυα ύδατος και λυμάτων και τις εγκαταστάσεις καθαρισμού ύδατος τα οποία χαρακτηρίζονται η από ανεπαρκή ικανότητα ή από ξεπερασμένη τεχνολογία.

#### *4.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

##### *Ανεργία*

Η ανεργία είναι το μακροπρόθεσμο πρόβλημα της εθνικής οικονομίας (το ποσοστό ανεργίας ήταν 15,6 % τον Δεκέμβριο του 2003). Η μετάβαση σε μια οικονομία ελεύθερης αγοράς προκάλεσε δραματική αναταραχή σε πολλές τοπικές οικονομίες. Η αναδόμησή τους συνοδεύθηκε από την πτώχευση πολλών μη ανταγωνιστικών επιχειρήσεων, ή τη μείωση της απασχόλησης υπέρ της υψηλότερης παραγωγικότητας της εργασίας σε άλλες επιχειρήσεις. Το αποτέλεσμα ήταν μια μετασχηματισμένη δομή της απασχόλησης, μείωση των διαθέσιμων θέσεων εργασίας, και μια άνοδο στην ανεργία. Οι απομακρυσμένες πόλεις δυσκολεύονται περισσότερο στο να βρουν ένα κατάλληλο εναλλακτικό οικονομικό σχεδιάγραμμα υπό τις νέες συνθήκες στην αγορά. Η κατάσταση στις μεγάλες πόλεις είναι καλύτερη, χάρη σε μια διαφορετική οικονομική βάση και στις γερμανικές ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Μια από τις διαδεδομένες συνέπειες των κοινωνικών και οικονομικών δυσκολιών είναι η δυσκολία πολλών ανθρώπων να αντέξουν οικονομικά το έξοδα για τη στέγαση σε πολλές πόλεις.

#### *4.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

Αν και η Σλοβάκικη κοινωνία εμμένει ακόμα σε ορισμένα κληρονομικά χαρακτηριστικά γνώρισμα μιας αδρανούς τάσης σε μια επιβράδυνση των αιχμηρών κοινωνικών ανισοτήτων, η κοινωνική πόλωση υπάρχει ως χαρακτηριστικό της κοινωνίας. Μέσα στα τελευταία δέκα έτη, μια ομάδα πληθυσμού έχει αναπτυχθεί και έχει ωφεληθεί σαφώς από τις διαδικασίες του μετασχηματισμού, ενώ μια άλλη ομάδα πληθυσμού ανήκει σε πολύ χαμηλό βιοτικό επίπεδο. Αυτή η διαφοροποίηση είναι πιο ορατή στις μεγάλες πόλεις. Η μετα-σοσιαλιστική ανάπτυξη οδήγησε στην εμφάνιση ομάδων πληθυσμού που ζουν σε πολύ κακές συνθήκες, ενώ ο πληθυσμός που ανήκει στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα κινήθηκε προς τις νέες περιοχές με κατοικίες υψηλών προτύπων.

### *Έλλειψη στέγης*

Η έλλειψη στέγης άρχισε να αντιμετωπίζεται ως πρόβλημα μόνο τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την τελευταία εκτίμηση υπάρχουν περίπου 3.000 άστεγοι άνθρωποι στη Βρατισλάβα. Εντούτοις, σύμφωνα με μια νέα έρευνα που πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2003, οι άστεγοι υπολογίζεται να είναι πολύ λιγότεροι (περίπου 600).

### *Εγκληματικότητα*

Ο κοινωνικός και οικονομικός μετασχηματισμός έχει συνοδευθεί από μια ογκώδη αύξηση στην εγκληματικότητα. Ο σλοβάκικος πληθυσμός θεωρεί την τρέχουσα εγκληματικότητα ως πολύ σημαντικό πρόβλημα (που εκφράζεται στις δημοσκοπήσεις). Το πρόβλημα της εγκληματικότητας είναι πιο έντονο στις πόλεις, ειδικά στις μεγάλες πόλεις, τις δορυφορικές πόλεις στην ενδοχώρα των μεγαλύτερων πόλεων, και σε μερικά κέντρα ιαματικών πηγών και τουριστικά κέντρα. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση της εγκληματικότητας είναι στη Βρατισλάβα.

Το τρέχον συνολικό οικιστικό απόθεμα δεν είναι επαρκές για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του σλοβάκικου πληθυσμού ( 350 διαμερίσματα ανά 1.000 ανθρώπους). Οι πόλεις καταχωρούν μακροχρόνιους καταλόγους αναμονής και ισχυρή δημόσια πίεση για επέκταση των πρωτοβουλιών δημόσιας κατοικίας.

## **4.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Σλοβακία**

### *4.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική*

Στη Σλοβακία δεν υπάρχει καμία πολιτική που να χαρακτηρίζεται επίσημα ως πολεοδομική πολιτική ή εθνική πολεοδομική πολιτική. Υπάρχουν, εντούτοις, πολιτικές σχετικά με τις πόλεις οι οποίες έχουν δύο κύριες κατευθύνσεις. Αφ' ενός, υπάρχουν σχεδιαστικές προσεγγίσεις που παρουσιάζουν τις ρυθμιστικές καθώς επίσης και τις στρατηγικές πτυχές της αστικής ανάπτυξης. Αφ' ετέρου, τα βασικά έγγραφα σχεδιασμού τα οποία συμπληρώθηκαν μετά από μια σειρά συγκεκριμένων πρωτοβουλιών συνήθως σχετικά με τις πόλεις και τα προβλήματά τους. Η κατοικία, η ανάπτυξη υποδομής, και οι

πρωτοβουλίες που αντιμετωπίζουν τα ζητήματα κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης είναι οι κύριοι τομείς που απασχολούν το κεντρικό κράτος.

#### *Πολεοδομικά ζητήματα σε άλλες πολιτικές*

Το "Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2001 " της Σλοβακίας είναι ένα στρατηγικό έγγραφο που ασχολείται με όλες τις πτυχές της χωρικής ανάπτυξης. Το έγγραφο καθορίζει τις βασικές κατευθύνσεις στην αστική ανάπτυξη και τις σχετικές δημόσιες επενδύσεις και χρησιμεύει ως μια οδηγία για τους αρμόδιους για το σχεδιασμό των πόλεων. Υπογραμμίζει τον πολυκεντρικό χαρακτήρα της ανάπτυξης, τη σημασία των συνδέσεων με το ευρωπαϊκό δίκτυο και τις συστάσεις για την ανάπτυξη των υποδομών στις πόλεις.

Το όραμα της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης διαμορφώνεται εκτενώς στο κύριο εθνικό περιβαλλοντικό έγγραφο σχεδιασμού "εθνική στρατηγική της βιώσιμης ζωής στη Σλοβακία". Η έμφαση δίνεται στην υποστήριξη για την αστική αναγέννηση, την ανάπτυξη μια πιο αποδοτικής τεχνικής υποδομής, και την ανανέωση της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς, συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων υποστήριξης προς όφελος των ιδιοκτητών τους.

#### *4.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές*

Η πιο πρόσφατη προσέγγιση σχεδιασμού που εισήχθηκε στη Σλοβακία είναι περιφερειακός σχεδιασμός ο οποίος έχει τις πιο σημαντικές επιπτώσεις στις πόλεις. Πολλά από τα μέτρα που αφορούν αστικά ζητήματα, όπως μεταφορικές υποδομές, τεχνικές υποδομές, αγορά εργασίας, εκπαίδευση και τουρισμός, εγκρίνονται μέσα από αυτό το πλαίσιο. Το "Πρόγραμμα Εθνικής Ανάπτυξης" θα παίξει έναν κρίσιμο ρόλο ως βασικό έγγραφο προγραμματισμού για την εφαρμογή αναπτυξιακής και περιφερειακής πολιτικής στη Σλοβακία.

#### *4.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές*

Η σημαντικότερη αλλαγή της αστικής ανάπτυξης, σχετική με τη μετασοσιαλιστική περίοδο, ήταν η εισαγωγή της τοπικής κυβέρνησης (το 1990). Η αλλαγή



αυτή επέφερε σημαντική αυτονομία λήψης αποφάσεων των τοπικών ιδρυμάτων, που αργότερα ενισχύθηκε μέσα από τις διαδικασίες της διοικητικής αποκέντρωσης (ειδικά κατά τη διάρκεια του 2002-2004). Η φορολογική διοικητική αποκέντρωση, έχει ολοκληρώσει το νομικό περιβάλλον που επιτρέπει έναν ακόμα σημαντικό ρόλο για τις τοπικές αρχές στη διαμόρφωση του μέλλοντός τους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **ΣΛΟΒΕΝΙΑ**

## **5. Σλοβενία**

### **5.1 Εισαγωγή**

Μία από τις έξι δημοκρατίες της Γιουγκοσλαβίας, η σημερινή Σλοβενία έγινε ανεξάρτητη το 1991, μετά τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας. Συνορεύει με την Ιταλία, την Αυστρία, την Ουγγαρία και την Κροατία. Η εθνική σημαία απεικονίζει το όρος Τρίγκλαβ με τις τρεις κορυφές, το οποίο είναι το υψηλότερο στη Σλοβενία (2.864 μέτρα).

Η χώρα αποτελούσε παλιά τμήμα της αυστρουγγρικής αυτοκρατορίας. Η πρωτεύουσα, Λιουμπλιάνα, ιδρύθηκε κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους. Το πανεπιστήμιό της, στο οποίο φοιτούν πάνω από 50.000 φοιτητές, συμβάλλει στην πλούσια πολιτιστική ζωή της πόλης. Οι κυριότερες βιομηχανίες της χώρας είναι βιομηχανίες ανταλλακτικών αυτοκινήτων, χημικών προϊόντων, ηλεκτρονικών ειδών, ηλεκτρικών συσκευών, μεταλλικών ειδών, κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και επίπλων.

Ένα από τα τουριστικά αξιοθέατα είναι και τα περίφημα σπήλαια της Ποστόινας με εκπληκτικό ντεκόρ από σταλακτίτες και σταλαγμίτες. Από τις επιγραφές στα τοιχώματα των σπηλαίων φαίνεται ότι οι πρώτοι τουρίστες επισκέφθηκαν τα σπήλαια αυτά το 1213.

Οι ιστορικοί δεσμοί στη δυτική Ευρώπη, η ισχυρή οικονομία, και η σταθερή δημοκρατία έχουν βοηθήσει στο μετασχηματισμό της Σλοβενίας σε ένα σύγχρονο κράτος. Η Σλοβενία έγινε μέλος του ΝΑΤΟ και της ΕΕ την άνοιξη 2004.

( [http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

### **5.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

#### *Αστικό σύστημα*

Η Σλοβενία είναι μια μικρή χώρα με έκταση 20.273 km<sup>2</sup> και πληθυσμό 2 εκατομμύρια κάτοικους, και βρίσκεται στην κεντρική Ευρώπη. Η Σλοβενία χαρακτηρίζεται από πολυκεντρική χωρική δομή με οκτώ περιφερειακά κέντρα. Μόνο δύο από αυτές τις πόλεις έχουν πληθυσμό πάνω από 100.000 (Λουμπλιάνα 265.881 και Maribor με 110,000) έξι πόλεις έχουν πληθυσμό μεταξύ 20.000 και 50.000 (Kranj, Celje, Novo mesto, Koper, Nova Gorica, Murska Sobota) .Υπάρχουν ,επίσης, 12 σημαντικά

κέντρα με περίπου 10.000 κατοίκους, και ακολουθούν 62 τοπικά κέντρα με λιγότερο πληθυσμό. Πάνω από το 50% του πληθυσμού κατοικεί σε αστικές περιοχές. Η Λουμπλιάνα, η μεγαλύτερη πόλη, έχει πληθυσμό 265.881 κατοίκων και έκταση άνω των 272 km<sup>2</sup>.

#### *Αστική ανάπτυξη*

Όσον αφορά την αστική ανάπτυξη, η απογραφή του 2002 επιβεβαιώνει τα προηγούμενα συμπεράσματα για την επιταχυνόμενη προαστικοποίηση στη Σλοβενία τις τελευταίες δεκαετίες. Αυτές οι τάσεις έχουν ενταθεί κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, που παρουσιάζει αξιοπρόσεχτες μεταναστεύσεις πληθυσμού από τα εσωτερικά των πόλεων στα περίχωρά τους. Το φαινόμενο της προαστικοποίησης είναι εντονότερο γύρω από Λουμπλιάνα και το Maribor

#### *Ηλικιακή Δομή*

Όσον αφορά τη δομή του πληθυσμού, είναι ενδιαφέρον να παρατηρηθεί ότι, σε εθνικό επίπεδο, δεν υπάρχει σχεδόν καμία διαφορά στη δομή πληθυσμών των αστικών και των αγροτικών περιοχών. Αυτό που είναι εντούτοις αξιοσημείωτο είναι η γρήγορη αύξηση του πληθυσμού στην ομάδα άνω των 65 ετών. Αντιθέτως, έχει παρατηρηθεί μείωση στις ηλικιακές ομάδες από 20-29 και 30-39.

**Πίνακας 15: Δομή πληθυσμού σε αστικές και μη-αστικές περιοχές 1991- 2002**

Περιοχή	1991 (%)			2002 (%)		
	0-14	15-64	65+	0-14	15-64	65+
Σλοβενία	21	68	11	15	70	15
Αστικές περιοχές	21	69	10	14	71	15
Μη-αστικές περιοχές	21	67	12	16	69	15

*Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Σλοβενίας*

#### *Οικονομική θέση*

Η Λουμπλιάνα είναι το πολιτικό και πολιτιστικό κέντρο του Σλοβένικου λαού καθώς επίσης και σημαντικό κέντρο για το εμπόριο, τις επιχειρήσεις, τις διασκέψεις, τις εμπορικές εκθέσεις, την επιστήμη, και την εκπαίδευση. Ένα από τα σημαντικά προτερήματα της πόλης είναι η γεωγραφική θέση που κατέχει στον ευρύτερο ευρωπαϊκό

χώρο που την καθιστά ιδιαίτερα προνομιακή όσον αφορά στο εμπόριο και στις επικοινωνίες. Σαν πρωτεύουσα, η Λουμπλιάνα έχει μια υψηλή συγκέντρωση απασχολούμενων στο δημόσιο τομέα (περίπου το ένα τρίτο του εθνικού συνόλου). Ενώ ο τομέας των υπηρεσιών είναι πάντα ισχυρός στη Λουμπλιάνα, οι άλλες πόλεις, είχαν, στο παρελθόν, μια οικονομία προσανατολισμένη περισσότερο προς τη βιομηχανία. Κάτω από το σοσιαλιστικό καθεστώς οι βιομηχανικές πόλεις ήταν πιο ανεπτυγμένες, με τον μετασχηματισμό όμως της οικονομίας, η βιομηχανία έχει απαξιωθεί και δεν παίζει πλέον σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των πόλεων. Η πρωτεύουσα καταλαμβάνει μια πολύ υψηλή βαθμίδα στην κλίμακα του κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά χαρακτηρίζεται από ένα σχετικά υψηλό ποσοστό ανεργίας, με πολλούς μακροπρόθεσμους άνεργους.

### **5.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Σλοβενία**

#### *5.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

##### *Αστική επέκταση*

Η αστική δομή της Σλοβενίας είναι πρώτιστα η συνέπεια μιας μάλλον αβίαστης ανάπτυξης στο παρελθόν, μιας παράλογης χρήσης του εδάφους, και της εφαρμογής των ημιτελών σχεδίων για την ανάπτυξη των ιδιαίτερων περιοχών των πόλεων. Τα χαρακτηριστικά της προκύπτουσας αστικής επέκτασης είναι η υπερβολική χρήση του χώρου, η μεγάλη κατανάλωση ενέργειας και άλλων φυσικών πόρων, καθώς επίσης και η ρύπανση των υπόγειων υδάτινων πόρων ως αποτέλεσμα της ανεπαρκούς τεχνικής υποδομής και της κακής διαχείρισης των αποβλήτων. Οι συνέπειες αυτής της προαστικοποίησης συμβάλλουν σταδιακά στην περιβαλλοντική υποβάθμιση και στην απώλεια της ταυτότητας της πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου.

Οι ελλείψεις κατοικίας και το απρόσιτο του εδάφους μέσα στις αστικές περιοχές έχουν συμβάλει επίσης αρκετά στην ενδυνάμωση της αστικής επέκτασης στην πρόσφατη περίοδο. Την τελευταία δεκαετία, η χώρα χαρακτηρίζεται από έλλειψη κατασκευής νέων κατοικιών, ειδικά στις σημαντικότερες αστικές περιοχές όπως η Λουμπλιάνα και οι παράκτιες περιοχές κατά μήκος της αδριατικής θάλασσας. Αυτή η έλλειψη έχει οδηγήσει στην ενδυνάμωση της κατασκευής μονοκατοικιών στα περιθώρια των αστικών περιοχών. Η ανεπάρκεια στην εφαρμογή των κανονισμών του σχεδιασμού έχει επιτρέψει στα

μεγάλα αστικά κέντρα να γίνουν συστάδες μονοκατοικιών, που συνήθως προκύπτουν χωρίς σχεδιασμό και παράνομα.

#### *Ηχορύπανση*

Η ηχορύπανση παρουσιάζεται επίσης ως ένα μεγάλο πρόβλημα. Οι γρήγορα αυξανόμενοι αριθμοί οχημάτων, και τα κακώς σχεδιασμένα δίκτυα μεταφορών, όχι μόνο θέτουν σε φυσικό κίνδυνο τους ανθρώπους, αλλά παράγουν επίσης επίπεδα θορύβου που υπερβαίνουν βαθμιαία τα αποδεκτά όρια.

#### *Υποβαθμισμένες περιοχές*

Μια από τις άμεσες εκβάσεις των διαδικασιών της ανανέωσης των υποβιβασμένων περιοχών είναι η ανάπτυξη των μεγάλων εμπορικών κέντρων στα περίχωρα των μεγάλων κωμοπόλεων και των πόλεων. Η ανάπτυξη αυτή, που γίνεται σε περιοχές έξω από τις πόλεις, έχει συνοδευθεί συχνά από τη μεταφορά αγορών και άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων από τις κεντρικές θέσεις των πόλεων, όπου οι μισθοί είναι πολύ υψηλοί είναι, στα νέα συγκροτήματα εμπορικών συναλλαγών που τοποθετούνται στην περιφέρεια, όπου οι μισθοί είναι πολύ χαμηλότεροι και πού ο χώρος στάθμευσης παρέχεται συνήθως δωρεάν.

### *5.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Επίπεδο φτώχειας*

Το πρόγραμμα για την φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό αναφέρεται συνοπτικά μόνο στην αντικειμενική ένδεια. Ενώ, αφ' ενός, το πρόγραμμα αναγνωρίζει τις αυξανόμενες εισοδηματικές ανισότητες, μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το κέντρο δημοσκοπήσεων το 1997 καθόρισε ότι μόνο 1% του δείγματος αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα επιβίωσης. Ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα είναι το σχετικά υψηλό μερίδιο των ανθρώπων με φτωχά προσόντα που απολαμβάνουν χαμηλές αμοιβές. Υπάρχει, κατά συνέπεια, ένα αυξανόμενο μερίδιο ανθρώπων που ζουν κάτω από τα όρια της φτώχειας.

#### *Ανεργία*

Τα πιο πρόσφατα στατιστικά στοιχεία όσον αφορά την απασχόληση δείχνουν ότι η Σλοβενία έχει ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ανεργίας (11,3 %) έναντι του μέσου

ποσοστού ανεργίας της ΕΕ (9%). Μια πιο λεπτομερής εξέταση της κατάστασης στις μεμονωμένες αστικές περιοχές αποκαλύπτει ακόμα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας, ειδικά στα μικρότερα αστικά κέντρα. Υπάρχουν επίσης πολύ υψηλά επίπεδα ανεργίας στις πόλεις Maribor και Celje, οι οποίες έχουν χάσει ένα σημαντικό μέρος της προηγούμενης βιομηχανικής βάσης τους ως αποτέλεσμα της οικονομικής αναδόμησης και της παγκοσμιοποίησης. Μπορεί να σημειωθεί, αφ' ετέρου, ότι το επίπεδο ανεργίας σε όλα τα άλλα μεγάλα αστικά κέντρα είναι γενικά πολύ χαμηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο.

#### *Δαπάνες κατοικίας*

Τα προβλήματα στις δαπάνες των κατοικιών αρχίζουν να προκύπτουν όσον αφορά τη συντήρηση και την ανανέωση των μεμονωμένων κατοικιών και των κτιρίων συνολικά. Υπάρχουν ενδείξεις ότι μερικοί από τους χαμηλού εισοδήματος ιδιοκτήτες κατοικιών το βρίσκουν όλο και πιο δύσκολο να ανταπεξέλθουν στις απαραίτητες δαπάνες στέγασης.

## **5.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Σλοβενία**

### *5.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική*

Οι Σλοβένικες πολεοδομικές πολιτικές καθορίζουν διάφορους σημαντικούς στόχους που μπορούν να επαναπροσδιορίσουν και να εφαρμόσουν την έννοια της πολυκεντρικής ανάπτυξης των πόλεων για να εξασφαλιστεί η ισοδύναμη ένταξή τους στο ευρωπαϊκό αστικό σύστημα και να ενισχύσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη, την ορθολογική χρήση του εδάφους και την ανανέωση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. Έχουν, επίσης, ως στόχο τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και την παροχή ίσων ευκαιριών όσον αφορά τη πρόσβαση στις πληροφορίες και τη γνώση για να αποτρέψουν τον κοινωνικό αποκλεισμό.

Οι εθνικές πολεοδομικές πολιτικές αφορούν γενικά τα αστικά προβλήματα που αφορούν ολόκληρη την χώρα και όχι απαραίτητα τα συγκεκριμένα αστικά προβλήματα σε συγκεκριμένες περιοχές. Οι πολιτικές και τα προγράμματα που ασχολούνται με συγκεκριμένα αστικά προβλήματα προετοιμάζονται και εκτελούνται από τις τοπικές αρχές.

#### 5.4.2 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές

Οι τοπικές κοινότητες (193 συνολικά) έχουν το βασικό δικαίωμα για τη διαχείριση και τον σχεδιασμό του εδάφους τους, με εξαίρεση τα σχέδια περιοχών για δραστηριότητες εθνικής σημασίας. Οι τοπικές κοινότητες είναι υποχρεωμένες να αναλάβουν τις δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στα χωροταξικά σχέδια. Ο κύριος στόχος τους σχετικά με τη χωρική διαχείριση και τον προγραμματισμό είναι η ορθολογική, και βιώσιμη χρήση του εδάφους, καθώς επίσης και η οικονομική χρήση του εδάφους σύμφωνα με τις αρχές της υψηλής ποιότητας διαβίωσης, της εργασίας, της αναψυχής και της δημόσιας υγείας. Υπό αυτήν τη μορφή, οι τοπικές αρχές πρέπει να προετοιμάσουν τα πολυετή σχέδια ανάπτυξης για τους διάφορους τομείς. Οι τοπικές αρχές είναι αρμόδιες για την άμεση συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων συμβαλλόμενων μερών, ενώ φροντίζουν επίσης να διατηρούν την ταυτότητα των αστικών περιοχών και της επαρχίας λαμβάνοντας υπόψη και την προστασία των φυσικών και ανθρωπογενών χαρακτηριστικών γνωρισμάτων. Το σύστημα επιτρέπει έτσι ένα υψηλό επίπεδο αυτονομίας των τοπικών αρχών στη σύνταξη των στρατηγικών και των προγραμμάτων ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **ΕΣΘΟΝΙΑ**

## **6.Εσθονία**

### **6.1 Εισαγωγή**

Η Εσθονία, η βορειότερη από τις χώρες της Βαλτικής, ανέκτησε την ανεξαρτησία της από τη Σοβιετική Ένωση το 1991. Το έδαφός της είναι κατά κύριο λόγο πεδινό στις ανατολικές ακτές της Βαλτικής και έχει πολλές λίμνες και νησιά. Το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασής της καλλιεργείται ή καλύπτεται από δάση.

Η εσθονική γλώσσα έχει μεγάλη συγγένεια με τη φινλανδική αλλά δεν μοιάζει καθόλου με τις γλώσσες των υπόλοιπων Βαλτικών χωρών, δηλαδή της Λετονίας ή της Λιθουανίας, αλλά ούτε με τα ρωσικά. Ένα τέταρτο περίπου του πληθυσμού είναι ρωσικής καταγωγής.

Η πρωτεύουσα, Ταλίν, είναι μία από τις πλέον καλοδιατηρημένες μεσαιωνικές πόλεις της Ευρώπης, και ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 15% του εσθονικού ΑΕΠ. Οι κυριότεροι τομείς της οικονομίας είναι η μηχανουργία, η παραγωγή τροφίμων, η μεταλλουργία, η χημική βιομηχανία και η παραγωγής προϊόντων ξυλείας.

( [http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

Η Εσθονία έγινε ανεξάρτητο κράτος το 1918 μετά από αιώνες αποικιοκρατίας από χώρες όπως η Δανία, η Σουηδία, η Γερμανία και η Ρωσία. Το 1940 ενσωματώθηκε στη Σοβιετική Ένωση χωρίς τη θετική συγκατάθεση του κράτους και επανέκτησε την ανεξαρτησία της το 1991, με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης. Προσχώρησε και στο NATO και στην ΕΕ την άνοιξη του 2004. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

### **6.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

Η Εσθονία έχει πληθυσμό 1.356.045 σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα του 2003. Ο αστικός πληθυσμός στην Εσθονία αποτελεί το 67,5% του συνολικού πληθυσμού. Μεταξύ 1989 και 2000 ο πληθυσμός μειώθηκε κατά 13,7% (περισσότεροι από 200.000 κάτοικοι) κυρίως ως αποτέλεσμα της εξωτερικής μετανάστευσης. Ο πληθυσμός έχει συνεχίσει να μειώνεται λόγω του χαμηλού ποσοστού γεννήσεων. Σύμφωνα με τις δημογραφικές προβλέψεις, μια περαιτέρω απώλεια 200.000 ανθρώπων

αναμένεται μέχρι το έτος 2030. Σχεδόν το 30% του πληθυσμού στην Εσθονία είναι συγκεντρωμένο στη πρωτεύουσα Ταλίν, ενώ σχεδόν το 50% του συνολικού πληθυσμού βρίσκεται στις πέντε μεγάλες πόλεις. Ο πίνακας 16 παρουσιάζει την ανάπτυξη των πληθυσμών στις μεγαλύτερες πόλεις.

**Πίνακας 16: Ανάπτυξη πληθυσμού στις μεγαλύτερες πόλεις στην Εσθονία**

	1959	1970	1979	1989	2000	2003
Tallinn	281,714	363,706	428,537	474,974	400,781	397,150
Tartu	74,263	90,459	104,381	113,420	101,241	101,190
Narva	27,630	57,863	72,783	81,221	68,812	67,752
Kohtla-Järve	40,464	82,558	87,472	91,644	47,797	46,765
Pärnu	36,067	46,316	49,623	52,389	45,591	44,781

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Εσθονίας <http://www.stat.ee>, EURREG Ltd & Jauhiainen 2002.

Οι διαφορές στις ηλικιακές ομάδες μεταξύ των αστικών και αγροτικών τοπικών αρχών είναι αρκετά μικρές. Στη πόλη Tartu, η δομή ηλικίας είναι ελαφρώς προκατειλημμένη προς τους νέους ηλικίας 20–44 λόγω των ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που υπάρχουν στην πόλη. Οι ηλικιωμένοι άνθρωποι διανέμονται αρκετά ομοιόμορφα μεταξύ των αγροτικών και αστικών τοπικών αρχών.

**Πίνακας 17: Αστικός και αγροτικός πληθυσμός στην Εσθονία κατά ομάδες ηλικίας και εθνικότητας (%)**

	0-19	20-44	45-64	65 -	Εσθονοί	Ρώσοι	Άλλες εθνικότητες
<b>Σύνολο στην Εσθονία</b>	<b>24.5</b>	<b>34.9</b>	<b>24.8</b>	<b>15.9</b>	<b>66.7</b>	<b>26.6</b>	<b>6.7</b>
Αγροτικός πληθυσμός	27.4	32.0	24.3	16.3	91.6	5.3	3.1
Αστικός πληθυσμός	23.0	36.3	25.1	15.6	55.7	36.0	8.3
Tallinn	21.2	37.8	25.7	15.2	53.7	36.5	9.8
Tartu	23.5	40.7	21.2	14.7	79.5	16.1	4.4
Narva	23.3	34.2	27.1	15.4	4.9	85.5	9.6
Kohtla-Järve	23.3	34.1	26.4	16.2	17.8	68.9	13.3
Pärnu	24.0	33.6	24.7	17.6	79.4	15.3	5.3

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία της Εσθονίας 2004 (<http://www.stat.ee>)

Το Ταλίν, με πληθυσμό 397.000 κατοίκων, είναι η πρωτεύουσα και το οικονομικό και διοικητικό κέντρο της Εσθονίας. Η πρωτεύουσα αναπτύσσεται γρήγορα, αλλά έχει χάσει πληθυσμό λόγω του χαμηλού ποσοστού γεννήσεων.

Δυστυχώς, η γρήγορη οικονομική ανάπτυξη στο Ταλίν είχε επίσης πολλές αρνητικές συνέπειες όπως η κοινωνικοοικονομική πόλωση, η άνιση χωρική ανάπτυξη, και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ο ρυθμός της ανάπτυξης στο Tartu, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη με 101.000 κατοίκους, είναι μετριότερος, αλλά πιο ουσιαστικός. Στο Tartu βρίσκονται διάφορα σημαντικά πανεπιστήμια τα οποία δημιουργούν μια ισχυρή δυνατότητα ανάπτυξης για την πόλη. Η κατάσταση είναι κρίσιμη στις άλλες δύο μεγάλες πόλεις, τη Narva (68.000 κάτοικοι) και τη Kohtla-Järve (47.000 κάτοικοι) στη βορειοανατολική Εσθονία. Οι πόλεις αυτές έχουν επηρεαστεί πιο πολύ από την οικονομική και πολιτική αναδόμηση. Υπάρχει υψηλή ανεργία, έλλειψη θέσεων εργασίας, και υψηλή συγκέντρωση αλλοδαπών.

### **6.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην Εσθονία**

#### *6.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

Τα μεγαλύτερα προβλήματα στο τομέα των κατοικιών συνδέονται με τις σχετικά παλαιές κατοικίες, και το χαμηλό επίπεδο ποιότητας των κατοικιών που χτίστηκαν πριν από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Αυτές οι κατοικίες δεν έχουν καμία εσωτερική εγκαταστάσεις προσωπικής υγιεινής, και σε μερικές περιπτώσεις στερούνται ακόμη και αποχέτευση αλλά και τρεχούμενο νερό. Ο πιο κοινός τύπος κατοικίας στις εσθονικές πόλεις είναι οι πολυόροφες πολυκατοικίες. Στο Ταλίν, το 70% του πληθυσμού ζουν σε πολυκατοικίες με πέντε ή και περισσότερους ορόφους. Η φυσική ποιότητα των πολυκατοικιών ποικίλλει. Σε μερικές πολυκατοικίες, η ανακαίνιση έχει αρχίσει από τις ενώσεις των ιδιοκτητών διαμερισμάτων. Εντούτοις, η έλλειψη επένδυσης, οι φτωχές διοικητικές δεξιότητες, και οι διαφορές στις ικανότητες και τις τοποθετήσεις των κατοίκων είναι συχνά προβλήματα που έχουν επιπτώσεις στη διαχείριση αυτών των μεγάλων κτιρίων.

### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει γίνει ένα σημαντικό πρόβλημα στο Ταλίν λόγω του υψηλού αριθμού κατόχων διαρκούς εισιτηρίου στα δημόσια μέσα μεταφοράς, της έλλειψης μιας κατάλληλης περιφερειακής οδού και χώρων στάθμευσης στην πόλη. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση δεν αποτελεί σοβαρό πρόβλημα σε άλλες πόλεις.

### *6.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Επίπεδο φτώχειας*

Το ποσοστό φτώχειας στην Εσθονία αγγίζει το 18% (2002), το οποίο είναι υψηλότερο από το μέσο ποσοστό της ΕΕ (15% το 2000). Οι εισοδηματικές διαφορές στην Εσθονία είναι οι υψηλότερες από τις νέες χώρες μέλη της Ε.Ε. και σημαντικά υψηλότερες από τον μέσο όρο της Ε.Ε.

#### *Κοινωνικός αποκλεισμός*

Ο κοινωνικός αποκλεισμός έχει περισσότερες επιπτώσεις στις πόλεις. Η απώλεια μιας εργασίας και ενός κανονικού εισοδήματος, ιδιαίτερα στις πόλεις, προκαλεί έναν γρήγορο υποβιβασμό των καθημερινών δραστηριοτήτων. Η έλλειψη στέγης είναι ένα σχετικά νέο, αλλά αρκετά συχνό φαινόμενο στις Εσθονικές πόλεις. Το ποσοστό άστεγων ανθρώπων υπολογίζεται να είναι 0,3% του Εσθονικού πληθυσμού (0,5% του πληθυσμού στο Ταλίν). Υπάρχουν οφέλη κοινωνικής ευημερίας, αλλά δεν είναι όλα προσιτά σε εκείνους που τα έχουν περισσότερη ανάγκη. Συχνά οι άνθρωποι που εκμεταλλεύονται τα οφέλη δεν έχουν στην πραγματικότητα ανάγκη ενίσχυσης, ενώ οι άνθρωποι με πραγματικά προβλήματα επιβίωσης παραμένουν χωρίς βοήθεια. Μερικοί ερευνητές έχουν αξιολογήσει ότι οι κοινωνικές παροχές διαδραματίζουν έναν οριακό ρόλο στην παρεμπόδιση της οικονομικής ένδειας και του κοινωνικού αποκλεισμού.

#### *Ανεργία*

Η ανεργία αντιπροσωπεύει μια αυξανόμενη απειλή για ολόκληρη τη χώρα. Οι απομακρυσμένες περιοχές (στα βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά σημεία) επηρεάζονται ιδιαίτερα. Το 1990–2002, οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα μειώθηκαν κατά 75,3%, στη βιομηχανία κατά 40,8% και στον τομέα των υπηρεσιών

κατά 7,5%. Η συνολική απώλεια εργασιών σε εκείνη την περίοδο ήταν 240.300. Το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε αισθητά (από 10% σε 14% του εργατικού δυναμικού) μετά από τα οικονομικά προβλήματα στη Ρωσία το 1999. Εντούτοις, μετά από το 2000 η κατάσταση βελτιώθηκε και η ανεργία μειώθηκε σε 9,5% το 2003.

#### *Δαπάνες κατοικίας*

Σχεδόν το ένα τρίτο του πληθυσμού συναντά σοβαρές δυσκολίες στην πληρωμή των δαπανών της κατοικίας τους, και μερικές νέες ομάδες οικογενειών δεν μπορούν να αντέξουν οικονομικά την ανεξάρτητη κατοικία. Το ποσοστό των οικογενειών που αντιμετωπίζουν σοβαρό μακροπρόθεσμο πρόβλημα με τα στεγαστικά δάνεια υπολογίζεται να είναι 10%. Το ποσοστό της προσιτής δημόσιας κατοικίας είναι πολύ μικρό και απευθύνεται μόνο στις πιο ευάλωτες ομάδες. Τα ενοίκια στην ελεύθερη ιδιωτική αγορά είναι σχετικά ακριβά, ειδικά στις πόλεις Ταλίν και Tartu, και είναι απρόσιτα σε πολλές νέες οικογένειες που μπαίνουν στην αγορά κατοικίας.

### *6.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Μείωση του πληθυσμού*

Ο πληθυσμός στις πόλεις συνεχίζει να μειώνεται λόγω του χαμηλού ποσοστού γεννήσεων. Αυτό είναι ένα πρόβλημα για τις αστικές αλλά και τις αγροτικές περιοχές. Στην Εσθονία ο ετήσιος αριθμός γεννήσεων μειώθηκε περίπου 50% (από 25.086 το 1987 σε 12.632 το 2001), και αυτήν την περίοδο το ποσοστό γεννήσεων είναι ένα από τα χαμηλότερα στην Ευρώπη.

#### *Χωρικός διαχωρισμός με βάση το εισόδημα*

Υπήρξε κάποια κοινωνική ανισότητα στις πόλεις κατά τη διάρκεια των σοβιετικών ετών, αλλά η μεταφορά στην οικονομία της ελεύθερης αγοράς οι κοινωνικοοικονομικές διαφορές έχουν αυξηθεί αισθητά. Στην τελευταία δεκαετία οι άνθρωποι με υψηλό εισόδημα έχουν αρχίσει να συναθροίζονται σε περιορισμένες κοινότητες και σε πολυκατοικίες στο αστικό περιθώριο των μεγαλύτερων πόλεων. Το Ταλίν έχει τις μεγαλύτερες κοινωνικές διαφορές υπάρχουν οικογένειες με τα πολύπλευρα προβλήματα, αλλά δεν υπάρχουν γειτονιές γκέτο. Η συγκέντρωση των φτωχών

ανθρώπων είναι η υψηλότερη στο κέντρο της πόλης όπου οι κατοικίες στερούνται συχνά δωμάτια πλύσης ή και αποχέτευση.

#### *Φυλετικός διαχωρισμός*

Ο μη Εσθονικός πληθυσμός τείνει να έχει δυσανάλογους αριθμούς με λίγα προσόντα εργαζομένων και άνεργων ανθρώπων. Η απασχόληση των Ρώσων στις περισσότερες πόλεις, εκτός από το Ταλίν, είναι περιορισμένη, όπως είναι και οι ευκαιρίες τους να συμμετέχουν πλήρως στην εθνική πολιτική ζωή. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο αλλόδαπός πληθυσμός χαρακτηρίζεται κυρίως από υψηλό ποσοστό ανεργίας, κατάχρηση ναρκωτικών ουσιών, και υψηλά ποσοστά εγκληματικότητας. Τα χειρότερα ποσοστά ανεργίας είναι στις μικρές απομακρυσμένες αγροτικές περιοχές. Η εθνικότητα είναι ένα ευαίσθητο ζήτημα και δεν είχε δοθεί καμία προσοχή στα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί, μέχρι την πρόσφατη δεκαετία του '90, όταν τα προβλήματα επιδεινώθηκαν.

### **6.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Εσθονία**

#### *6.4.1 Εθνική πολεοδομική πολιτική*

Η Εσθονία δεν έχει ακόμα μια συγκεκριμένη εθνική πολεοδομική πολιτική. Σε εθνικό επίπεδο δεν υπάρχει κανένα υπουργείο ή τμήμα αρμόδιο για τα αστικά ζητήματα. Ούτε υπάρχει οποιαδήποτε λεπτομερής ανάλυση, συντονισμός, ή έλεγχος της αστικής ανάπτυξης.

#### *Πολεοδομικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές*

Η στρατηγική για τον εθνικό ή διεθνή ρόλο των Εσθονικών πόλεων είναι περισσότερο προσανατολισμένη προς τον οικονομικό τομέα με ελάχιστη προσοχή προς την κοινωνική ανάπτυξη. Μια εξαίρεση αποτελεί το εθνικό χωροταξικό έγγραφο «Εσθονία 2010» που καταρτίστηκε και δημοσιεύτηκε στη δεκαετία του '90. Οι γενικές αρχές, στο έγγραφο αυτό, είναι να ενισχυθεί ο ρόλος της πρωτεύουσας, να ευνοηθεί η ανάπτυξη 15 κεντρικών νομών και των επιλεγμένων τοπικών κέντρων, και να

δημιουργηθεί ένα ισορροπημένο δίκτυο πόλεων. Εντούτοις, το παρόν έγγραφο είναι μάλλον γενικό και ξεπερασμένο μετά από την ένταξη της Εσθονίας στην Ε.Ε.

#### *6.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές*

Η περιφερειακή πολιτική αφορά πολύ συχνά την αστική πολιτική σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ. Στην Εσθονία, προσοχή στα πολεοδομικά ζητήματα δόθηκε μόνο μετά από την ένταξη της χώρας στην ΕΕ. Στις οδηγίες της περιφερειακής πολιτικής του 1999, ο βραχυπρόθεσμος στόχος της περιφερειακής πολιτικής ήταν να επιτευχθεί μια ισορροπημένη περιφερειακή ανάπτυξη στη χώρα. Οι διαπραγματεύσεις για τις αρχές της περιφερειακής πολιτικής μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Εσθονικής κυβέρνησης ολοκληρώθηκαν το 2002. Στο παρελθόν, η περιοχή του Ταλίν είχε αποκλειστεί από τα περισσότερα κεφάλαια περιφερειακής πολιτικής. Πριν από την ολοκλήρωση της ΕΕ, υπήρξε ένα πρόγραμμα για τις πόλεις αποκαλούμενο ως «Network of Centres of Expertise» από το 2001. Ο κύριος στόχος αυτού του προγράμματος ήταν να ενταθεί η συνεργασία μεταξύ των πόλεων και της ενδοχώρας τους και να ενισχυθεί η δυνατότητα ειδίκευσης και καινοτομίας των σημαντικότερων Εσθονικών πόλεων. Η πολιτική είχε ως σκοπό να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των πόλεων, και να βοηθήσει έτσι τα κύρια αστικά κέντρα να υπερνικήσουν τις αρνητικές συνέπειες της οικονομικής αναδιάρθρωσης. Εντούτοις, έως το 2003 αυτό το πρόγραμμα ήταν κακώς χρηματοδοτημένο και οι εκβάσεις ήταν πενιχρές. Υπήρξαν επίσης θεματικά προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης όπως ένα πρόγραμμα για τις μονολειτουργικές εδαφικές τακτοποιήσεις, και περιφερειακά ειδικά προγράμματα όπως ένα πρόγραμμα για τη βορειοανατολική Εσθονία, στο οποίο ορισμένες πόλεις θα μπορούσαν να συμμετέχουν. Ο σημαντικότερος στόχος ήταν να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας μέσω της ενίσχυσης της φυσικής και κοινωνικής υποδομής. Εντούτοις, μετά από τη φάση ολοκλήρωσης της ΕΕ, αυτά τα περιφερειακά προγράμματα δεν πραγματοποιήθηκαν.



### 6.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές

Η έλλειψη κατάλληλης εθνικής πολεοδομικής πολιτικής σημαίνει ότι σε πολλές περιπτώσεις οι πόλεις οι ίδιες πρέπει να διευθύνουν την πολεοδομική πολιτική και να εξετάσουν τα καθημερινά αστικά προβλήματα που υποδεικνύονται ανωτέρω. Φυσικά, λόγω των σκληρών οικονομικών όρων, οι ευκαιρίες για τις πόλεις να επιλύσουν τα αστικά προβλήματα που είναι η έκβαση της οικονομικής και πολιτικής μετάβασης είναι περιορισμένες. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

### 6.5 Σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού

Υπάρχουν τέσσερις τύποι σχεδίων στο εσθονικό σύστημα σχεδιασμού: εθνικό χωρικό σχέδιο, σχέδιο νομών, περιεκτικό σχέδιο (ενός αγροτικού δήμου ή μιας πόλης) και λεπτομερές σχέδιο.

Το σύστημα σχεδιασμού είναι ιεραρχικό. Αυτό σημαίνει ότι τα περιεκτικά και τα λεπτομερή σχέδια πρέπει να προσαρμόζονται με το εθνικό χωρικό σχέδιο προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή της χωρικής ανάπτυξης. Ο νόμος σχεδιασμού έχει κατακριθεί για την παροχή της δυνατότητας να τροποποιηθεί ένα γενικότερο σχέδιο με ένα σχέδιο που είναι λιγότερο γενικό, λέγοντας ότι διευκολύνει πάρα πολύ τις τοπικές αρχές να τροποποιήσουν τα περιεκτικά σχέδιά με τα λεπτομερή σχέδια. Εντούτοις, αν το σύστημα δεν ήταν ιεραρχικό τότε θα ήταν πάρα πολύ άκαμπτο και θα απέκλειε τις απαραίτητες και δικαιολογημένες τροποποιήσεις. (<http://www.gtk.fi/slr/article>)

#### 6.5.1 Πολεοδομικός νόμος

Ο εσθονικός πολεοδομικός νόμος τέθηκε σε ισχύ το 2003. Οργανώνει τον σχεδιασμό σε τρία επίπεδα. Σε εθνικό επίπεδο το Υπουργείο Περιβάλλοντος είναι αρμόδιο για το εθνικό σχέδιο που χρησιμεύει ως ένα πλαίσιο για τις στρατηγικές που θα ακολουθήσουν.

Ο νόμος δεν διαχωρίζει με σαφές τρόπο τους διάφορους τύπους σχεδίων. Παραδείγματος χάριν, για μια περιοχή που αποτελείται από διάφορους αγροτικούς

δήμους, είναι δυνατό να προετοιμαστεί ένα κοινό περιεκτικό σχέδιο ή ένα σχέδιο νομών για το αντίστοιχο μέρος του νομού. Επίσης, είναι δυνατό να υπάρξουν δύο διαφορετικά είδη σχεδίων για ένα τμήμα μιας πόλης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η επιλογή μεταξύ των τύπων σχεδίων καθορίζεται ανάλογα με τους στόχους ανάπτυξης ή τους νομικούς στόχους που το σχέδιο αναμένεται να επιτύχει. Εάν επιδιώκεται να καθιερωθούν οι δεσμευτικοί όροι χρήσεων γης τότε θα πρέπει να προετοιμαστεί ένα κοινό περιεκτικό σχέδιο για τους δήμους ή τμήματα των αγροτικών δήμων για τον λόγο ότι ένα λεπτομερές σχέδιο δεν είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα. Εάν ο στόχος είναι να καθοριστούν οι κοινοί στρατηγικοί στόχοι για τη χωρική ανάπτυξη διάφορων αγροτικών δήμων ή τμημάτων των δήμων αυτών τότε θα πρέπει να προετοιμαστεί ένα σχέδιο νομών για εκείνο το μέρος του νομού.

Σύμφωνα με το νόμο, η επίβλεψη του σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο γίνεται μέσω του Υπουργείου Εσωτερικών Υποθέσεων, ενώ η επίβλεψη του σχεδιασμού σε νομαρχιακό επίπεδο είναι αρμοδιότητα του νομαρχιακού συμβουλίου. Το Υπουργείο Εσωτερικών Υποθέσεων είναι το μόνο υπουργείο στην Εσθονία που έχει δύο υπουργούς. Η αστυνομία, οι συνοριακές φρουρές και τα ζητήματα ασφάλειας αντιμετωπίζονται από τον Υπουργό των Εσωτερικών Υποθέσεων. Τα ζητήματα απογραφής του πληθυσμού, η διοίκηση της τοπικής κυβέρνησης, η περιφερειακή ανάπτυξη και η χωροταξία είναι αρμοδιότητα του Υπουργού των Περιφερειακών Υποθέσεων.

Η διοίκηση του σχεδιασμού μέσα στο διοικητικό έδαφος ενός αγροτικού δήμου ή μιας πόλης είναι αρμοδιότητα των τοπικών αρχών. Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να εξασφαλίσουν:

- Ότι υπάρχουν σχέδια που χρησιμεύουν ως βάση για τη χρήση και την οικοδόμηση του εδάφους
- Ως προϋπόθεση για έγκριση ενός σχεδίου, ότι τα συμφέροντα των ενδιαφερόμενων προσώπων λαμβάνονται υπόψη με έναν ισορροπημένο τρόπο
- Ότι τα σχέδια που εγκρίνονται μπáινουν σε εφαρμογή

Πριν από την υιοθέτηση ενός σχεδίου, η επίβλεψη της προετοιμασίας ενός σχεδίου νομού θα πραγματοποιηθεί από το Υπουργείο εσωτερικών υποθέσεων και ο νομάρχης εποπτεύει την προετοιμασία ενός τοπικού σχεδίου. Ο ρόλος των τοπικών κυβερνήσεων

και των κρατικών αρχών κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας του σχεδίου δίνεται λεπτομερώς στις περιγραφές των πρακτικών για κάθε τύπο σχεδίου.  
(<http://www.gtk.fi/slr/article>)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**

### **ΛΕΤΟΝΙΑ**

## **7. Λετονία**

### **7.1 Εισαγωγή**

Η Λετονία επανέκτησε την ανεξαρτησία της από τη Σοβιετική Ένωση το 1991. Βρίσκεται στις ακτές της Βαλτικής σε χαμηλό υψόμετρο και καλύπτεται από μεγάλα δάση που τροφοδοτούν με ξυλεία τις κατασκευαστικές βιομηχανίες και τη χαρτοποιία. Το περιβάλλον είναι πλούσιο σε άγρια πανίδα και χλωρίδα. Η Λετονία παράγει επίσης καταναλωτικά αγαθά, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και εργαλειομηχανές. Η χώρα προσελκύει τουρίστες από όλη την Ευρώπη. Όσον αφορά την εθνική σύνθεση, το 59% του πληθυσμού αποτελείται από Λετονούς και το 29% από Ρώσους. Πάνω από το ένα τρίτο του πληθυσμού ζει στην πρωτεύουσα, τη Ρίγα. Η Ρίγα, που ιδρύθηκε το 1201, είναι η μεγαλύτερη πόλη των βαλτικών κρατών με πληθυσμό 730.000 κατοίκους. Το Άγαλμα της Ελευθερίας της Λετονίας είναι ένα από τα ψηλότερα στην Ευρώπη και φτάνει τα 43 μέτρα.

Το λεττονικό Κοινοβούλιο, που έχει ένα νομοθετικό σώμα και 100 έδρες, εκλέγεται απευθείας από το λαό κάθε τέσσερα χρόνια. Ο Πρόεδρος εκλέγεται από το Κοινοβούλιο, επίσης κάθε τέσσερα χρόνια. Η Λετονία έγινε μέλος στο NATO και την ΕΕ το 2004. ([http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

### **7.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

#### *Δημογραφική ανάπτυξη*

Στη δεκαετία του '90, η Λετονία πέρασε από μια δημογραφική κρίση. Μεταξύ 1989 και 2001, ο πληθυσμός μειώθηκε κατά 13%. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της απώλειας εμφανίστηκε στις αγροτικές περιοχές. Το ποσοστό γεννήσεων μειώθηκε γρήγορα σε 9,4 ανά χίλια, ενώ το ποσοστό θνησιμότητας αυξήθηκε σε 9,8 ανά χίλια. Η επακόλουθη μείωση του πληθυσμού της χώρας (-0,5% ετησίως) στηρίζεται στην αποδημία των αλλοδαπών που ζούσαν στην Λετονία.

Η Λετονία έχει μια πολυεθνική κοινωνία. Από το συνολικό πληθυσμό 2,35 εκατομμυρίων, 58% είναι Λετονοί, 29% είναι Ρώσοι, και το υπόλοιπο 13% είναι Λευκορώσοι, Ουκρανοί, Πολωνοί και Λιθουανοί.

### *Αστικός πληθυσμός*

Η Λετονία είναι μια από τις πιο ιδιαίτερα αστικοποιημένες οικονομίες όπου το 70% του πληθυσμού ζει στις πόλεις. Οι σοβιετικές πολιτικές της εκβιομηχάνισης και της αστικοποίησης ενίσχυσαν την οικονομική και κοινωνική θέση των πόλεων από τη δεκαετία του '70. Μετά από την ανεξαρτησία, οι πόλεις της Λετονίας έχουν στηρίξει την ελκυστικότητά τους και δεν έχουν επηρεαστεί πολύ από την μετανάστευση.

### *Αστικό σύστημα*

Η Λετονία έχει αυτήν την περίοδο 77 πόλεις και κωμοπόλεις που φιλοξενούν συνολικά 1.618 εκατομμύρια ανθρώπους. Ο αστικός πληθυσμός της Λετονίας συνεχίζει να συγκεντρώνεται στις πόλεις με πάνω από 20.000 κατοίκους. Αυτές οι πόλεις (δέκα στο σύνολο) φιλοξενούν το 77,4% του αστικού πληθυσμού. Στη Ρήγα, τη πρωτεύουσα της Λετονίας, βρίσκεται το 47,2% του αστικού πληθυσμού της Λετονίας. Η γενική μείωση του πληθυσμού δεν έχει ασκήσει ομοιόμορφη επίδραση στις διάφορες κατηγορίες πόλεων. Οι μεγάλες πόλεις έχουν αντιμετωπίσει σημαντικές απώλειες πληθυσμού (με τον πληθυσμό της Ρήγας που μειώθηκε από 910.455 το 1989 σε 764.329 το 2000), ενώ οι μεσαίου μεγέθους πόλεις (20.000-99.900 κάτοικους) έχουν ακολουθήσει ένα σταθερότερο σχεδιάγραμμα.

### *Ηλικιακή Δομή*

Η δυναμική του πληθυσμού στο αστικό σύστημα της Λετονίας έχει σημαντικές επιπτώσεις στη διανομή των διαφορετικών ομάδων ηλικίας στις πόλεις. Αντίστοιχα, αυτή η διανομή έχει επιπτώσεις στις αστικές αγορές εργασίας και την απαίτηση για παροχή υπηρεσιών στη στέγαση, τη μεταφορά, τις κοινωνικές υπηρεσίες, και την υποδομή. Στη γενική απώλεια του αστικού πληθυσμού, η σημαντικότερη πτώση (περίπου 25%) πρόκειται να φανεί στην ομάδα ηλικίας 0-14 ετών, η οποία, αυτήν την περίοδο, αντιστοιχεί στο 16,6% του συνολικού αστικού πληθυσμού. Αντιθέτως, σημαντική αύξηση (8%) έχει παρατηρηθεί στο ποσοστό του αστικού πληθυσμού που ανήκει στην εργασιακά ενεργό ηλικία, που αποτελεί το 23,4%.

**Πίνακας 18: Δημογραφικά χαρακτηριστικά του αστικού πληθυσμού, 2000**

	Σύνολο	%	Ανδρες	%	Γυναίκες	%
Κάτω από την εργασιακά ενεργό ηλικία (0-14)	267,810	16.6	136,856	18.8	130,954	14.7
Εργασιακά ενεργός ηλικία (15-64)	971,136	60.0	473,849	64.9	497,287	56.0
Πέρα από την εργασιακά ενεργό ηλικία (65+)	379,149	23.4	119,004	16.3	260,145	29.3
Σύνολο	1,618,095	100	729,709		888,386	100
Μέση ηλικία (έτη)	38.9		35.9		41.3	

Πηγή: Κεντρικό στατιστικό γραφείο της Λετονίας,

#### Οικονομικά χαρακτηριστικά των πόλεων

Η Ρήγα αποτέλεσε 58,5 % του ΑΕΠ της χώρας το 2001 και έχει προσελκύσει τη μερίδα του λέοντος των επενδύσεων στις τραπεζικές εργασίες, τη λιανική πώληση, και τις νέες τεχνολογίες. Η Ρήγα είναι το οικονομικό, διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας. Οι πόλεις Ventspils και Liepaja, συμβάλλουν με 5% και 3% αντίστοιχα στο εθνικό ΑΕΠ. Αυτές οι δύο πόλεις έχουν μια καλά ανεπτυγμένη υποδομή επικοινωνιών και μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών λιμενικών και σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων. Ο πίνακας 19 παρουσιάζει μερικούς βασικούς δείκτες για τις 7 δημοκρατικές πόλεις.

**Πίνακας 19 : Οικονομικό σχεδιάγραμμα των δημοκρατικών πόλεων**

Οικονομικοί δείκτες	Riga	Daugavpils	Jelgava	Jurmala	Liepaja	Rezekne	Ventspils
Καθαρή μετανάστευση ανά 1000 κατοίκους	-4.7	-2.7	4.4	6.1	-1.5	-5.4	2.8
Πληθυσμός της εργασιακά ενεργού ηλικίας (%) **	63.6	64.8	64.8	63.1	62.1	65.3	63.9
Καταχωρημένα ποσοστά ανεργίας **	4.6	11.1	8.6	8.9	13.5	12.9	7.9
Πληθυσμός με εισόδημα από την απασχόληση (%) ***	35.3	30.5	33.2	33.5	31.4	32.1	36.2
Πληθυσμός στην ηλικία συνταξιοδότησης (%) **	23.1	20.9	20.1	22.5	22.0	20.4	20.7

Πηγή: Κεντρικό γραφείο στατιστικών της Λετονίας. (2002) Αποτελέσματα της απογραφής πληθυσμού και κατοικίας του 2000 στη Λετονία. Κεντρικό, γραφείο: 13-31; στατιστικών της Ρήγας (2003), ΡΡ. 41, 37, 61; \*\* σαν ποσοστό του οικονομικά δραστήριου πληθυσμού, 2003 στοιχεία από τη στατιστική επετηρίδα 2003 \*\*\* στοιχεία απογραφής

## **7.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Λετονία**

### *7.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

#### *Αποθέματα κατοικίας*

Οι Λετονικές πόλεις έχουν μια κληρονομιά έλλειψης κατοικιών. Τα δύο τρίτα των αστικών οικογενειών ζουν σε προκατασκευασμένες πολυκατοικίες. Αν και το μεγαλύτερο μέρος του αποθέματος χτίστηκε τα τελευταία 40 χρόνια, η ποιότητά των κατοικιών είναι κακή και η χρόνια αποχή από τη συντήρηση έχει οδηγήσει στην επιδείνωση των προβλημάτων. Επιπλέον, τα προκατασκευασμένα κτίρια, που περιλαμβάνουν σχεδόν το 59% του αστικού οικιστικού αποθέματος, κατασκευάστηκαν στα προηγούμενα 30 έτη χρησιμοποιώντας χαμηλή θερμική μόνωση.

#### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Η ιδιοκτησία αυτοκινήτων στη Λετονία είχε αυξηθεί στην προηγούμενη δεκαετία κατά 112 %. Αντίστοιχα, η αύξηση αυτή είχε οδηγήσει σε άνοδο στον αριθμό ταξιδιών με το ιδιωτικό αυτοκίνητο κατά περίπου 70%, αλλά η δημόσια διέλευση συνεχίζει να είναι ο σημαντικότερος τρόπος μεταφοράς, που αποτελεί περίπου το 80% των καθημερινών μεταφορών στη Ρήγα. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει αυξηθεί, ιδιαίτερα στις μεγάλες αστικές περιοχές, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ατμοσφαιρική ρύπανση, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής.

#### *Διαχείριση στερεών αποβλήτων*

Η διαχείριση των στερεών αποβλήτων στις αστικές περιοχές θεωρείται προβληματική. Τα δημοτικά συστήματα συλλογής αποβλήτων επιχορηγούνται, και οι δαπάνες επένδυσης υλικών οδόστρωσης και συντήρησης καλύπτονται από τους δημοτικούς προϋπολογισμούς ή τα δημοτικά περιβαλλοντικά κεφάλαια. Οι συνέπειες είναι, αφ' ενός, η φτωχή διαχείριση των δημοτικών υλικών οδόστρωσης και, αφ' ετέρου, η έλλειψη κινήτρων για την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων, την ανακύκλωση, ή άλλες αποδοτικότερες μορφές επεξεργασίας. Επιπλέον, δεν υπάρχει καμία ασφαλής υποδομή για τα επιβλαβή απόβλητα.



### *Προβλήματα δικτύων αποχέτευσης*

Η πρόσβαση στο νερό και την επαρκή υγιεινή είναι ακόμα προβληματική στη Λετονία. Αν και οι αστικές περιοχές έχουν σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες τα πιο υψηλά επίπεδα υπηρεσίας, το 7% των οικογενειών στερείται πρόσβαση στο νερό και το 8% στους κύριους υπονόμους. Αν και η σύνδεση στους δημόσιους υπονόμους είναι αρκετά υψηλή, το σύστημα είναι σε μια κακή κατάσταση, με διαρροές και τις επακόλουθες απειλές της ρύπανσης των υδάτων.

### *7.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Επίπεδο φτώχειας*

Τα επίπεδα φτώχειας ποικίλλουν ευρέως σε ολόκληρη τη Λετονία. Οι πόλεις έχουν χαμηλότερα ποσοστά φτώχειας από τον εθνικό μέσο όρο. Μια αξιολόγηση της Παγκόσμιας Τράπεζας διαπίστωσε ότι λιγότερο από 11% των ανθρώπων στη Ρήγα βρίσκονται κάτω από τα όρια της φτώχειας, ενώ στις αγροτικές περιοχές το ποσοστό αγγίζει το 28%. Εντούτοις, η επίπτωση της φτώχειας στις αγροτικές και τις αστικές περιοχές ήταν κατά προσέγγιση ίση. Στις αστικές και αγροτικές περιοχές, το μέσο εισόδημα των φτωχών ήταν περίπου 30% κάτω από το όριο της φτώχειας.

#### *Μακροπρόθεσμη ανεργία*

Η ανεργία συνεχίζει να είναι υψηλή (αν και η Ρήγα και η Ventspils είναι αξιοσημείωτες εξαιρέσεις) με τα ποσοστά να κυμαίνονται από 6,8 έως 12,3%. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες, το ένα τρίτο των εγγραμμένων ανέργων βρίσκεται στην αναζήτηση για εργασία για περισσότερο από 5 έτη.

#### *Δαπάνες κατοικίας*

Η μετακίνηση σε ένα βασισμένο στην αγορά σύστημα κατοικίας στη Λετονία, όπου οι οικογένειες πληρώνουν το πλήρες κόστος για τις υπηρεσίες, έχει δημιουργήσει σημαντικούς περιορισμούς στις δυνατότητες προσέγγισης. Περίπου το 67% όλων των αστικών οικογενειών δυσκολεύεται να διατηρήσει τις πληρωμές χρήσης και συντήρησης της κατοικίας. Το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο όσον αφορά τα ενοίκια.

### *7.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Κοινωνική πόλωση*

Στη Λετονία, η φτώχεια, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, ασκεί ευρείες επιδράσεις στην κοινωνική ευημερία, επειδή απεικονίζει την ανικανότητα μερικών πολιτών να συμμετέχουν στην κοινωνία και στις δραστηριότητες που οδηγούν στη βελτιωμένη υγεία και την εκπαιδευτική επίτευξη. Η φτώχεια στις πόλεις επηρεάζεται πιο εύκολα από τις αναταράξεις της οικονομίας. Το υψηλό κόστος της μεταφοράς και της κατοικίας στις πόλεις στερεί στις φτωχές κοινωνικές τάξεις την πρόσβαση στις επαρκή υπηρεσίες και τα δίκτυα ασφάλειας. Η συσσωρευτική στέρηση στις πόλεις καθορίζει συχνά την αστική ένδεια, με τις μονογονεϊκές οικογένειες, τους νέους μακροπρόθεσμους ανέργους, και τις ηλικιωμένες γυναίκες που είναι οι πιο ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.

## **7.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Λετονία**

### *7.4.1 Εθνική αστική πολιτική*

Η Λετονία δεν έχει εθνική πολεοδομική πολιτική. Εντούτοις, διάφορες εθνικές οικονομικές, κοινωνικές πολιτικές και περιβαλλοντικές πολιτικές και προγράμματα, διαμορφώνουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο οι αστικές τοπικές κυβερνήσεις αντιμετωπίζουν τα συγκεκριμένα τοπικά ζητήματα.

#### *Πολεοδομικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές*

Οι κρατικές αρχές έχουν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό των σημαντικών τομεακών προτεραιοτήτων και στο σχεδιασμό των προγραμμάτων για την αντιμετώπιση των εδαφικών ανισοτήτων. Οι πολιτικές για την ανάπτυξη της Λετονίας αρθρώνονται στο εθνικό χωρικό σχέδιο, στο σχέδιο εθνικής ανάπτυξης και στα τομεακά προγράμματα ανάπτυξης.

Τα υπουργεία και τα περιφερειακά Συμβούλια εξασφαλίζουν το συντονισμό των οικονομικών, κοινωνικών, και περιβαλλοντικών πολιτικών στις αστικές και αγροτικές

περιοχές σύμφωνα με τις βασικές αρχές που προσδιορίζονται στα έγγραφα προγραμματισμού εθνικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

#### *7.4.2 Τοπικές αστικές πολιτικές*

Οι τοπικές αρχές είναι τα σημαντικότερα ιδρύματα για την εφαρμογή των εθνικών οικονομικών, κοινωνικών, και περιβαλλοντικών πολιτικών. Οι ευθύνες της τοπικής κυβέρνησης είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Περιλαμβάνουν τη διάταξη της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, της υγειονομικής περίθαλψης, των κοινωνικών παροχών, της κοινωνικής κατοικίας, της παροχής νερού, της αποχέτευσης, και της οδικής συντήρησης. Αντίστοιχα, οι τοπικές κυβερνήσεις στις αστικές περιοχές καθορίζουν τις στρατηγικές τους όσον αφορά τις τοπικές προτεραιότητες αλλά στα πλαίσια των εθνικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών πολιτικών.

Η διοικητική αποκέντρωση στη Λετονία είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα της μετάβασης στη δημοκρατικότερη και τοπικά πιο υπεύθυνη διακυβέρνηση. Το παρόν καθεστώς της φορολογικής αυστηρότητας έχει ασκήσει πίεση στις αστικές τοπικές αρχές να εξετάζουν τις προκλήσεις του σχεδιασμού, της παροχής υπηρεσιών, της φτώχειας, και των υποδομών. Οι τοπικές κυβερνήσεις στη Λετονία, θεωρούνται ως «πράκτορες της αλλαγής» προωθώντας τις βιώσιμες πρωτοβουλίες, τη διεθνή συνεργασία, και τον προγραμματισμό για την αλλαγή. Ένα από τα πρώτα στρατηγικά σχέδια αναπτύχθηκε στη Ρήγα στη δεκαετία του '90 με την υποστήριξη του Καναδικού Αστικού Ιδρύματος. Η διαδικασία προώθησε την ενεργό συμμετοχή των τοπικών κυβερνητικών υπηρεσιών, των πολιτικών, και των τοπικών κοινοτικών συμμετόχων. Μια ακόλουθη πρωτοβουλία το 2003 στόχευσε στην ανάπτυξη των αστικών στρατηγικών στις επτά δημοκρατικές πόλεις, οι οποίες κυμαίνονται από ρητά οικονομικές σε περιβαλλοντικές ή/και πιο ολοκληρωμένες προσεγγίσεις στην τοπική ανάπτυξη.

## 7.5 Επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού

Υπάρχουν τέσσερα επίπεδα σχεδιασμού στη Λετονία, εθνικά, περιφερειακά, νομαρχιακά και τοπικά, που κάθε ένα από τα οποία αντιπροσωπεύεται από τα εδαφικά σχέδια στην ανάλογη κλίμακα. Το εθνικό σχέδιο καθορίζει τα εθνικά συμφέροντα και τις απαιτήσεις για τη χρήση και την ανάπτυξη ολόκληρου του εδάφους της χώρας. Τα σχέδια πέντε περιφερειών καθορίζουν τις δυνατότητες, τις τάσεις και τους περιορισμούς ανάπτυξης του εδάφους αυτών των περιοχών. Τα νομαρχιακά σχέδια είκοσι έξι περιοχών καθορίζουν τις δυνατότητες, τις τάσεις και τους περιορισμούς ανάπτυξης του εδάφους αυτών των περιοχών και σχεδιάζουν καθορίζουν την προγραμματισμένη (επιτρεπόμενη) χρήση του εδάφους, καθώς επίσης διευκρινίζουν τις απαιτήσεις, τα εδάφη και τα αντικείμενα του πιο υψηλού επιπέδου προγραμματισμού. Τα τοπικά σχέδια καθορίζουν τις δυνατότητες, τις τάσεις και τους περιορισμούς ανάπτυξης του εδάφους και σχεδιάζουν το ρεύμα και καθορίζουν την προγραμματισμένη (επιτρεπόμενη) χρήση του εδάφους, καθώς επίσης και διευκρινίζουν τις απαιτήσεις, τα εδάφη και τα αντικείμενα του πιο υψηλού επιπέδου προγραμματισμού. Τα λεπτομερή σχέδια διευκρινίζουν τις απαιτήσεις της χρήσης του εδάφους που τίθεται από το τοπικό σχέδιο μέσα στο σχεδιασμένο έδαφος.

([http://www.rapl.m.gov.lv/eng/spatial\\_planning/](http://www.rapl.m.gov.lv/eng/spatial_planning/))

### *Κύρια προβλήματα στην εφαρμογή του πολεοδομικού νόμου*

Υπάρχουν διάφορα προβλήματα στη νομοθεσία σχετικά με τον σχεδιασμό:

- Ο ανεπαρκής συντονισμός μεταξύ της διαμόρφωσης του εδάφους και του φυσικού σχεδιασμού.
- Η στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν ενσωματώνεται ακόμα στη νομοθεσία του φυσικού σχεδιασμού
- Οι ανάγκες του φυσικού σχεδιασμού δεν είναι ενσωματωμένες στη στρατηγική προσθήκης της Λετονίας στη ΕΕ

- Λόγω των ανεπαρκών ανθρώπινων, τεχνικών και οικονομικών πόρων, η προετοιμασία των σχεδίων προχωρά συγκριτικά αργά
- Ως αποτέλεσμα της διοικητικής εδαφικής μεταρρύθμισης, τα δημοτικά σχέδια θα χρειάζονταν αναθεωρήσεις
- Οι τοπικές αρχές χρησιμοποιούν ακόμα τα σχέδια ως εργαλεία για τη λήψη αποφάσεων
- Η συνεργασία μεταξύ των τοπικών και των κρατικών αρχών που συμμετέχουν στον σχεδιασμό (δήμοι, κρατικά ιδρύματα, υπεύθυνοι για την ανάπτυξη) είναι ανεπαρκής
- Το σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης των σχεδίων δεν αναπτύσσεται αρκετά
- Τα προγράμματα εκπαίδευσης που ενσωματώνουν όλες τις πτυχές του σχεδιασμού δεν είναι αρκετά προηγμένα στα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

*Προβλεπόμενες αλλαγές στη νομοθεσία σχεδιασμού.*

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Περιφερειακής Ανάπτυξης προετοιμάζει τις αλλαγές στους κανονισμούς του φυσικού σχεδιασμού με στόχο να εναρμονιστούν οι κανονισμοί με τις απαιτήσεις του νόμου σχετικά με το σχέδιο χωρικής ανάπτυξης και την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.  
(<http://vasab.leontief.net/countries/latvia.htm>)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8**

### **ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ**

## **8. Λιθουανία**

### **8.1 Εισαγωγή**

Η Λιθουανία είναι το μεγαλύτερο και πολυπληθέστερο από τα κράτη της Βαλτικής. . Στις 11 Μαρτίου 1990, η Λιθουανία έγινε η πρώτη σοβιετική χώρα που δήλωσε την ανεξαρτησία της, αλλά η Μόσχα δεν αναγνώρισε αυτήν την προκήρυξη μέχρι το Σεπτέμβριο του 1991. Τα τελευταία ρωσικά στρατεύματα αποσύρθηκαν το 1993. Η Λιθουανία αναδόμησε στη συνέχεια την οικονομία της για να μπορέσει να ενταχθεί στα δυτικά ευρωπαϊκά όργανα. Προσχώρησε στο ΝΑΤΟ και στην ΕΕ την άνοιξη του 2004. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

Το λιθουανικό τοπίο είναι πεδινό, εκτός από μερικούς χαμηλούς λόφους στη δυτική ορεινή περιοχή και στα ανατολικά υψίπεδα. Το υψηλότερο σημείο είναι το Aukštasis, ύψους 294 μέτρων. Η επιφάνεια του εδάφους καλύπτεται από πολλές λίμνες και έλη. Το 30% της χώρας καλύπτεται από μικτό δάσος. Ο πληθυσμός αποτελείται κατά 80% περίπου από Λιθουανούς, 11% από Πολωνούς και 7% από Ρώσους.

Η πρωτεύουσα, Βίλνιους, είναι μια γραφική πόλη στις όχθες του ποταμού Βίλνια. Το πανεπιστήμιό της, που ιδρύθηκε το 1579, είναι ένα συγκρότημα αναγεννησιακής τεχνοτροπίας με αμέτρητα εσωτερικά προαύλια και αποτελεί πόλη μέσα στην πόλη.

Ο Πρόεδρος της Λιθουανίας, ο οποίος εκλέγεται απευθείας από το εκλογικό σώμα για πέντε χρόνια, ασκεί την εποπτεία της εξωτερικής πολιτικής και της πολιτικής εθνικής άμυνας. Το λιθουανικό Κοινοβούλιο, έχει 141 μέλη που εκλέγονται για τέσσερα χρόνια. Ένα κόμμα, για να εκπροσωπηθεί στο Κοινοβούλιο, πρέπει να έχει λάβει τουλάχιστον το 5% της λαϊκής ψήφου. ([http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

### **8.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

#### *Αστικός πληθυσμός*

Το μέγεθος της χώρας είναι 65.300 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ο αριθμός κατοίκων 3.446 εκατομμύρια, των οποίων τα 2.297 εκατομμύρια κατοικούν στις αστικές περιοχές και 1.115 εκατομμύρια στις αγροτικές περιοχές.

### *Αστικό σύστημα*

Υπάρχουν 3 μεγάλες πόλεις στη χώρα οι οποίες είναι οι Vilnius, Kaunas και Klaipėda με πληθυσμό 541,000, 369,000 και 190,000 αντίστοιχα. Δύο άλλες (μικρότερες) πόλεις που έχουν περισσότερο από 100,000 κάτοικους είναι η Panevėžys (118,000) και η Šiauliai (131,000). Εντούτοις, αυτές οι πόλεις έχουν μια σημαντικά χαμηλότερη οικονομική και κοινωνική δυνατότητα από την άποψη της έλξης ξένων επενδύσεων και βιομηχανιών. Οι υπόλοιπες πόλεις στη Λιθουανία είναι αρκετά μικρότερες.

### *Μεταβολή πληθυσμού*

Στη Λετονία υπάρχει μια τάση μετανάστευσης στις μεγάλες πόλεις. Όπως παρουσιάζεται στον πιο κάτω πίνακα, το 2003, υπήρξε μια μικρή καθαρή μετανάστευση στο Vilnius, αν και το 2001 και οι τρεις μεγάλες πόλεις είχαν μια αρνητική τάση μετανάστευσης. Οι διακυμάνσεις στους αριθμούς μετανάστευσης έχουν υπάρξει για διάφορα έτη. Αν και οι μεγάλες πόλεις προσελκύουν αρκετό πληθυσμό, η ζωή στις πόλεις αυτές είναι ακριβή (ο παράγοντας που αυξάνει την εκροή των κατοίκων). Επιπλέον, πολλά μέλη των ρωσικών μειονοτήτων στη Λιθουανία, που είχαν εγκατασταθεί στις πόλεις, έφυγαν από τη χώρα μετά από την αποκατάσταση της ανεξαρτησίας.

Ένας άλλος λόγος για την μετανάστευση των κατοίκων είναι η μεταβαλλόμενη ανάγκη εργατικού δυναμικού που προκαλείται από μια συγκέντρωση στους κλάδους της οικονομίας που απαιτούν συγκεκριμένες δεξιότητες και εκπαίδευση. Για αυτούς τους λόγους, η εικόνα της μετανάστευσης για τις τρεις μεγάλες πόλεις είναι διφορούμενη: θετική μετανάστευση το ένα έτος, αρνητική μετανάστευση το επόμενο, και ούτω καθ'εξής.

### *Οικονομική χαρακτηριστικά των πόλεων*

Η οικονομική δραστηριότητα στις μεγαλύτερες πόλεις συγκεντρώνεται συνήθως στο εμπόριο και τις υπηρεσίες, ενώ η απασχόληση στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα αποτελεί ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό του συνόλου. Τα προβλήματα ανεργίας στις μεγάλες πόλεις είναι λιγότερα από,τι στην περιφέρεια και τα ποσοστά ανεργίας στις πόλεις Vilnius, Kaunas και Klaipėda είναι συνήθως κατώτερα από το μέσο όρο της χώρας. Οι μεγάλες πόλεις προσφέρουν περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης από τις



μικρότερες κωμοπόλεις δεδομένου ότι ο αριθμός οικονομικών οντοτήτων είναι σημαντικά μεγαλύτερος σε αυτές. Εντούτοις, στις πόλεις Šiauliai και Panevėžys τα ποσοστά ανεργίας είναι σχετικά υψηλά, πρώτιστα λόγω της κατάρρευσης μεγάλων σοβιετικών επιχειρήσεων και της απουσίας άλλης οικονομικής δραστηριότητας η οποία να μπορεί να αντικαταστήσει την απώλεια θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκε.

## **8.2 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Λιθουανία**

### *8.2.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

#### *Αποθέματα κατοικίας*

Σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Λιθουανίας (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevė) τα σημαντικά πολεοδομικά προβλήματα αφορούν τους ηλικιωμένους και την ενέργεια: ανεπαρκείς πολυκατοικίες, παλαιά δημόσια κτίρια (τμήματα βιβλιοθηκών, σχολεία, κοινωνικά και ιδρύματα υγειονομικής περίθαλψης). Σε πολλές περιπτώσεις, οι δαπάνες θέρμανσης τέτοιων δημόσιων κτιρίων κατά τη διάρκεια της χειμερινής εποχής είναι τουλάχιστον δύο φορές υψηλότερες απ' ό,τι στη δυτική Ευρώπη (το ίδιο ισχύει συχνά για τους ιδιοκτήτες παλαιών πολυκατοικιών). Στην πραγματικότητα, σχεδόν όλα τα δημόσια σχολεία, οι βιβλιοθήκες και τα ιδρύματα κοινωνικής πρόνοιας αντιμετωπίζουν προβλήματα όσον αφορά τις δαπάνες θέρμανσης και της γενικής εικόνας των κτιρίων (πολλά σχολεία ή κοινωνικά ιδρύματα πρόνοιας/υγειονομικής περίθαλψης δεν είχαν καμία σοβαρή συντήρηση ή επισκευή για δεκαετίες).

#### *Οδικό δίκτυο*

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει κάθε μεγάλη πόλη είναι η συντήρηση του οδικού δικτύου. Δεδομένου ότι η συντήρηση δρόμων και οδών είναι ακριβή, δεν κατέχουν όλες οι δημοτικές υπηρεσίες τα ικανοποιητικά κονδύλια για να εκτελέσουν ούτε τις τρέχουσες εργασίες επισκευής. Δεδομένου ότι προτεραιότητα δίνεται συνήθως στις οδούς μέσα ή γύρω από τα κέντρα των πόλεων, η κατάσταση των δρόμων στις προαστιακές περιοχές μπορεί να είναι πολύ κακή.

### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Η πόλη Vilnius αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής. Οι στενές οδοί που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια των σοβιετικών χρόνων, ιδιαίτερα εκείνων που βρίσκονται στο κέντρο των πόλεων και στους τομείς διέλευσης μεταξύ των προαστίων και των κέντρων των πόλεων δεν μπορούν πλέον να αντιμετωπίσουν τη ροή οχημάτων. Για να λύσει το πρόβλημα αυτό η δημοτική διοίκηση του Vilnius, έχει αρχίσει ήδη τα προγράμματα που στοχεύουν στη διεύρυνση των οδών στις πόλεις.

### *8.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Ανεργία*

Τα ποσοστά της ανεργίας είναι σημαντικά υψηλότερα στις απομακρυσμένες κωμοπόλεις και τις αγροτικές περιοχές απ'ό,τι στις μεγάλες πόλεις. Το χάσμα που υπάρχει μεταξύ των μεγάλων πόλεων και των απομακρυσμένων περιοχών είναι προφανές. Σε όλες όμως τις περιοχές, η άνοδος που υπάρχει στα ποσοστά ανεργίας είναι αξιοπρόσεχτη. Παραδείγματος χάριν, το 1994 το ποσοστό ανεργίας στο δήμο Vilnius ήταν ακριβώς 2,6% και στο Klairėda 2.7%. Ο εθνικός μέσος όρος εκείνο το έτος ήταν 3.8%.

### *8.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Εγκληματικότητα*

Το πρόβλημα της εγκληματικότητας είναι χαρακτηριστικό όλων των μεγάλων πόλεων στη Λιθουανία. Τα ποσοστά εγκληματικότητας έχουν αυξηθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Στις σημαντικότερες πόλεις, τα μέτρα που λήφθηκαν περιλάμβαναν την τοποθέτηση των φωτογραφικών μηχανών επιτήρησης στις δημόσιες θέσεις, ένα μέτρο με μια προφανή θετική επίδραση. Ως ένα ορισμένο βαθμό, η εμπιστοσύνη των κατοίκων στην αστυνομία έχει αυξηθεί.

## **8.4 Πολεοδομικές πολιτικές στη Λιθουανία**

### *8.4.1 Πολεοδομικά ζητήματα στις εθνικές πολιτικές*

Το σχέδιο χρήσεων γης της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, που υιοθετείται από το Κοινοβούλιο, αναφέρεται στον σχεδιασμό της χρήσης του εδάφους, αναγνωρίζει την ύπαρξη των εκτενών προβλημάτων στις αστικές περιοχές και προβλέπει την εμφάνιση ή την ενίσχυση, πιο μακροπρόθεσμα, διάφορων κεντρικών πυρήνων που υποστηρίζουν την αστική ανάπτυξη.

Τα σημαντικότερα έγγραφα περιφερειακής πολιτικής είναι το ενιαίο έγγραφο σχεδιασμού που καθορίζει τις κατευθύνσεις για την κατανομή της χρηματοδότησης από την ΕΕ, καθώς επίσης και το νόμο περιφερειακής ανάπτυξης της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, το εθνικό πρόγραμμα για την περιφερειακή ανάπτυξη, το ευρύ σχέδιο χρήσεων γης της Δημοκρατίας της Λιθουανίας και ορισμένες άλλες κυβερνητικές στρατηγικές. Αυτό που μπορεί, εντούτοις, να παρατηρηθεί είναι το γεγονός ότι μόνο το ενιαίο έγγραφο σχεδιασμού συνδέεται σαφώς με τους υλικούς πόρους για την εφαρμογή του. Τα υπόλοιπα έγγραφα αναφέρουν τις στρατηγικές και τις επιθυμητές κατευθύνσεις και την αιτιολόγηση για τις δράσεις που απαιτούνται, αλλά δεν αναφέρεται στους υλικούς πόρους.

### *8.4.2 Πολεοδομικά ζητήματα στις περιφερειακές πολιτικές*

Το περιεχόμενο του Λιθουανικού ενιαίου εγγράφου σχεδιασμού, που είναι πολύ σημαντικό από την άποψη της επένδυσης στην υποδομή, δεν εξετάζει συγκεκριμένα τα προβλήματα των προβληματικών περιοχών. Αντιθέτως, ο στόχος της εθνικής οικονομικής ανάπτυξης είναι η αύξηση στην εθνική ευημερία στη μέγιστη πιθανή έκταση που σημαίνει ότι, εάν η επένδυση στην υποδομή γύρω από τη μεγάλη πόλη αναμένεται να αυξήσει το επίπεδο ευημερίας, τότε θα είναι ο πρωτεύον στόχος του προγράμματος. Ταυτόχρονα, πολλές από τις δραστηριότητες που υποστηρίζονται, σύμφωνα με το ενιαίο έγγραφο σχεδιασμού, έχουν ως σκοπό είτε να εισαγάγουν τις

καινοτομίες στον δευτερογενή τομέα, είτε να αυξήσουν την εισροή των τουριστών μέσω των υπαρχόντων ελκυστικών κέντρων.

Ο νόμος περιφερειακής ανάπτυξης και το εθνικό πρόγραμμα για την περιφερειακή ανάπτυξη αναμένονται να ισορροπήσουν την τάση συγκέντρωσης της οικονομικής δραστηριότητας και της υποδομής γύρω από τον πυρήνα και να γίνει επένδυση στις απομακρυσμένες περιοχές. Αυτή η επένδυση αναμένεται να αποκαταστήσει τα χάσματα στην ανάπτυξη με τη διευκόλυνση των περιοχών της περιφέρειας να αναπτύξουν τις οικονομικές πολιτικές τους που στοχεύουν στη μεγιστοποίηση των δυνάμεων αυτών των περιοχών. Εντούτοις, η αδυναμία των νομικών οργάνων είναι ότι δηλώνουν μόνο την ανάγκη να επενδύσουν, αλλά δεν υποστηρίζονται από οποιαδήποτε πραγματική επένδυση.

#### *8.4.3 Τοπικές πολεοδομικές πολιτικές*

Η πολεοδομική πολιτική στη Λιθουανία είναι πρώτιστα στα χέρια των δημοτικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι είναι υπεύθυνες για την αστική ανάπτυξη μέσα στη δημοτική σφαίρα. Οι περιφερειακές υπηρεσίες συμμετέχουν σε αυτήν την πολιτική όσον αφορά τα ζητήματα της χρήσης του εδάφους, των περιφερειακών πάρκων και της συντήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι πολίτες πολύ σπάνια παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τις πολιτικές και τεχνικές λύσεις.

Υπάρχουν διάφορες καινοτόμες αστικές πολιτικές λύσεις στο δήμο Vilnius. Το 2002, ο δήμος υιοθέτησε ένα στρατηγικό σχέδιο που προβλέπει την κατασκευή των σχετικά ευρέων δρόμων και των παρακάμψεων και τις προσπάθειες για επενδύσεις που θα προωθήσουν την οικονομία της γνώσης. Αυτό και άλλα δημοτικά στρατηγικά σχέδια καταδεικνύουν το δημοτικό όραμα με το οποίο η οικονομική και αστική κατασκευή πρόκειται να αναπτυχθεί και οι πόροι πρόκειται να κινητοποιηθούν για την εφαρμογή της στρατηγικής διορατικότητας. Δυστυχώς, μόνο η πόλη Vilnius είναι σε θέση να καυχηθεί τη κατοχής μιας τέτοιας καλά ανεπτυγμένης και καινοτόμου στρατηγικής. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

## **8.5 Τρέχουσα κατάσταση και κύρια προβλήματα στον σχεδιασμό**

### *Σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο*

Το περιεκτικό σχέδιο του εδάφους της Δημοκρατίας της Λιθουανίας βρίσκεται αυτή την περίοδο κάτω από προετοιμασία σύμφωνα με την απόφαση της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λιθουανίας. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος εκτελεί το ρόλο του διοργανωτή του περιεκτικού σχεδίου. Η προετοιμασία του εγγράφου βασίστηκε στο "νόμο σχετικά με τον σχεδιασμό των εδαφών" της Δημοκρατίας της Λιθουανίας.

Το σχέδιο των "προκαταρκτικών λύσεων" αποτέλεσε το βασικό θέμα στις δημόσιες ακροάσεις κατά τη διάρκεια της δημόσιας έκθεσης το καλοκαίρι του 1999.

Μετά από το στάδιο των "προκαταρκτικών λύσεων" το επόμενο βήμα σε αυτήν την εργασία θα είναι η προετοιμασία της "προοπτικής ανάπτυξης για το έτος 2020 και των λύσεων για το έτος 2010".

### *Σχεδιασμός σε περιφερειακό επίπεδο*

Η νέα περιφερειακή διοίκηση οργανώθηκε κυρίως κατά τη διάρκεια των ετών 1995-1996 ως αποτέλεσμα του νόμου των διοικητικών μονάδων και τα όριά τους εισήγαγαν το νέο τμήμα της Δημοκρατίας της Λιθουανίας. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος η προετοιμασία των νέων περιφερειακών σχεδίων βασισμένων στις νέες διοικητικές ευθύνες έχει αρχίσει αρκετά πρόσφατα. Η προετοιμασία όλων των περιεκτικών σχεδίων των εδαφών των νομών συμπεριλαμβάνεται στα εθνικά μέτρα του 1999 της εφαρμογής της περιφερειακής πολιτικής.

### *Σχεδιασμός σε τοπικό επίπεδο*

Όλοι οι τοπικοί δήμοι έχουν περιεκτικά σχέδιά. Συγχρόνως σχεδόν όλα τα τοπικά σχέδια έχουν περάσει από διόρθωση μετά από τον νέο νόμο σχετικά με τον χωρικό σχεδιασμό. Τα σχέδια χρηματοδοτούνται από όλους τους διοργανωτές (δήμοι, φυσικά και νομικά πρόσωπα) που προβλέπονται.

Τα ειδικά σχέδια προετοιμάζονται σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού σύμφωνα με τους κανονισμούς που δίνονται από τα διάφορα ιδρύματα και τα επίπεδα διοίκησης. (<http://vasab.leontief.net/countries/lithuania.htm>)

## 8.6 Νόμος χωρικού σχεδιασμού

### *Σύντομη επισκόπηση της νομοθεσίας*

Το 1938 τέθηκε σε ισχύ στη Λιθουανία ο νόμος για τη διαχείριση του εδάφους και εφαρμόστηκε μόνο μέχρι το 1940 λόγω της κατάκτησης της Λιθουανίας από τη Σοβιετική Ένωση.

Κατά τη διάρκεια της σοβιετικής περιόδου δεν υπήρξε κανένας νόμος σχετικά με τις διαδικασίες του σχεδιασμού, μόνο κανόνες οι οποίοι δεν είχαν την ίδια ισχύ με το νόμο. Οι αρμοδιότητες για τον σχεδιασμό ανήκαν αποκλειστικά στο κεντρικό κράτος. Οι τοπικές αρχές ήταν αρμόδιες μόνο για την έγκριση των σχεδίων πριν από την τελική έγκριση για την εφαρμογή των σχεδίων. Το 1990, αφότου επανέκτησε η Λιθουανία την ανεξαρτησία της, θεσπίστηκαν οι "προσωρινοί κανόνες του χωρικού σχεδιασμού" ενώ το 1994 ξεκίνησε η προετοιμασία του νόμου για το χωρικό σχεδιασμό. Ο νόμος εγκρίθηκε από το Κοινοβούλιο της Δημοκρατίας της Λιθουανίας στις 12 Δεκεμβρίου 1995.

### *Βασικές αρχές του νόμου για το χωρικό σχεδιασμό (LTP)*

Σύμφωνα με το νόμο υπάρχουν τέσσερα επίπεδα σχεδίων στη Λιθουανία: εθνικά σχέδια (που εγκρίνονται από το Κοινοβούλιο), σχέδια νομών (που εγκρίνονται από την κεντρική κυβέρνηση), σχέδια δήμων (που εγκρίνονται από τον τοπικό δήμο), και σχέδια που οργανώνονται από τα φυσικά και νομικά πρόσωπα (για τα σχέδια που εγκρίνονται από νομικά πρόσωπα). Τα σχέδια είναι διαλογικά, δηλ. σε περίπτωση που ένα έτοιμο σχέδιο διαφέρει από ένα άλλο σχετικό έγκυρο σχέδιο τότε είτε γίνεται μέρος του έγκυρου σχεδίου (εάν το νέο σχέδιο είναι του ίδιου σχεδιαστικού επιπέδου) είτε δημιουργεί τη βάση για την επόμενη προετοιμασία των αλλαγών του έγκυρου σχεδίου.

Ο νόμος περιλαμβάνει τους ακόλουθους γενικούς στόχους για το χωρικό σχεδιασμό:

1. Ισόρροπη ανάπτυξη στο εσωτερικό της χώρας
2. Διαμόρφωση ενός βιώσιμου περιβάλλοντος με ίσους όρους διαβίωσης σε όλη τη χώρα

3. Διαμόρφωση μίας πολιτικής ανάπτυξης των κατοικημένων περιοχών και των υποδομών
4. Προστασία των φυσικών πόρων και της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
5. Διατήρηση και αποκατάσταση της οικολογικής ισορροπίας
6. Προώθηση της κοινωνικής και της οικονομικής ανάπτυξης προστατεύοντας τα συμφέροντα των πολιτών, των δήμων και του κράτους όσον αφορά τους όρους χρήσεων.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς για τα λεπτομερή σχέδια, οι στόχοι είναι η ανάπτυξη του χώρου λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική κατάσταση, τη προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς.  
(<http://vasab.leontief.net/countries/lithuania.htm>)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9**

### **ΚΥΠΡΟΣ**



## **9. Κύπρος**

### **9.1 Εισαγωγή**

Η Κύπρος είναι το μεγαλύτερο νησί της ανατολικής Μεσογείου και βρίσκεται νοτίως της Τουρκίας. Οι δύο κύριοι ορεινοί όγκοι είναι ο Πενταδάκτυλος στο βορρά και το όρος Τρόδος στο κεντρικό και το νοτιοδυτικό τμήμα της νήσου. Ανάμεσά τους βρίσκεται η εύφορη κοιλάδα της Μεσαορίας.

Η Κύπρος αποτελούσε ανέκαθεν το σταυροδρόμι μεταξύ της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής και φέρει πάνω της τα ίχνη πολλών διαδοχικών πολιτισμών - ρωμαϊκά θέατρα και οικήματα, βυζαντινές εκκλησίες και μοναστήρια, κάστρα από την εποχή των σταυροφοριών και προϊστορικούς οικισμούς.

Οι κύριες οικονομικές δραστηριότητες του νησιού είναι ο τουρισμός, οι εξαγωγές ειδών ένδυσης και χειροποίητων ειδών και η εμπορική ναυτιλία. Στα χειροποίητα είδη συγκαταλέγονται τα κεντήματα, τα κεραμικά και τα χάλκινα είδη.

Μετά την τουρκική εισβολή στο νησί το 1974 και την έκτοτε τουρκική κατοχή του βόρειου τμήματος της χώρας, η αποκαλούμενη Πράσινη Γραμμή χωρίζει την τουρκική και την ελληνική κοινότητα της Κύπρου. Το 1983, η τουρκοκρατούμενη περιοχή δηλώθηκε ως "Τουρκική Δημοκρατία της βόρειας Κύπρου" (TRNC), αλλά αναγνωρίζεται μόνο από την Τουρκία. Το νησί έγινε μέλος της ΕΕ την 1η Μαΐου του 2004, αν και το κεκτημένο της ΕΕ ισχύει μόνο για τις περιοχές που βρίσκονται κάτω από τον ελληνοκυπριακό κυβερνητικό έλεγχο. Εντούτοις, οι Τουρκοκύπριοι, τεκμηριώνοντας την Κυπριακή υπηκοότητά τους μπορούν να απολαύουν νόμιμα τα ίδια δικαιώματα με όλους τους πολίτες των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. ([www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

### **9.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

#### *Αστικός πληθυσμός*

Το νησί της Κύπρου βρίσκεται στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου και με έκταση 9.282 τετραγωνικών χλμ, είναι το τρίτο μεγαλύτερο νησί στη Μεσόγειο. Η Κύπρος πέρασε από μια ακολουθία εισβολέων και κατακτητών σε όλη την αρχαιότητα.

Μετά από δώδεκα αιώνες συνεχούς ρωμαϊκής και βυζαντινής κυβέρνησης ,το νησί κυβερνήθηκε διαδοχικά από τους σταυροφόρους (1192-1489), τη Δημοκρατία της Βενετίας (1489-1571), τους Οθωμανούς (1571-1878) και τελικά τους Βρετανούς (1878-1960). Όλοι αυτοί οι κατακτητές έχουν αφήσει το σημάδι τους στον πολιτισμό και τις παραδόσεις της Κύπρου, καθώς επίσης και τη μορφή και τη δομή των αστικών περιοχών και των τοπίων του.

Η Κύπρος κέρδισε την ανεξαρτησία της από τη Μεγάλη Βρετανία το 1960, σύμφωνα με τις Συνθήκες Ζυρίχης-Λονδίνου. Το πραξικόπημα όμως που έγινε στις 15 Ιουλίου το 1974 έγινε η αφορμή για την τουρκική εισβολή στις 20 Ιουλίου με αποτέλεσμα να διαιρεθεί στα δύο η πρωτεύουσα, με σχεδόν 35% του εδάφους της κατεχόμενου, και πάνω από το 1/3 του πληθυσμού ως πρόσφυγες στη χώρα τους.

Ήδη αρχίζοντας κατά προσέγγιση προς το τέλος της δεκαετίας του '40, η προαστικοποίηση των κύριων πόλεων της Κύπρου ήταν βασισμένη στη μετανάστευση από τις αγροτικές περιοχές. Η τάση αυξήθηκε με τη δήλωση της ανεξαρτησίας το 1960, ενώ επιταχύνθηκε περαιτέρω από την επαναστατικοποίηση των προσφύγων από τις περιοχές που καταλήφθηκαν από τον τουρκικό στρατό το 1974. Εκτιμώντας ότι η νέα προαστιακή αύξηση συνεχίζεται ακόμα στα περιθώρια αστικών συγκροτημάτων και γύρω από τα τουριστικά θέρετρα, συνοδεύεται τώρα από μια παράλληλη τάση στην αύξηση των μικρότερων πόλεων και των χωριών λόγω της απόστασης από τα κύρια αστικά κέντρα η οποία έχει μειωθεί. Αντίθετα, τα πιο μακρινά χωριά στις ορεινές περιοχές συνεχίζουν να χάνουν πληθυσμό.

Από την 1η Μαΐου του 2004, η Κύπρος είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η σχετική Συνθήκη προσθήκης καλύπτει ολόκληρο το έδαφος της Δημοκρατίας της Κύπρου, αν και ορίζει ότι το ευρωπαϊκό κεκτημένο, δεν επιβάλλεται στις περιοχές που δεν βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο της κυβέρνησης, ενώ οι προσπάθειες να επανενωθεί το νησί συνεχίζονται.

**Πίνακας 9.1 Τάσεις αστικοποίησης 1982 - 2002**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	1982	1992	2002
Συνολικός πληθυσμός	512,000	602,000	689,500
Αστικός πληθυσμός	325,500	407,000	474,500
Ποσοστό του συνολικού πληθυσμού που είναι αστικός	63.5 %	67.6 %	69.0 %

Πηγή: RC Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (DTPH),

### *Αστικό σύστημα*

Η Λευκωσία, η πρωτεύουσα, είναι η μεγαλύτερη πόλη στο νησί και η τελευταία των διαιρεμένων πόλεων της Ευρώπης. Και το βόρειο και το νότιο μέρος της πόλης της Λευκωσίας, με πληθυσμό 39.176 και 200.459 αντίστοιχα, έχουν υποβληθεί σε ουσιαστικές κοινωνικοοικονομικές και χωρικές αλλαγές μετά από την τουρκική εισβολή το 1974. Η Λεμεσός, με πληθυσμό 157.194, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη και ο μεγαλύτερος λιμένας του νησιού. Η Λάρνακα, με πληθυσμό 70.541, είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη στο νησί και είναι σημαντική και ως εμπορικό λιμένα και ως θέρετρο τουριστών. Η Πάφος, με πληθυσμό 45.923, είναι ένα γρήγορα αναπτυσσόμενο θέρετρο τουριστών, όπου σημαντικές επενδύσεις από την κυβέρνηση και τον ιδιωτικό τομέα έχουν συγκεντρωθεί τις τελευταίες δεκαετίες.

### *Οικονομικά χαρακτηριστικά*

Η Κύπρος έχει μια μικρή, γερή, και αρκετά εύκαμπτη οικονομία, η οποία έχει παρουσιαστεί ικανή να προσαρμοστεί στις γρήγορα μεταβαλλόμενες περιστάσεις. Η οικονομία βασίζεται κυρίως στους τομείς των υπηρεσιών και του τουρισμού. Το νησί δέχεται κάθε χρόνο περίπου 3 εκατομμύρια τουρίστες ενώ οι ξενοδοχειακές μονάδες είναι ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά των παραθαλάσσιων περιοχών.

## **9.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Κύπρο**

### *9.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

#### *Αστική επέκταση*

Η γρήγορη ανάπτυξη των αστικών περιοχών έχει προκαλέσει την παραμόρφωση και την αλλαγή στο χαρακτήρα των αστικών και των αγροτικών περιοχών. Οι κεντρικές περιοχές των πόλεων πάσχουν από έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση και γενικές δυσκολίες στην κυκλοφορία. Επιπλέον, η πιο αξιοπρόσεχτη περίπτωση των τελευταίων δύο δεκαετιών είναι η ταχεία ανάπτυξη των προαστίων. Σε αυτό το πλαίσιο, η αστική επέκταση είναι η κυρίαρχη μορφή αστικής ανάπτυξης από 1960. Αυτό το πρόβλημα ισχύει ιδιαίτερα στη Λευκωσία και ο μετασχηματισμός της σε μια «πόλη συνόρων» παρήγαγε μια σημαντική μετατόπιση πληθυσμού στα νότια προάστια και τις

απομακρυσμένες περιοχές, που ενισχύουν μια προηγούμενη τάση για την ανάπτυξη της αστικής επέκτασης.

### *9.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Ανεργία*

Η Κύπρος αντιμετώπισε μια χρόνια έλλειψη ειδικευμένων εργαζομένων και ένα υψηλό ποσοστό διαβαθμισμένης ανεργίας μέχρι το δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80. Πιο πρόσφατα, εντούτοις, τα επίπεδα ανεργίας έφτασαν το 3,6% το 2001 και 2,8% τον Μάιο του 2004. Αύξηση στην απασχόληση παρατηρήθηκε στον τριτογενή τομέα των υπηρεσιών. Εντούτοις, υπάρχει ακόμα μια έλλειψη ημειδικευμένου προσωπικού, όπως οι εργαζόμενοι στον δευτερογενή τομέα, εσωτερικές υπηρεσίες, και ούτω καθ'εξής.

### *9.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Πληθυσμιακές πιέσεις*

Η υψηλή αύξηση του πληθυσμού στα προάστια, ακριβώς έξω από τα όρια των πόλεων, έχει οδηγήσει σε ένα πρόβλημα πληθυσμιακής πίεσης σε όλες τις πόλεις. Βάσει της απογραφής του 2002, ο συνολικός αστικός πληθυσμός είναι 474.500, ο πληθυσμός του αστικού πυρήνα είναι 215.300, και ο προαστιακός πληθυσμός είναι 259,200.

#### *Μείωση του πληθυσμού*

Η μείωση του πληθυσμού και ο κοινωνικός διαχωρισμός με βάση το εισόδημα, μπορούν μόνο να παρατηρηθούν στην περιτοιχισμένη πόλη της Λευκωσίας. Η περιοχή έχασε το 65% του πληθυσμού της μεταξύ 1976 και 1992. Από το 1992 ο πληθυσμός έχει παραμείνει κατά προσέγγιση σταθερός, αλλά με μια αύξηση στις ενός ατόμου οικογένειες των ηλικιωμένων ανθρώπων και των σπουδαστών. Εντούτοις, ο διαχωρισμός με βάση την εθνικότητα, η κοινωνική πόλωση, και η έλλειψη στέγης δεν αποτελούν σημαντικό ζήτημα.

## **9.4 Πολεοδομικές πολιτικές στην Κύπρο**

### *9.4.1 Πολεοδομικά ζητήματα στις εθνικές πολιτικές*

Οι στρατηγικές σχεδιασμού για την οργάνωση των περιοχών μέσω του νόμου σχεδιασμού πόλεων και χώρας του 1972 τέθηκαν σε ισχύ το 1990, όταν είχε διαμορφωθεί ήδη ένα μεγάλο μέρος του παρόντος πλαισίου της αστικής ανάπτυξης στο αστικό, περιφεριακό, και το αγροτικό τοπίο. Ο νόμος επιτρέπει την προετοιμασία και την επιβολή μιας τριών επιπέδων ιεραρχίας των σχεδίων ανάπτυξης, δηλαδή το σχέδιο της Νήσου, τα τοπικά σχέδια, και τα σχέδια περιοχής. Το σχέδιο της Νήσου, στην κορυφή της ιεραρχίας, καλύπτει ολόκληρο το έδαφος του νησιού και καθορίζει τη μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη διανομή του πληθυσμού, της απασχόλησης, και της θέσης των υποδομών εθνικής σπουδαιότητας, της χρήσης των πόρων, και του προσδιορισμού των μελλοντικών ευκαιριών ανάπτυξης. Τα τοπικά σχέδια καλύπτουν τις κύριες αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των προαστιακών περιοχών. Ο σκοπός των τοπικών σχεδίων είναι να καθοδηγηθεί, να ελεγχθεί, και να οργανωθεί το σχέδιο της αστικής ανάπτυξης μέσα στις καθορισμένες αστικές περιοχές, για να δείξει τις γενικές αρχές σχετικά με τις οποίες η αστική ανάπτυξη πρόκειται να προωθηθεί και να ελεγχθεί, για να προστατεύσει τα κτίρια και τους τομείς του ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, των προστατευόμενων περιοχών από μελλοντικούς σημαντικούς δρόμους και άλλες υποδομές, και καθορισμένες φάσεις της ανάπτυξης. Τα σχέδια περιοχής, καλύπτουν συγκεκριμένους μικρούς τομείς ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, είτε μέσα είτε έξω από στο πλαίσιο ενός τοπικού σχεδίου, και συγκεκριμένων προτάσεων λεπτομερειακής ανάπτυξης μετά από τις στρατηγικές οδηγίες και τις πολιτικές των τοπικών σχεδίων.

### *9.4.2 Τοπικές αστικές πολιτικές*

Το στρατηγικό σχέδιο της Λευκωσίας, που διατυπώθηκε το 1984 και θεσπίστηκε το 2001, είναι βασισμένο στη συμφωνία της 24ης Οκτωβρίου του 1979 που καταρτίζεται μεταξύ των αντιπροσώπων των ελληνοκυπριακών και των τουρκοκυπριακών κοινοτήτων της διαιρεμένης πόλης, και συνεχίζει να είναι η βάση για την τρέχουσα

ανάπτυξη και στις δύο πλευρές της πράσινης γραμμής, με την υποστήριξη του UNCHS (ΒΙΟΤΟΠΟΣ) και του UNOPS. Το σχέδιο, είναι βασισμένο στα σενάρια που έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις των ποικίλων πολιτικών διαμορφώσεων της Κύπρου στο μέλλον. Το στρατηγικό σχέδιο έχει ως στόχο να καθοδηγήσει την ανάπτυξη της Λευκωσίας προς έναν υψηλότερο βαθμό αστικής σταθεροποίησης, λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική αύξηση της πόλης και να διευκολύνει την ορθολογική χρήση των διαθέσιμων πόρων. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)

## **9. 5 Αρμόδιες αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού**

### *Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως*

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, υπό την ευθύνη του Υπουργείου Εσωτερικών, είναι αρμόδιο για την εφαρμογή της νομοθεσίας σχεδιασμού των πόλεων και της χώρας όπως επίσης και για την εφαρμογή της πολεοδομικής και χωροταξικής πολιτικής. Το τμήμα περιλαμβάνει τα τμήματα οικήσεως (αρμόδια για την εθνική στεγαστική πολιτική, καθώς επίσης και το σχέδιο για τη διαχείριση της δημόσιας κατοικίας, αυτή τη στιγμή σχεδόν αποκλειστικά εξυπηρετώντας τους πρόσφυγες από την τουρκική εισβολή του 1974), του ελέγχου ανάπτυξης (αρμόδιο για την εφαρμογή και την επιβολή σχεδίων) και της χωροταξίας (αρμόδιο για την αστική και χωρική πολιτική, συμπεριλαμβανομένων των ζητημάτων των χρήσεων γης, των μεταφορών και της χωρικής ανάπτυξης).

### *Τοπικές αρχές*

Υπάρχουν δύο τύποι τοπικών αρχών, οι Κοινότητες με λιγότερο από 5.000 κατοίκους, ενώ οι Δήμοι καλύπτουν τις πόλεις και τις μεγαλύτερες περιοχές, συνήθως τις αστικές περιοχές. Οι εννέα Δήμοι κάτω από την τουρκική στρατιωτική κατοχή από το 1974 συνεχίζουν διατηρούν το νομικό καθεστώς τους, αν και οι δήμαρχοι και τα Συμβούλιά τους έχουν μετατοπιστεί προσωρινά στις ελεύθερες περιοχές.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας των δήμων, οι δήμαρχοι ενεργούν ως εκτελεστικές αρχές, ενώ τα δημοτικά Συμβούλια λειτουργούν ως τοπικοί οργανισμοί

χάραξης πολιτικής, έχοντας ως αρμοδιότητες την κατασκευή και τη συντήρηση οδών, τη συγκομιδή αποβλήτων, τη παροχή κοινόχρηστων χώρων, τη προστασία και τη βελτίωση του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας, μαζί με τις πρόσθετες δραστηριότητες στις κοινωνικές υπηρεσίες, την εκπαίδευση, τις τέχνες και τον αθλητισμό. Επιπλέον, οι μεγαλύτεροι δήμοι έχουν εξουσιοδοτηθεί ως αρμόδιες αρχές για τη χορήγηση των αδειών σχεδιασμού, εξασφάλιση της βιώσιμης διανομής των χρήσεων γης, απαγόρευση της εφαρμογής των καταστρεπτικών προγραμμάτων προς τη δημόσια ευημερία και την ποιότητα της ζωής, την προσαρμογή στον σχεδιασμό των προτύπων και των όρων για τη χορήγηση αδειών και την επιβολή της εφαρμογής τους σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Η ένωση των δήμων της Κύπρου καθιερώθηκε το 1981 συγκεντρώνοντας σε μια εθελοντική ένωση και τους 33 δήμους της Δημοκρατίας. Οι κύριοι στόχοι της ένωσης περιλαμβάνουν την παρουσίαση των αστικών ζητημάτων και την ανάπτυξη της αυτονομίας των τοπικών αρχών, ενώ οι αποφάσεις σχετικά με την ανάπτυξη λαμβάνονται στη γενική συνέλευσή από μια εκτελεστική Επιτροπή.

## **9.6 Προβλήματα στον πολεοδομικό σχεδιασμό**

Σημαντικές εδαφικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Κύπρος είναι το συνεχές φυσικό τμήμα του νησιού και διαχωριστική γραμμή, η πτώση των ιστορικών αστικών κέντρων, η βαθμιαία εγκατάλειψη των ορεινών χωριών, η καθυστέρηση της εφαρμογής της προστασίας της φύσης και η ανεπαρκής γεωργική αναδόμηση. Αυτά τα προβλήματα είναι ιδιαίτερα εμφανή στην επαρχία και τα προάστια, όπου η νέα ανάπτυξη καταπατά συνεχώς το πρωταρχικό γεωργικό έδαφος και τις περιοχές οι οποίες είναι πλούσιες σε φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους. Οι παραθεριστικές κατοικίες περιπλέκουν περαιτέρω αυτήν την κατάσταση όπου, λόγω του ευχάριστου τοπίου και του ηλιόλουστου κλίματος της Κύπρου, υπάρχει ήδη μια υψηλή ζήτηση για την απόκτηση κατοικιών για διακοπές, ειδικότερα από συνταξιούχους από τις βόρειες ευρωπαϊκές χώρες.

Επιπλέον, ως νησί στην περιφέρεια της Ευρώπης, η Κύπρος αντιμετωπίζει μια μοναδική μορφή απομόνωσης. Αν και σχετικά κοσμοπολίτικη και με μια αναπτυσσόμενη οικονομία της αγοράς που συνδέεται με τις ανατολικές και τις δυτικές χώρες, η έλλειψη

φυσικών δεσμών στην ευρωπαϊκή ήπειρο επηρεάζει πολύ τη μεταφορά των εμπορευμάτων και των ανθρώπων, εμποδίζοντας κατά συνέπεια την πλήρη ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.

### *Προβλήματα αστικών περιοχών*

Τα προβλήματα που περιβάλλουν τις αστικές περιοχές είναι σύνθετα και ποικίλα. Η επέκταση των πόλεων έχει σαν αποτέλεσμα την επιδείνωση και την αποσύνθεση των ιστορικών αστικών πυρήνων λόγω της εξόδου του πληθυσμού και των επιχειρήσεων προς περιοχές με περισσότερες προοπτικές. Αυτή η βαθμιαία εγκατάλειψη έχει οδηγήσει σε μία πτώση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Για να εξετάσουν αυτά τα προβλήματα, εφαρμόζεται αυτή τη περίοδο ένα ευρύ σύνολο αστικών μέτρων για τη βελτίωση του αστικού τοπίου και της πολιτιστικής υποδομής μέσω των συνεργασιών των αντιπροσώπων της κυβέρνησης και των τοπικών αρχών. Τα μέτρα περιλαμβάνουν την αποκατάσταση των κτιρίων, ανάπτυξη των δικτύων για τους πεζούς και των χώρων πρασίνου, καθώς επίσης και τη δημιουργία πολιτιστικών κέντρων και κέντρων περίθαλψης για τους ηλικιωμένους και τα παιδιά.

### *Μειονεκτούσες ορεινές περιοχές*

Η διαμόρφωση και η εφαρμογή μιας αληθινά ολοκληρωμένης βιώσιμης εθνικής χωρικής πολιτικής δεν μπορεί να αγνοήσει την αλληλεπίδραση μεταξύ των αστικών και αγροτικών περιοχών. Εκτός από τις εξωαστικές και τις αστικές περιοχές, που συνδέονται άμεσα στα κύρια αστικά συγκροτήματα του νησιού, οι πιο μακρινές αγροτικές περιοχές δεν πρέπει να δραπετεύσουν την προσοχή των αρμόδιων για το σχεδιασμό και την εφαρμογή των πολιτικών. Τα περισσότερα ορεινά χωριά της Κύπρου είναι απομονωμένα. Αν και οι πρόσφατες βελτιώσεις στις μεταφορές και τις τηλεπικοινωνίες έχουν βελτιώσει αναμφισβήτητα τη γενική κατάσταση, η κρίσιμη ισορροπία του πληθυσμού δεν φαίνεται να ξεπερνιέται. Συνεπώς, αυτές οι περιοχές συνεχίζουν να χάνουν πληθυσμό, παρά τα σαφή πλεονεκτήματά τους από την άποψη του κλίματος, του περιβάλλοντος και των κοινοτικών δεσμών.

Στη συνεργασία με τους πολίτες και τον ιδιωτικό τομέα και σε συνεργασία με άλλες κυβερνητικές αντιπροσωπείες, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως εφαρμόζει



αυτήν την περίοδο μια σειρά μέτρων και ενεργειών για να διευκολυνθεί η ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων, να προωθήθει η βιώσιμη ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών και η διαφοροποίηση της οικονομίας τους. Οι στόχοι περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ειδικών προϊόντων και δραστηριοτήτων από τις τοπικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις, όπως οι παραδοσιακές τέχνες και ο αγροτουρισμός, για να εκμεταλλευτούν τα προτερήματα κάθε περιοχής στα πλαίσια της βελτίωσης της ποιότητας της ζωής.  
(<http://www.eukn.org/cyprus/urban/index.html>)

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10**

**ΜΑΛΤΑ**

## **10 Μάλτα**

### **10.1 Εισαγωγή**

Η Μάλτα είναι ένα σύμπλεγμα νησιών στη Μεσόγειο Θάλασσα. Κατοικούνται μόνο τα τρία μεγαλύτερα, η Μάλτα, το Γκότσο και το Κομίνο. Βρίσκονται σε χαμηλό υψόμετρο και το έδαφός τους είναι βραχώδες με απόκρημνες ακτές.

Η Μάλτα, που βρίσκεται στην καρδιά της Μεσογείου, αποτελεί κράμα πολιτισμών με χιλιετή ιστορία. Κατοικήθηκε για πρώτη φορά γύρω στο 5200 π.Χ., ενώ υπήρχε σημαντικός προϊστορικός πολιτισμός στα νησιά πριν από τον ερχομό των Φοινίκων, οι οποίοι ονόμασαν το κυριότερο από αυτά Malat, που σημαίνει «ασφαλές λιμάνι». Αργότερα, τα νησιά υπήρξαν για αιώνες έδρα του Τάγματος του Αγίου Ιωάννη της Ιερουσαλήμ και, εν συνεχεία, μέρος της βρετανικής αυτοκρατορίας. Η Μάλτα έγινε ανεξάρτητη το 1964. Επικεφαλής της κυβέρνησης της Μάλτας είναι ο ηγέτης του κόμματος με την πλειοψηφία των εδρών στη Βουλή των Αντιπροσώπων. Η Μάλτα έγινε μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το Μάιο του 2004.

([http://www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries))

### **10.2 Γενικά χαρακτηριστικά**

#### *Αστικός πληθυσμός*

Τοποθετημένη κατά προσέγγιση στο κέντρο της Μεσογείου, η Μάλτα είναι ένα μικρό κράτος νησιών που έγινε ανεξάρτητο το 1964 και Δημοκρατία το 1974. Με έκταση 316 km<sup>2</sup> και πληθυσμό περίπου 400.000, είναι μια από τις πιο πυκνά κατοικημένες χώρες στον κόσμο. Αν και δεν υπάρχει καμία μεγάλη πόλη, περίπου 91% του πληθυσμού ζουν στις αστικές περιοχές και έτσι η Μάλτα είναι κατά ένα μεγάλο μέρος αστική.

#### *Αστικό σύστημα*

Η αστικοποίηση είναι πρόσφατη και γρήγορη, με το ποσοστό της οικιστικής περιοχής να αυξάνεται από 4% σε 23% μεταξύ 1956 και 2003. Αυτή η αστική αύξηση έχει πραγματοποιηθεί κυρίως στα βορειοανατολικά του κύριου νησιού και έχει δημιουργήσει ένα αστικό συγκρότημα που κεντροθετείται στις ιστορικές περιοχές

Valetta (η πρωτεύουσα), το προάστιο Floriana, και των τριών πόλεων στη νότια πλευρά του μεγάλου λιμανιού Grand Harbour.

#### Αστική ανάπτυξη

Η γεωγραφική διανομή του πληθυσμού αλλάζει. Οι δημογραφικές προβλέψεις υποστηρίζουν ότι η μείωση του πληθυσμού στο κέντρο του αστικού συγκροτήματος και η αύξηση των εξωτερικών αστικών περιοχών όχι μόνο θα συνεχιστεί, αλλά θα επιταχυνθεί. Η μείωση του πληθυσμού στο κέντρο είναι εμφανής, δεδομένου ότι ο πληθυσμός στο Grand Harbour έχει μειωθεί από το 1995 ως το 2000 και θα συνεχίσει να μειώνεται (εκτός αν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για να σταματήσει η εκροή του πληθυσμού και να αναζωογονήσουν τον πυρήνα). Η εξωτερική περιφέρεια της αστικής περιοχής, που καλύπτεται από τις κεντρικές και νότιες περιοχές της Μάλτας, κερδίζει πληθυσμό. Ο πίνακας 20 παρουσιάζει την πρόβλεψη κατανομής του πληθυσμού στη Μάλτα.

**Πίνακας 20: Κατανομή πληθυσμού στις περιοχές τοπικών σχεδίων**

Περιοχές Τοπικών Σχεδίων	1995		2000		2020	
	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%
Κεντρική Μάλτα	102,900	27	110,600	28	137,400	31
Gozo and Comino	28,900	8	29,400	7	31,900	7
Grand Harbour	30,700	8	26,800	7	13,800	3
Marsaxlokk Bay	10,100	3	10,800	3	13,300	3
North Harbour	61,800	16	62,000	16	64,100	15
North West	32,300	9	33,800	9	39,100	9
Νότια Μάλτα	110,000	29	115,200	30	134,700	31
ΣΥΝΟΛΟ	376,700		388,600		434,300	

Πηγή: PA 2001

#### Δομή ηλικίας

Αν και η αύξηση του πληθυσμού επιβραδύνει και ο πληθυσμός γερνά, με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα, ο πληθυσμός της Μάλτας είναι ακόμη νεανικός, με 18,9% του πληθυσμού να ανήκει στην ομάδα ηλικίας 0-14 και μόνο το 12,8% στην ομάδα ηλικίας άνω των 65.

#### Οικονομικά χαρακτηριστικά

Παράλληλα με τις αλλαγές στην αστική μορφή και τη δημογραφία, η αστική οικονομία εκσυγχρονίζεται αρκετά γρήγορα με μια αύξηση στον ανεφοδιασμό εργασίας και μια μετατόπιση από την άμεση παραγωγή στις υπηρεσίες αγοράς. Τα σχέδια χωρική

διανομή της απασχόλησης απεικονίζουν τα ευρύτερα σχέδια της αστικής αλλαγής. Το ποσοστό απασχόλησης στο αστικό συγκρότημα, αν και ακόμα κυρίαρχο, μειώνεται (κάτω από 42 % της συνολικής εθνικής απασχόλησης το 1998 από 45% το 1991), σε σχέση με την αύξηση της απασχόλησης που πραγματοποιείται έξω από το αστικό συγκρότημα. Όχι μόνο η κυριαρχία του αστικού συγκροτήματος μειώνεται, αλλά η απασχόληση στον πυρήνα του αστικού συγκροτήματος, στη Valletta, πέφτει επίσης, από 13,0% το 1990 σε 9,0% το 1998.

### **10.3 Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Μάλτα**

#### *10.3.1 Πολεοδομικά προβλήματα*

##### *Αστική επέκταση*

Η αστικοποίηση και η επέκταση εμφανίστηκαν γρήγορα, με την περιοχή του οικιστικού εδάφους να αυξάνεται κατά 350% μεταξύ 1957 και 1985. Αυτή η ανάπτυξη ήταν μέσα στα στενά ελεγχόμενα και καθορισμένα με σαφήνεια αστικά όρια, μειώνοντας κατά συνέπεια τη χωρική έκταση και τον αντίκτυπο της αστικής επέκτασης στην επαρχία.

Παρά τις θετικές τάσεις, η προαστικοποίηση έχει συνεχιστεί εις βάρος του πυρήνα του αστικού συγκροτήματος, όπου τα ποσοστά ακατοικητων κτιρίων είναι σχετικά υψηλότερα και υπάρχουν αυξανόμενα στοιχεία της φυσικής και κοινωνικής πτώσης. Εκτός από τη διάβρωση της διάκρισης μεταξύ της πόλης και της χώρας, η αστική επέκταση έχει ασκήσει πίεση στους πολύτιμους βιότοπους και έχει συμβάλει στην απώλεια της ευδιάκριτης ταυτότητας διάφορων αστικών περιοχών. Η επακόλουθη αστική μορφή είναι εγγενώς μη αποδεκτή, αυξάνοντας την ανάγκη να ταξιδεψει κανείς για να βρεθεί στο χώρο εργασίας, υποκινώντας έτσι τη μεγαλύτερη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων, με μια συνακόλουθη σειρά περιβαλλοντικών και οικονομικών επιδράσεων.

##### *Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Τα προβλήματα μεταφορών και κυκλοφορίας στις αστικές περιοχές της Μάλτας είναι κοινά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σχεδόν όλες οι αστικές περιοχές, όπως η αυξημένη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων, και η μειωμένη προστασία των

δημόσιων συγκοινωνιών, με την επακόλουθη συμφόρηση, τη ρύπανση, τα ατυχήματα, και τις κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις.

### *10.3.2 Οικονομικά προβλήματα*

#### *Ανεργία*

Υπάρχουν λίγα στοιχεία που αφορούν τα σοβαρά αστικά οικονομικά προβλήματα. Η ανεργία, σε ποσοστό περίπου 5,5%, ήταν το 2003, λίγο υψηλότερη από ότι ήταν τα προηγούμενα έτη. Με τη μετατόπιση από την παραγωγή στις υπηρεσίες αγοράς υπάρχει, ίσως, ένας αυξανόμενος κακός συνδυασμός δεξιοτήτων, αν και αυτό μπορεί να είναι και μικρής κλίμακας και βραχυπρόθεσμο.

#### *Δαπάνες κατοικίας*

Αν και η εγχώρια ιδιοκτησία έχει αυξηθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες, η δυνατότητα προσέγγισης στην ιδιοκτησία είναι μια αυξανόμενη ανησυχία, με περίπου 40% των οικογενειών να είναι ανίκανες να αντέξουν τις οικονομικές απαιτήσεις διαμερισμάτων με τρία υπνοδωμάτια.

### *10.3.3 Κοινωνικά προβλήματα*

#### *Κοινωνική πόλωση*

Γενικά, πολλά από τα κοινωνικά προβλήματα άλλων ευρωπαϊκών πόλεων, όπως η εγκληματικότητα, η κοινωνική πόλωση, ο κοινωνικός αποκλεισμός, και η κοινωνική ανισότητα, δεν είναι προβλήματα του αστικού συγκροτήματος. Υπάρχουν σημάδια, ίσως, ότι η ενδεχομένως εντοπισμένη κοινωνική ανισότητα και ο αποκλεισμός, συγκεντρώνεται στο κέντρο του αστικού συγκροτήματος

## **10.4 Πολεοδομικές Πολιτικές**

### *10.4.1 Εθνική αστική πολιτική*

Ο υψηλός βαθμός αστικοποίησης, το μικρό μέγεθος της χώρας, και η μορφή των νησιών σημαίνουν ότι μια εστίαση στο συγκεκριμένα αστικό περιβάλλον έχει μάλλον

λιγότερη σχετικότητα για τη Μάλτα από ότι θα είχε στις μεγαλύτερες χώρες στην ηπειρωτική Ευρώπη. Συνεπώς, το αστικό περιβάλλον λαμβάνει ελάχιστη ή καμία συγκεκριμένη πολιτική προσοχή στην εθνική πολιτική, εκτός από τον προγραμματισμό των πολιτικών που περιέχουν ένα σημαντικό αστικό συστατικό, δεδομένου ότι τα αστικά ζητήματα και τα προβλήματα είναι εθνικά ζητήματα και προβλήματα.

#### *Πολεοδομικά ζητήματα σε άλλες εθνικές πολιτικές*

Το βασικό εργαλείο αστικού σχεδιασμού είναι το σχέδιο δόμησης του ΜΕΡΑ, που υιοθετείται από το 1992, το οποίο παρέχει τις στρατηγικές οδηγίες σχετικά με τη χρήση του εδάφους. Το σχέδιο αντιπροσωπεύει μια σημαντική αναχώρηση από την προηγούμενη πολιτική μορφή, η οποία αποτελείται από λεπτομερή σχέδια για κάθε περιοχή με σημαντικούς περιορισμούς μέσω της έλλειψης μιας γενικής προνοητικής και στρατηγικής διορατικότητας στην αστική μορφή και το σχέδιο, εις βάρος των ευρύτερων κοινωνικών, οικονομικών, και περιβαλλοντικών ζητημάτων.

Το σχέδιο δόμησης είναι στρατηγικό και μακροπρόθεσμο, παρέχοντας ένα πλαίσιο για να καθοδηγήσει την κυβέρνηση και τον ιδιωτικό τομέα. Το σχέδιο υιοθετεί μια περιεκτική προσέγγιση στην ανάπτυξη και εξετάζει κάθε τομέα με ικανοποιητικές λεπτομέρειες για να εξασφαλίσει ότι οι μεμονωμένες τομεακές πολιτικές είναι συμβατές με εκείνες άλλων τομέων. Από αυτή την άποψη, είναι βασικά ένα συντονιστικό σχέδιο. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται επίσης ως στρατηγικό λόγω του ότι καλύπτει το σύνολο της Μάλτας. Το σχέδιο παρέχει το πλαίσιο για τα πιο λεπτομερή τοπικά σχέδια.

#### *10.4.2 Τοπικές αστικές πολιτικές*

Τα τοπικά Συμβούλια χρηματοδοτούνται άμεσα μέσω της κατανομής των κεφαλαίων από την κεντρική κυβέρνηση. Τα Συμβούλια έχουν σημαντικές, αλλά περιορισμένες δυνάμεις και ευθύνες. Οι κύριοι τομείς της ευθύνης των Συμβουλίων είναι η συντήρηση οδών, η συλλογή απορριμμάτων, η παροχή και η συντήρηση παιδικών χαρών, οι δημόσιες πολιτιστικές πλατείες και οι αθλητικές εγκαταστάσεις, η διαχείριση της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του χώρου στάθμευσης, της παροχής

πληροφοριών στους κατοίκους, των διαβουλεύσεων και των συστάσεων με την κεντρική κυβέρνηση και άλλες αρμόδιες αρχές. Αν και τα τοπικά Συμβούλια δεν έχουν καμία άμεση δύναμη λήψης αποφάσεων ή εφαρμογής σε σχέση με τον προγραμματισμό ή τα περιβαλλοντικά θέματα, έχουν έναν συμβουλευτικό ρόλο μέσω της απαίτησης για τα σχέδια/τα προγράμματα και τις εφαρμογές για την ανάπτυξη. (Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, «Urban Issues and urban policies of the new EU countries»)



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11**

### **ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ**

## **11. Βουλγαρία**

### **11.1 Εισαγωγή**

Η Βουλγαρία, που βρίσκεται στην καρδιά των Βαλκανίων, παρουσιάζει εξαιρετική ποικιλία τοπίων: στο βορρά απλώνονται οι απέραντες πεδιάδες του Δούναβη, ενώ στον Νότο υπάρχουν ορεινές εκτάσεις. Ανατολικά, η Μαύρη Θάλασσα προσελκύει τουρίστες όλες τις εποχές του χρόνου.

Η Βουλγαρία ιδρύθηκε το 681 και είναι ένα από τα αρχαιότερα κράτη της Ευρώπης. Η θέση της κοντά στα σύνορα της Ευρώπης με την Ασία έχει επηρεάσει την ιστορία της. Περίπου 85% του πληθυσμού είναι χριστιανοί ορθόδοξοι και 13% μουσουλμάνοι. Επίσης, περίπου το 10% του πληθυσμού είναι τουρκικής καταγωγής και 3% Τσιγγάνοι (Ρομά). Αλλά και στην παραδοσιακή κουζίνα της Βουλγαρίας συναντώνται οι ανατολικές με τις δυτικές γεύσεις.

Η Βουλγαρική Εθνοσυνέλευση που διαθέτει μόνον ένα σώμα απαρτίζεται από 240 μέλη που εκλέγονται για τετραετή θητεία. Έγινε μέλος του NATO το 2004 και της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2007. ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook))

### **11.2 Πολεοδομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στη Βουλγαρία**

Η ταχεία ανάπτυξη των μεγαλύτερων πόλεων της Βουλγαρίας μετά από τον Β' παγκόσμιο πόλεμο δημιούργησε πολλά προβλήματα για τις κρατικές και τις τοπικές υπηρεσίες. Σε γενικές γραμμές τα προβλήματα ήταν (και είναι ακόμα) η έλλειψη κατοικίας, ανεπαρκής παροχή υπηρεσιών, αύξηση αστικής κυκλοφορίας, περιβαλλοντική ρύπανση, και προβλήματα στις παροχές νερού.

Αν και περίπου το 70% της αύξησης του αστικού πληθυσμού στη Βουλγαρία έχει απορροφηθεί από τα 28 αστικά κέντρα της χώρας, τα περισσότερα έχουν πληθυσμό ακόμα κάτω από τις 100.000. Οι εξαιρέσεις είναι οι πόλεις Σόφια, Plovdiv, Βάρνα, Ruse, Burgas, Stara Zagora, και Pleven από τις οποίες η Σόφια, έχει ένα εκατομμύριο κατοίκους ενώ οι πόλεις Plovdiv και Βάρνα σχεδόν 300.000 η κάθε μία. Η Σόφια προσφέρει αναμφισβήτητα την πιο ευδιάκριτη εικόνα της αστικοποίησης στη Βουλγαρία σήμερα.

### *Η χρήση του εδάφους*

Περίπου το 54% του εδάφους στη Βουλγαρία είναι καλλιεργήσιμη γη. Η διάβρωση έχει καταστρέψει πάνω από 250.000 εκτάρια στα προηγούμενα 15 έτη, και άλλα 55.000 έχουν μολυνθεί από τα βιομηχανικά απόβλητα κ.λπ. Σήμερα ο νόμος και οι οδηγίες για τη συντήρηση του καλλιεργήσιμου εδάφους επιτρέπει τη χρησιμοποίηση μόνο περιοχών μέχρι ενός εκταρίου για μη γεωργική χρήση με τη συγκατάθεση μιας ειδικής επιτροπής. Όταν η περιοχή είναι πάνω από ένα εκτάριο, ο πρόεδρος της εκτελεστικής επιτροπής πρέπει να ζητήσει από το αρμόδιο Υπουργείο τον διορισμό μιας επιτροπής ad hoc που θα εξετάσει τις ανάγκες και τα προγράμματα ανάπτυξης για την τακτοποίηση των θεμάτων ανάλογα με το μέγεθος και τη θέση της εν λόγω περιοχής.

Αυτή η επιτροπή αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο του αρμόδιου Υπουργείου, αντιπροσώπους του Υπουργείου Γεωργίας και Βιομηχανίας Τροφίμων και του Υπουργείου Δημόσιας Υγείας, την εκτελεστική επιτροπή, το συμβούλιο των κατοίκων της περιοχής, και τη κρατική οργάνωση που διαχειρίζεται τα εδαφικά ζητήματα.

Η πολιτική διατήρησης της καλλιεργήσιμης γης αντιτάσσεται στην αστική ανάπτυξη των περιοχών. Στην περίπτωση της Σόφιας, ο στόχος ήταν να αναπτυχθεί η πόλη μέσα στα υπάρχοντα όριά της. Το 1959 τα όρια του σχεδίου πόλεως περιλάμβαναν μια έκταση 5.445 εκταρίων ενώ τα πείχωρα με τα αυθαίρετα περιλάμβαναν μια έκταση 610 εκταρίων. Από τότε η Σόφια έχει επεκταθεί πέρα από αυτά τα όρια ως αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης των μεταλλευμάτων σιδήρου που βρέθηκαν κοντά στο χωριό Kremikonvsi στα βόρεια περίχωρα της πρωτεύουσας που περιέλαβε την κατασκευή του μεταλλουργικού και των σχετικών εγκαταστάσεων στέγασης και συντηρήσης. Το πρόγραμμα Kremikonvsi άρχισε το 1960 και δεν λήφθηκε σοβαρά υπόψη στη πολιτική ανάπτυξης του 1959.

Η Σόφια διαιρείται διοικητικά σε οκτώ περιοχές, κάθε μια από τις οποίες έχει μια θέση υψηλότερη από αυτή ενός κανονικού δήμου.

### 11.3 Διοικητική οργάνωση

Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας είναι ενωτικό κράτος με κοινοβουλευτικό σύστημα κυβέρνησης και τοπικής αυτοδιοίκησης. Δεν υπάρχουν αυτόνομες εδαφικές ενότητες. Η χώρα διαιρείται σε περιφέρειες και δήμους.

Η περιφέρεια είναι μια διοικητική εδαφική μονάδα για την εφαρμογή περιφερειακής πολιτικής, τη διεύθυνση της κρατικής διακυβέρνησης σε χαμηλότερα επίπεδα και την εξασφάλιση συνεργασίας μεταξύ των εθνικών και τοπικών συμφερόντων. Κάθε περιφέρεια έχει φυσικά και διοικητικά όρια, πληθυσμό, όνομα και διοικητικό κέντρο. Το έδαφός της μπορεί καλύπτει έναν ή περισσότερους δήμους. Οι κύριες διοικητικές εδαφικές μονάδες μέσα στις οποίες ασκείται η τοπική αυτοδιοίκηση είναι οι δήμοι. Κάθε δήμος φέρει την επωνυμία του διοικητικού του κέντρου.

Υπάρχουν 28 περιφέρειες και 263 δήμοι, συμπεριλαμβανομένου του δήμου της Σόφιας που έχει τη θέση μιας περιφέρειας. Οι περιφερειακές διοικητικές εδαφικές μονάδες μετασχηματίστηκαν από 9 έως 28 περιοχές μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου και από ένα Προεδρικό Διάταγμα το 1999. Η μέση έκταση μιας περιφέρειας είναι περίπου 4000 km<sup>2</sup>, η μεγαλύτερη περιφέρεια έχει έκταση 7.700 km<sup>2</sup> και η μικρότερη 2.000 km<sup>2</sup>. Ο μέσος πληθυσμός στις περιφέρειες είναι 281.100 κάτοικοι. Η Σόφια είναι η μεγαλύτερη περιφέρεια με 1.173 εκατομμύρια κατοίκους ενώ η μικρότερη περιφέρεια έχει πληθυσμό 128 100.

Η υπάρχουσα εδαφική οργάνωση σε δημοτικό επίπεδο είναι σταθερή και βιώσιμη, με μια μικρή τάση αύξησης στον αριθμό των δήμων. Η μέση έκταση ενός βουλγαρικού δήμου είναι 422 km<sup>2</sup>, η μικρότερη έκταση είναι 44.4 km<sup>2</sup> και η μεγαλύτερη 1366.6 km<sup>2</sup>. Ο μέσος πληθυσμός ενός βουλγαρικού δήμου είναι περίπου 30.000 κάτοικοι, με το μικρότερο δήμο να έχει 1.100 κατοίκους. Το 2000 σύμφωνα με το νόμο περιφερειακής ανάπτυξης, δυνάμει ενός βαθμού του Υπουργικού Συμβουλίου των έχουν δημιουργηθεί 6 περιφέρειες σχεδιασμού (NUTS 2) που δεν έχουν διοικητικές μονάδες.

#### 11.3.1 Αρμοδιότητες των διοικητικών οργάνων

Η εδαφική διοίκηση της εκτελεστικής δύναμης περιλαμβάνει: περιφερειακές και δημοτικές υπηρεσίες του κράτους. Ο Υπουργός της Περιφερειακής Ανάπτυξης και των

Δημόσιων Έργων είναι αρμόδιος για την εφαρμογή της χωροταξικής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο. Η περιφέρεια είναι εξ ορισμού μια αποκεντρωμένη κρατική δύναμη για την αποτελεσματική εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής. Ο περιφερειάρχης που υποστηρίζεται από τη διοίκηση της περιφέρειας εξουσιοδοτείται με μερικές από τις νομοθετικά καθορισμένες λειτουργίες στη χωροταξία μέσα στην περιφέρεια. Ο δήμος είναι η κύρια διοικητική μονάδα η οποία διευθύνεται από την τοπική αυτοδιοίκηση. Οι κύριες λειτουργίες στη χωροταξία σε τοπικό επίπεδο μεταβιβάζονται στα δημοτικά συμβούλια και τους δημάρχους που είναι ένα σημάδι μιας καλά εφαρμοσμένης διοικητικής αποκέντρωσης.

#### **11.4 Νόμος εδαφικής οργάνωσης**

Ο διοικητικός νόμος εδαφικής οργάνωσης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, που υιοθετήθηκε το 1995, καθόρισε τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τη δημιουργία των διοικητικών εδαφικών μονάδων και την παραγωγή των αλλαγών σε αυτές.

Η διαδικασία για το σχηματισμό ενός δήμου απαιτεί την υποχρεωτική οργάνωση του τοπικού δημοψηφίσματος και τη θετική ψηφοφορία του πληθυσμού που ακολουθείται από μια απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου και έγκριση από Προεδρικό Διάταγμα. Υπάρχουν επίσης παροχές σχετικά με τις διαδικασίες που ακολουθούνται όταν υπάρχει ανάγκη για το κέντρο μιας διοικητικής εδαφικής μονάδας, για τις αλλαγές στα ονόματα των δημοτικών διαμερισμάτων, για το σχηματισμό ενός νέου ή την αποκατάσταση ενός δημοτικού διαμερίσματος κ.λπ.

Για το σχηματισμό των περιφερειών ή των αλλαγών στα όριά τους απαιτείται ένας ειδικός νόμος.

##### **11.4.1 Νόμος χωρικού σχεδιασμού**

###### *Συνοπτική επισκόπηση της νομοθεσίας χωρικού σχεδιασμού*

Η πρώτη πράξη στον τομέα της χωροταξίας ήταν τα δημόσια έργα στο νόμο του 1897 ο οποίος όρισε την επεξεργασία των σχεδίων για το οδικό δίκτυο, των σχεδίων των ναυπηγείων κλπ. Η επόμενη πράξη ήταν ο νόμος δημόσιων έργων των δημοτικών

διαμερισμάτων το 1941, ο οποίος παρείχε την επεξεργασία των στρατηγικών σχεδίων ως βάση για το μετασχηματισμό και την ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων. Ο κανονισμός μέσα στα όρια των δημοτικών διαμερισμάτων εκτελέστηκε με τη βοήθεια των σχεδίων του νόμου του 1897. Ο νόμος ρύθμισε τους κανόνες και τους κανονισμούς για την ανάπτυξη των δημοτικών διαμερισμάτων.

Ο νόμο οικοδόμησης (1949) περιέλαβε τη δημιουργία, την εφαρμογή και την απόδοση των κτηματολογίων, σχέδια ανάπτυξης των πόλεων, σχέδια οδικών δικτύων, τις διατάξεις των σχεδίων και την απόδοση των γενικών δραστηριοτήτων των δημόσιων έργων.

Το ενοποιημένο σχέδιο χωρικής ανάπτυξης που κάλυψε ολόκληρο το εθνικό έδαφος στόχευσε στην εξασφάλιση των όρων για την βιώσιμη ανάπτυξη και την ορθολογική χρήση του εδάφους. Σε αυτό το σχέδιο, τη βάση αποτέλεσαν τα ήδη υπάρχοντα εθνικά σχέδια χωρικής ανάπτυξης, τα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης και τα τοπικά σχέδια ανάπτυξης των δήμων. Ο νόμος περιείχε επίσης τους κανόνες σχετικά με την έκδοση των αδειών οικοδόμησης. Οι πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 επέβαλαν τη δημιουργία ενός νέου χωροταξικού νόμου (2001), ο οποίος είναι αυτήν την περίοδο σε ισχύ.

*Δομή του χωροταξικού νόμου (2001) :*

1. Γενικές διατάξεις
2. Ανάθεση στις περιοχές και τα χωροταξικά μέρη
3. Χωροταξική οργάνωση των περιοχών
4. Φυσικά δίκτυα και εγκαταστάσεις υποδομών
5. Σχέδια ανάπτυξης
6. Προγράμματα ανάπτυξης
7. Επεξεργασία, έγκριση και τροποποίηση των χωροταξικών σχεδίων
8. Έγκριση προγραμματισμού και κατασκευής προγραμμάτων επένδυσης
9. Ενάρξεις της κατασκευής και των σχέσεων στη διαδικασία κατασκευής
10. Ασφάλεια της κατασκευής και του σχεδίου
- 11, Ολοκλήρωση της κατασκευής. Άδεια χρήσης
12. Δημιουργία και μεταφορά του δικαιώματος της οικοδόμησης
13. Δρόμοι υπηρεσιών.
14. Όροι και περιορισμοί οικοδόμησης

15. Κράτος και δημοτικό δικαίωμα του πρώτου αγοραστή
16. Τεχνικές απαιτήσεις ως προς την απόκτηση των ακίνητων ιδιοτήτων
17. Αποζημίωση επάνω στην απαλλοτρίωση των ακίνητων ιδιοτήτων για την κατασκευή των περιοχών
18. Χωρικό δημόσιο δημοτικό κεφάλαιο εγκαταστάσεων
19. Δικαστική αναθεώρηση των μεμονωμένων διοικητικών πράξεων σχετικά με τη χωροταξία
- 20 Διοικητικός έλεγχος της χωροταξίας και της κατασκευής
21. Διοικητική απάντηση στην αυθαίρετη κατασκευή
22. Τεχνικά προσόντα
23. Ευθύνη διοικητικής ποινικής ρήτηρας
24. Συμπληρωματικές παροχές
25. Μεταβατικές διατάξεις
26. Τελικές διατάξεις.

#### *11.4.2 Περιεχόμενο και διαδικασία σχεδιασμού σύμφωνα με το νόμο*

##### *Βασικές αρχές του νόμου και των βασικών στόχων των διαφορετικών σχεδίων*

Η σχέση της χωροταξίας στη Βουλγαρία με άλλους νόμους, είναι βασισμένη στο νόμο χωροταξίας (SPA), του 2001. Αντίθετα από άλλους νόμους, η SPA δεν τακτοποιεί τις δημόσιες σχέσεις άμεσα, αλλά μέσω του θέματός της.

Οι κατευθυντήριες αρχές της χωροταξικής πολιτικής καθορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο. Ο Υπουργός της περιφερειακής ανάπτυξης και των δημόσιων έργων είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του νόμου : συντονίζει τις δραστηριότητες σε όλα τα επίπεδα και ασκεί τον έλεγχο του γενικού χωρικού σχεδιασμού μέσω της εθνικής διεύθυνσης ελέγχου κατασκευής. Ο Υπουργός διορίζει ένα εθνικό ειδικό συμβούλιο στη χωροταξία και την περιφερειακή πολιτική που εγκρίνει τα έγγραφα σχεδιασμού εθνικής σπουδαιότητας.

Οι περιφερειάρχες θα εφαρμόσουν την εθνική χωροταξική πολιτική στο έδαφος των διοικητικών περιοχών για τις οποίες είναι υπεύθυνοι. Ανάλογα με τους στόχους της

χωροταξίας και τους στόχους της περιφερειακής πολιτικής ο περιφερειάρχης μπορεί να ενσωματώσει προτεραιότητες της περιφέρειας στον χωροταξικό σχεδιασμό.

Το δημοτικό συμβούλιο και ο δήμαρχος θα εφαρμόσουν τις δραστηριότητες της χωροταξικής πολιτικής στο έδαφος του σχετικού δήμου. Σύμφωνα με τη βασική ανάθεση, οι περιοχές άσκησης χωροταξικής πολιτικής μπορούν να διακριθούν σε: αστικές περιοχές, γεωργικές περιοχές, δασικές περιοχές, προστατευόμενες περιοχές, και προβληματικές περιοχές.

#### *11.4.3 Τύποι σχεδίων και σχεδιαστικών εργαλείων της χωροταξικής πολιτικής*

##### *Σχέδια ανάπτυξης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο*

Τα σχέδια ανάπτυξης θα προβλέψουν την εναρμόνιση μεταξύ της χωροταξίας και της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης, με εγγυημένη την προστασία του περιβάλλοντος. Μπορούν να διαμορφωθούν για ολόκληρο το εθνικό έδαφος, για μια ή περισσότερες διοικητικές περιοχές, ή μια ομάδα γειτονικών δήμων.

Η χωροταξία του εθνικού εδάφους θα εφαρμοστεί από ένα εθνικό σχέδιο ανάπτυξης. Αυτό το σχέδιο θα διευκρινίσει τα απαραίτητα μέσα για τους στόχους της χωροταξικής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, με αποτέλεσμα τη βιώσιμη κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη. Το σχέδιο διαμορφώνεται σύμφωνα με μια συγκεκριμένη μεθοδολογία.

Τα σχέδια ανάπτυξης περιφερειών δίνουν τις λύσεις :

- στις ανάγκες που έχει η χωροταξία σύμφωνα με τα σχέδια για την περιφερειακή ανάπτυξη
- για τη γενική χωρική δομή της περιοχής
- για τη μελλοντική ανάπτυξη των περιοχών και των φυσικών δικτύων υποδομής εθνικής και περιφερειακής σημασίας
- για την ανάπτυξη του οικιστικού δικτύου και των κέντρων εθνικής περιφερειακής σημασίας
- για τα μέτρα για την προστασία και τη βελτίωση του περιβάλλοντος, για την πρόληψη ή τη προφύλαξη των επιβλαβών επιδράσεων στο περιβάλλον και στη δημόσια υγεία.



### *Στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των πόλεων σε τοπικό επίπεδο*

Τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των πόλεων παρέχουν μια βάση για τη γενική χωροταξία και την χρήση του εδάφους των συγκεκριμένων περιοχών. Τα σχέδια αυτά καθορίζουν τη γενική δομή και τους στόχους για την ανάπτυξη των περιοχών. Οι φυσικές υποδομές, η προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς είναι υποχρεωτικές κατά την προετοιμασία των λεπτομερών σχεδίων.

Ένα σχέδιο ανάπτυξης ενός δήμου ή μιας πόλης θα καθορίσει:

- τη γενική χωρική δομή και τους σημαντικότερους στόχους των θεματικών περιοχών
- τη γενική θέση του σχεδιασμού κάθε περιοχής με τους απαραίτητους κανόνες και τις τυποποιημένες προδιαγραφές
- τη θέση των φυσικών δικτύων και των υποδομών
- τις δημόσιες ιδιοκτησίες και τη θέση του σχεδιασμού σε αυτές τις περιοχές
- τους προβλέψιμους φυσικούς κινδύνους των περιοχών και τις σχετικές προφυλάξεις και μέτρα προστασίας για αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων
- τις απαιτήσεις για την αναβάθμιση του τοπίου.

### *Λεπτομερή σχέδια ανάπτυξης*

Τα λεπτομερή σχέδια αναφέρονται πιο συγκεκριμένα στην χωροταξική ανάπτυξη και την οικοδόμηση του εδάφους και είναι υποχρεωτικά για τον σχεδιασμό των προγραμμάτων επένδυσης. Ένα λεπτομερές σχέδιο περιέχει σχέδια για την παροχή νερού, την αποχέτευση, την παροχή ρεύματος και, όπου είναι απαραίτητο, για τους χώρους πρασίνου, την κεντρική θέρμανση, τις τηλεπικοινωνίες, κ.λπ.

### *Φορείς εκπόνησης των σχεδίων*

Το κράτος έχει την υποχρέωση να οργανώσει τα περιεκτικά σχέδια για το εθνικό έδαφος (εθνικό σχέδιο ανάπτυξης) και για τις διοικητικές περιφέρειες (σχέδια ανάπτυξης περιφέρειας). Οι τοπικές αρχές (τα δημοτικοί συμβούλια και οι δήμαρχοι) είναι υποχρεωμένες να οργανώσουν τα στρατηγικά και τα λεπτομερή σχέδια ανάπτυξης των πόλεων. Δεν υπάρχει καμία ρητή παροχή για τις προθεσμίες (σχετικά με όλα αυτά τα

σχέδια) στο χωροταξικό νόμο. Με βάση τα εθνικά σχέδια ανάπτυξης, το κράτος μπορεί να επηρεάσει το δημοτικό αστικό σχεδιασμό σε διάφορους τομείς, όπως τα οδικά δίκτυα, την παροχή ενέργειας και την παροχή νερού, με την έκδοση εντολών και να προσαρμόσει τα σχέδια σύμφωνα με τους στόχους της εθνικής πολιτικής σχεδιασμού. Οι αρχές σε όλα τα επίπεδα έχουν το δικαίωμα και την υποχρέωση να αρχίσουν νόμιμα ορισμένα σχέδια.

Τα λεπτομερή σχέδια ανάπτυξης παράγονται και χρηματοδοτούνται γενικά από τους σχετικούς δήμους. Οι ιδιώτες έχουν το δικαίωμα να αρχίσουν, να χρηματοδοτήσουν και να εφαρμόσουν τα λεπτομερή σχέδια αλλά σε ένα περιορισμένο πλαίσιο (μέχρι  $\frac{3}{4}$  οικοδόμησης) και μετά από την έγκριση του δημάρχου.

#### *Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) στη διαδικασία σχεδιασμού*

Η νομική βάση για την εκτίμηση της περιβαλλοντικής επίδρασης (ΕΠΕ) στη Βουλγαρία είναι ο νόμος προστασίας του περιβάλλοντος (2002). Το πεδίο, το περιεχόμενο και οι διαδικασίες της ΕΠΕ είναι μεταξύ των διατάξεων του νόμου. Σύμφωνα με το νόμο ο αρμόδιος Υπουργός εκδίδει τις κοινές οδηγίες για να εξασφαλίσει ότι όλες οι εξουσιοδοτημένες αρχές και οι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη προσδιορίζουν, περιγράφουν και αξιολογούν τα αποτελέσματα στο περιβάλλον και τα παρουσιάζουν σύμφωνα με τα κοινά πρότυπα..Η ΕΠΕ των σχεδίων (συμπεριλαμβανομένων των χωρικών σχεδίων ανάπτυξης) και των προγραμμάτων εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος. Η διαδικασία ΕΠΕ περιλαμβάνει επίσης συμμετοχή του κοινού. Η ΕΠΕ πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του τελικού σταδίου όπου λαμβάνεται και η τελική απόφαση για την έγκριση του σχεδίου.

Κάθε έκθεση ΕΠΕ για τα προγράμματα και τα σχέδια πρέπει να περιέχει:

1. Περιγραφή των βασικών στόχων και των συνδέσεων με άλλα προγράμματα και σχέδια
2. Τους όρους και τα σενάρια για την ενδεχόμενη ανάπτυξη του περιβάλλοντος σε περίπτωση μη εφαρμογής του σχεδίου ή του προγράμματος
3. Χαρακτηριστικά των περιοχών και των περιβαλλοντικών στοιχείων
4. Τρέχοντα οικολογικά προβλήματα στις θεματικές περιοχές

5. Στόχοι προστασίας του περιβάλλοντος σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και το σχετικό σχέδιου εκτίμησης της υπάρχουσας κατάστασης
6. Πιθανές περιβαλλοντικές επιδράσεις
7. Μέτρα που προβλέπονται για να αποτρέψουν ή να μειώσουν τις συνέπειες που θα έχει η εφαρμογή του σχεδίου στο περιβάλλον
8. Κίνητρα για την επιλογή εναλλακτικών μεθόδων
9. Έλεγχος της εφαρμογής του σχεδίου

#### *Συνεργασία μεταξύ κοινού και κρατικών αρχών*

Τα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης υπόκεινται σε δημόσια συζήτηση πριν από την υποβολή του σχεδίου στους ειδικούς πίνακες του χωροταξικού σχεδιασμού. Η αρμόδια αρχή για την εκπόνηση ενός σχεδίου ανάπτυξης καθορίζει τις διαδικασίες και την οργάνωση μιας τέτοιας συζήτησης. Τα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης πρέπει να συντονιστούν με το αντιπροσωπευτικό σώμα κάθε δήμου που επηρεάζεται από αυτά τα σχέδια.

Τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των δήμων ή των πόλεων υπόκεινται στη δημόσια συζήτηση πριν από την υποβολή τους στους ειδικούς πίνακες του χωροταξικού σχεδιασμού. Κάθε πολίτης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη δημόσια συζήτηση και να εκφράσει την άποψη και τις προτάσεις του για σχέδιο. Τα λεπτομερή σχέδια δημοσιεύονται έτσι ώστε να μπορούν τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη να ενημερωθούν επί του περιεχομένου των σχεδίων. Η δημοσίευση των σχεδίων γίνεται στον πίνακα ανακοινώσεων του δημαρχείου και τουλάχιστον σε μια τοπική εφημερίδα. Το έτοιμο λεπτομερές σχέδιο ανάπτυξης αναγγέλλεται από το δήμο στα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη με τη βοήθεια μιας ειδοποίησης που διαδίδεται στην κρατική εφημερίδα. Μέσα σε ένα μήνα μετά από την ανακοίνωση και δεκατέσσερις ημέρες μετά από τη δημοσίευσή του στην κρατική εφημερίδα τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν γραπτά στη δημοτική διοίκηση τις αντιρρήσεις, προτάσεις και τα αιτήματα τους που αφορούν το λεπτομερές σχέδιο ανάπτυξης.

#### *11.4.4 Έγκριση/συμφωνία των σχεδίων*

Το σχέδιο εθνικής ανάπτυξης χρηματοδοτείται από τον εθνικό προϋπολογισμό ως δημόσια σύμβαση σύμφωνα με το νόμο δημόσιας σύμβασης. Το σχέδιο ορίζεται από τον Υπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων με τη βοήθεια και τη συμμετοχή των υπολοίπων αρμοδίων κεντρικών υπηρεσιών και εγκρίνεται από το Υπουργικό Συμβούλιο.

Τα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης ορίζονται και εγκρίνονται από τον Υπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων. Οι πράξεις της έγκρισης των σχεδίων ανάπτυξης δημοσιεύονται στην κρατική εφημερίδα. Πριν από τη δημοσίευσή τους τα σχέδια ανάπτυξης συντονίζονται με τις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των δημοτικών συμβουλίων.

Τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των δήμων και των πόλεων εγκρίνονται από τα δημοτικά συμβούλια και συντονίζονται με τις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες. Η διαδικασία της συμμετοχής περιλαμβάνει παρουσίαση των γραπτών απόψεων ή της συμμετοχής των αντιπροσώπων των διορισμένων υπηρεσιών στον ειδικό πίνακα του χωροταξικού σχεδιασμού. Τα σχέδια των πόλεων με πληθυσμό που υπερβαίνει τους 30.000 κατοίκους και δομές εθνικής σπουδαιότητας εγκρίνονται από το εθνικό ειδικό συμβούλιο της χωροταξίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αυτές οι πόλεις διαδραματίζουν έναν ρόλο που υπερβαίνει την τοπική σημασία.

Το λεπτομερές σχέδιο ανάπτυξης για ένα τμήμα του αστικού εδάφους εγκρίνεται με απόφαση των δημοτικών συμβουλίων βάσει μιας έκθεσης από το δήμαρχο μετά από την υποβολή του σχεδίου στον ειδικό πίνακα. Τα λεπτομερή σχέδια ανάπτυξης για τις κεντρικές περιοχές των πόλεων με πληθυσμό πάνω από 100.000 κατοίκους υιοθετούνται από το ειδικό εθνικό συμβούλιο του οποίου οι αποφάσεις είναι υποχρεωτικές. Αυτό συμβαίνει, όπως και στα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης, λόγω του σημαντικού τους ρόλου σημαντικό ρόλο τους στο εθνικό αστικό δίκτυο.

#### *11.4.5 Επίβλεψη των σχεδίων*

##### *Δικαστικός έλεγχος*

Τα δικαστήρια εποπτεύουν τη νομική συμμόρφωση των διοικητικών πράξεων σχετικά με τη χωροταξία υπό τους όρους και τις διατάξεις του χωροταξικού νόμου. Το

δικαστήριο συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία που επιτρέπονται από τον αστικό κώδικα. Με την απόφασή του το δικαστήριο μπορεί να ανακαλέσει εξ ολοκλήρου ή εν μέρει μια διοικητική πράξη, να τροποποιήσει ή να απορρίψει την έκκληση των συμβαλλόμενων μελών. Η απόφαση του δικαστηρίου υπόκειται σε έκκληση ακύρωσης ενώπιον του ανώτατου διοικητικού δικαστηρίου.

#### *Διοικητικός έλεγχος*

Ο Υπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων μέσω της εθνικής διεύθυνσης ελέγχου κατασκευής ασκεί τον έλεγχο της τήρησης των κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες των χωροταξικών σχεδίων.

Οι δημοτικές υπηρεσίες ασκούν τον έλεγχο της εφαρμογής των σχεδίων ανάπτυξης, των εγκεκριμένων προγραμμάτων επένδυσης, των αδειών οικοδόμησης καθώς επίσης και της τήρησης των αποτελεσματικών νομικών πράξεων στη χωροταξία.

#### *Χρόνος ισχύος των σχεδίων και των προγραμμάτων ανάπτυξης*

Το εθνικό σχέδιο ανάπτυξης είναι ένα στρατηγικό έγγραφο που καθορίζει τους στόχους της χωροταξίας σε εθνικό επίπεδο που συνδέεται με τη βιώσιμη κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και δημιουργείται για μια περίοδο 15 – 20 ετών.

Ο ρόλος των σχεδίων περιφερειακής ανάπτυξης είναι να καθοριστούν οι απαιτήσεις προς τη χωροταξία σύμφωνα με τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης. Τα σχέδια αυτά δημιουργούνται για μια περίοδο 15-20 ετών.

Το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης ενός δήμου ή μίας πόλης είναι ένα μακροπρόθεσμο, στρατηγικό έγγραφο που δημιουργείται για μια περίοδο 15 - 20 ετών.

#### *Νομικός αντίκτυπος των σχεδίων*

Τα σχέδια ανάπτυξης είναι ένα όργανο για το στρατηγικό σχεδιασμό που καθορίζει το ευρύ πλαίσιο για την εδαφική ανάπτυξη και είναι αρκετά μακροπρόθεσμο.

Οι όροι των σχεδίων ανάπτυξης σχετικά με την εδαφική δομή, την τεχνική υποδομή εθνικής και περιφερειακής σημασίας, την προστασία περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς καθώς επίσης και

τη χρήση του ύδατος και των δασικών εκτάσεων είναι υποχρεωτικοί για τη δημιουργία των στρατηγικών και λεπτομερών σχεδίων.

Οι όροι του στρατηγικού σχεδίου δεν έχουν κανέναν υποχρεωτικό χαρακτήρα για τους ιδιοκτήτες γης, αλλά λαμβάνονται υπόψη από τη δημοτική διοίκηση κατά την ανάθεση και τον προετοιμασία των λεπτομερών σχεδίων ανάπτυξης.

Οι όροι των λεπτομερών σχεδίων ανάπτυξης είναι υποχρεωτικοί για όλους τους ιδιοκτήτες γης και τους δικαιούχους στη χρήση του εδάφους.

#### *Αποζημίωση για τη ζημία που προκαλείται με τους περιορισμούς του σχεδιασμού*

Το κράτος ή ο δήμος έχει το δικαίωμα της απαλλοτρίωσης, να αποκτήσει μια δεδομένη ακίνητη περιουσία για την άσκηση των λεπτομερών σχεδίων ανάπτυξης σύμφωνα με τις διαδικασίες του νόμου κρατικής ιδιοκτησίας και του δημοτικού νόμου ιδιοκτησίας. Σύμφωνα με το νόμο δημοτικής ιδιοκτησίας, οι ακίνητες περιουσίες ή τα μέρη από αυτές, που είναι η ιδιοκτησία φυσικών ή νομικών προσώπων μπορεί να απαλλοτριωθεί μόνο για να ικανοποιήσει τέτοιες δημοτικές ανάγκες που δεν μπορούν να ικανοποιηθούν με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, μετά από την παροχή μιας δίκαιης αποζημίωσης χρηματικής ή υπό μορφή άλλης ισοδύναμης ιδιοκτησίας.

Εάν, μέσα σε τρία έτη από την απαλλοτρίωση, η ιδιοκτησία δεν έχει χρησιμοποιηθεί για τον αντίστοιχο σκοπό, ή η δραστηριότητα για την οποία απαλλοτριώθηκε δεν έχει αρχίσει, ο προηγούμενος ιδιοκτήτης έχει το δικαίωμα να πλησιάσει το περιφερειακό δικαστήριο και να ζητήσει να ακυρωθεί η απαλλοτρίωση. Σε αυτήν την περίπτωση το κράτος οφείλει στον ιδιοκτήτη μια αποζημίωση για τις ζημιές που προκάλεσε.

#### *Αναθεώρηση των σχεδίων*

Μια πολύ σημαντική πτυχή του χωροταξικού νόμου είναι το δικαίωμα του δημάρχου να υποβάλει στο δημοτικό συμβούλιο για έγκριση μια ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης και την ενδεχόμενη τροποποίησή του εάν κρίνεται απαραίτητη. Η απαίτηση αυτή βασίζεται εξ ολοκλήρου στην ευρωπαϊκή πρακτική στο τομέα της χωροταξίας και της ανάπτυξης.

Οι τροποποιήσεις ενός εγκεκριμένου σχεδίου ανάπτυξης γίνονται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία που εφαρμόζεται για την επεξεργασία, τη συμφωνία και την έγκρισή

των σχεδίων. Οι τροποποιήσεις σε ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης μπορούν να πραγματοποιηθούν όταν υπάρχουν ουσιαστικές αλλαγές στους κοινωνικοοικονομικούς και δομικούς όρους κάτω από τους οποίους το σχέδιο συντάχθηκε ή όταν υπάρχουν νέες κρατικές ή δημοτικές ανάγκες. ([http://www.coe.int/t/e/cultural\\_cooperation/environment/cemat/national\\_policies/CompendiumBlg\\_en](http://www.coe.int/t/e/cultural_cooperation/environment/cemat/national_policies/CompendiumBlg_en))

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12**  
**ΡΟΥΜΑΝΙΑ**



## 12. Ρουμανία

### 12.1 Εισαγωγή

Η Ρουμανία βρίσκεται στη νοτιοανατολική Ευρώπη και οριοθετείται από τη Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Ουγγαρία, Ουκρανία και Μολδαβία. Το βόρειο τμήμα της είναι ορεινό, ενώ στο νότο δεσπόζει η απέραντη κοιλάδα του Δούναβη. Το δέλτα του ποταμού κοντά στις εκβολές του στη Μαύρη Θάλασσα αποτελεί φυσικό καταφύγιο για αμέτρητα ενδημικά και αποδημητικά πουλιά.

Το ρουμανικό Κοινοβούλιο αποτελείται από δύο σώματα, τη Γερουσία, με 140 μέλη, και τη Βουλή των Αντιπροσώπων, με 345 μέλη. Τα μέλη των δύο σωμάτων εκλέγονται κατά τις εκλογές που διεξάγονται κάθε τέσσερα έτη.

Όσον αφορά τις εθνότητες, το 90% του πληθυσμού είναι Ρουμάνοι και το 7% Ούγγροι. Η ρουμανική γλώσσα, όπως και πολλές άλλες της Νότιας Ευρώπης, προέρχεται από τα λατινικά, παρόλο που μεταξύ της Ρουμανίας και των άλλων ρομανόφωνων χωρών παρεμβάλλονται σλαβόφωνες χώρες.

Η Ρουμανία έχει σημαντικούς φυσικούς πόρους – πετρέλαιο, φυσικό αέριο, άνθρακα, σίδηρο, χαλκό και βωξίτη. Οι κυριότερες βιομηχανίες της είναι η μεταλλουργία, τα πετροχημικά και τα προϊόντα μηχανολογικού εξοπλισμού.

### 12.2 Γενικά χαρακτηριστικά

Η Ρουμανία έχει συνολική έκταση 237.500 τετραγωνικά χλμ και ταξινομείται από αυτήν την άποψη ως μεσαίου μεγέθους ευρωπαϊκή χώρα. Ο πληθυσμός της Ρουμανίας είναι πάνω από 21 εκατομμύρια ενώ ο βαθμός αστικοποίησης φθάνει σχεδόν το 53%. Η τάση μεταβολής του πληθυσμού της Ρουμανίας είναι αρνητική από το 1990.

**Πίνακας 21:** Πρόβλεψη Πληθυσμού 1995-2050

	1995	2005	2010	2020	2050
Πληθυσμός σε εκατομμύρια	22.7	21.7	21.3	20.3	17.1

Εάν η τάση δεν αντιστραφεί, ο πληθυσμός της Ρουμανίας θα γίνει βαθμιαία γερασμένος, όπως σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

**Πίνακας 22 :** Πληθυσμός κατά ομάδες ηλικίας, 2004 (% του συνολικού πληθυσμού)

	0-14	15-24	29-49	50-64	65-79	80+
ΕΕ- 25	16.4	12.7	36.6	19.9	12.5	4.0
Ρουμανία	15.9	15.5	36.9	17.0	12.3	2.4

### Οικονομία της Ρουμανίας

Η οικονομία της Ρουμανίας έχει βελτιωθεί πρόσφατα σύμφωνα με διάφορους οικονομικούς δείκτες. Πιο συγκεκριμένα, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, η παραγωγικότητα της εργασίας, οι ακαθάριστες δαπάνες και η επιχειρησιακή επένδυση έχουν καταγράψει σημαντική πρόοδο (βλ. τον πίνακα 23). Αυτοί οι 4 δείκτες απεικονίζουν την οικονομική πρόοδο της Ρουμανίας.

Η συμβολή του ιδιωτικού τομέα στο ΑΕΠ πλησιάζει το 70% ενώ το ποσοστό του πληθυσμού που εργάζεται στον ιδιωτικό τομέα αγγίζει, επίσης, το 70. Έχει υπάρξει επίσης μια σημαντική άνοδος στις εξαγωγές προϊόντων ενώ το εμπόριο με τις αγορές της ΕΕ αποτελεί περίπου τα 2/3 του γενικού εμπορίου. ([www.eagle-project.eu](http://www.eagle-project.eu))

**Πίνακας 23:** Οικονομικοί δείκτες 2004-2005

	2004	2005
Κατά κεφαλήν ΑΕΠ ΕΕ 25 = 100	32.9	36.0
Παραγωγικότητα της εργασίας ανά άτομο ΕΥ 25 = 100	37.4	40.7
Ποσοστό απασχόλησης	57.7	57.6
Ακαθάριστες δαπάνες .% ΑΕΠ Ε&Α	0.40	0.63
Συγκριτικά επίπεδα τιμών (ΕΥ 25 = 100)	43.2	53.1
Επιχειρησιακή επένδυση	19.1	22.6

### 12.3 Πολεοδομικές πολιτικές και αστικοποίηση στη Ρουμανία

Το πλαίσιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό στη Ρουμανία περιλαμβάνεται στις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές πολιτικές. Τρεις ομάδες παραγόντων άσκησαν σημαντική επιρροή στην αστική ανάπτυξη της Ρουμανίας: το ιστορικό υπόβαθρο, η πολιτική κατάσταση και η οικονομική κατάσταση. Φυσικά, ένα επαναλαμβανόμενο θέμα είναι πως η αστικοποίηση στη Ρουμανία συνδέεται με τις γενικές τάσεις της αστικοποίησης στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Μια θεμελιώδης αφετηρία για

όλο αυτό είναι ότι κάθε κοινωνία παράγει και αναπαράγει τους χώρους της, δηλ. μια συγκεκριμένη χωρική δομή αντιστοιχεί σε κάθε κοινωνία.

Η αστικοποίηση ήταν ο κύριος στόχος των κομμουνιστικών εξελέξεων βασισμένων στην ιδέα του εκσυγχρονισμού της κοινωνίας. Η αστική ιεραρχία εξουσιάζεται από την πρωτεύουσα, το Βουκουρέστι, και συνεχίζει με ένα αδύνατο επίπεδο μικρών πόλεων, από την άποψη λειτουργιών και υποδομών. Η αλλαγή του πολιτικού συστήματος το 1989 έχει καθιερώσει ένα νέο περιβάλλον για το αστικό σύστημα στη Ρουμανία, που χαρακτηρίζεται από τη διαδικασία ολοκλήρωσης της ΕΕ και του NATO, από την περαιτέρω παγκοσμιοποίηση της ρουμανικής οικονομίας, την ιδιωτικοποίηση και τη φιλελευθεροποίηση του αστικού εδάφους, τη διοικητική αποκέντρωση και την αύξηση του βάρους και της σπουδαιότητας του τοπικού επιπέδου. Κάτω από αυτές τις καταστάσεις, μια νέα αστική στρατηγική ανάπτυξης έχει εξελιχθεί βασισμένη στα ακόλουθα στοιχεία: α) ανάπτυξη ενός πολυκεντρικού και ισορροπημένου αστικού συστήματος, που μικραίνει το ρόλο του Βουκουρεστίου και ενισχύει το δεύτερο επίπεδο αστικών κέντρων και το επίπεδο μικρών πόλεων β) ένα νέο κύμα αστικοποίησης έχει αρχίσει το 2002, όπου ο κύριος στόχος είναι η δήλωση των νέων πόλεων και στηρίζεται στο γεγονός, ότι το 1997 η κυρίαρχη μορφή εσωτερικής μετανάστευσης χαρακτηρίστηκε από την μετακίνηση μεγάλου ποσοστού του πληθυσμού από τις αστικές περιοχές προς τις αγροτικές περιοχές, χωρίς προηγούμενο στη σύγχρονη ιστορία της Ρουμανίας και επομένως ο αστικός πληθυσμός της χώρας μειώθηκε.

### *12.3.1 Σοσιαλιστική αστικοποίηση (1948-1989)*

Το 1945 εμφανίστηκε ένα νέο πολιτικό σύστημα, ο σοσιαλισμός, το οποίο δημιούργησε τη συγκεκριμένη χωρική του δομή. Το εντατικότερο στάδιο της αστικοποίησης πραγματοποιήθηκε κάτω από το σοσιαλισμό, και ήταν ένα πολύ σημαντικό μέρος της κορυφαίας συγκεντρωμένης προσπάθειας προς τον εκσυγχρονισμό της κοινωνίας. Μεταξύ 1948 και 1989 το ποσοστό του αστικού πληθυσμού μέσα στο συνολικό πληθυσμό έχει ανέλθει από 23,4% σε 53%. Συγχρόνως, αυτό σημαίνει ότι ο σοσιαλισμός έχει δημιουργήσει μια πολύ συγκεκριμένη χωρική δομή, η οποία είναι ουσιαστικά διαφορετική από τη χωρική δομή των δυτικών κοινωνιών.

**Πίνακας 24. Το ποσοστό αστικοποίησης σε σημαντικές περιφέρειες της Ρουμανίας**

Περιφέρειες	1930	1948	1977	1992	2002
Oltenia	13,1	13,3	33,7	43,8	43,8
Muntenia	16,6	15,6	35,4	43,1	39,6
Dobrogea	24,1	29,1	57,8	66,8	64,3
Moldova	24,9	19,5	37,5	45,7	42,5
Banat	17,8	21,4	51,9	49,9	56
Transilvania	16,1	19,5	52,4	61,4	60,3
Partium	19,8	18,3	44,7	58,4	47,3
Bucharest	100	97,7	100,0	100,0	100
Romania	21,4	23,4	47,5	54,5	52,7

Πηγή : Trebici, Hristache (1986), στατιστική υπηρεσία (1992, 2002)

Οι σημαντικότερες διαδικασίες της σοσιαλιστικής περιόδου ήταν η γεωργική πολιτική, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια μιας μακροχρόνιας περιόδου (1949-1962), και η πολιτική της βιομηχανικής ανάπτυξης, που ευνοεί τη βαριά βιομηχανία. Μέσω αυτών των πολιτικών το κράτος έγινε ο σημαντικότερος παράγοντας όσον αφορά την τακτοποίηση του εδάφους. Δεδομένου ότι η Ρουμανία προσπάθησε να αντισταθμίσει την υπανάπτυξή της σε σύγκριση με τη δυτική Ευρώπη κυρίως μέσω της εκβιομηχάνισης, η αστικοποίηση έφθασε στον υψηλότερο ρυθμό της στην ιστορία της Ρουμανίας. Αιτία αυτού του γεγονότος είναι ότι η πρώτη φάση της σοσιαλιστικής εκβιομηχάνισης (1948-1968) εστίασε στην ανάπτυξη των βιομηχανικών κέντρων, συμβάλλοντας κατά συνέπεια στην περαιτέρω ανάπτυξη των υπαρχουσών πόλεων και ειδικά των μεγάλων βιομηχανικών κέντρων. Επίσης στη δεκαετία του '70, η νέα έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης θεωρούσε ότι η αστική κατηγορία είναι ανώτερη από την αγροτική και επομένως έπρεπε να εστιάσουν στην ανάπτυξη της. Η διοικητική ταξινόμηση είχε έναν σημαντικό ρόλο στη διανομή των λειτουργιών, ανυψώνοντας την αστική ανάπτυξη που έγινε ο κύριος στόχος της κρατικής κατανομής.

**Πίνακας 25. Κατανομή του αστικού πληθυσμού ανά κατηγορίες**

Πληθυσμός ανά κατηγορίες	Ποσοστά αστικού πληθυσμού (%)			
	1956	1969	1977	1992
< 10 000	9,3	8,1	5,7	3,7
10 000-19 999	18,5	14,6	10,0	9,6
20 000-49 999	15,5	20	17,6	15,6
50 000-99 999	13,8	10,6	12,5	13,9
100 000-299 999	18,1	26,8	34,3	41,0
> 300 000	24,8	22,0	19,9	16,2
Σύνολο	100	100	100	100

Η φάση εκβιομηχάνισης μεταξύ του 1950-1953 ήταν αρκετή για να προκαλέσει την αγροτική αποδημία (9,6%) (Sandu 1984). Το τέλος αυτής της περιόδου, όπου ο ρυθμός της εκβιομηχάνισης είχε μειωθεί δραματικά, οδήγησε στη δεύτερη φάση της σοσιαλιστικής ανάπτυξης, ο κύριος στόχος της οποίας ήταν η ανάπτυξη της γεωργίας (1954-1962). Αυτό είχε αρχίσει ήδη από το 1949, αλλά οι επενδύσεις στο γεωργικό τομέα υπερέβησαν τις εξελίξεις στη βιομηχανία μόνο μετά από το 1954. Κατά συνέπεια, το ποσοστό αγροτικής αποδημίας μειώθηκε, φθάνοντας στη χαμηλότερη αξία του στη σοσιαλιστική εποχή ( μέσος όρος 5%). Το ποσοστό αστικοποίησης άγγιξε επίσης το χαμηλότερο επίπεδό του (1.24% μεταξύ του 1954-1962).

Οι σημαντικότερες αλλαγές στο αστικό σύστημα ήρθαν με την αναδιοργάνωση της δημόσιας διοίκησης το 1968. Το σύστημα νομών ώθησε την ανάπτυξη των μεσαίου μεγέθους πόλεων των νομών. Ο ρυθμός της αστικοποίησης αυξήθηκε με αργούς ρυθμούς (1,5% μεταξύ του 1963-1970), κατόπιν αυξήθηκε ξαφνικά στην επόμενη φάση ανάπτυξης του σοσιαλισμού: 2,28% μεταξύ του 1971-1980 (Sandu 1984). Σε αυτήν την φάση η αστική ανάπτυξη έγινε ισορροπημένη εδαφικά, μέσω της ισορροπημένης διανομής των νέων μονάδων παραγωγής. Στην πραγματικότητα, μια νέα, πιο μακροχρόνια και ισχυρότερη, γρήγορη βιομηχανική αύξηση εμφανίστηκε μεταξύ του 1965-1978. Αυτό ακολουθήθηκε από μια αύξηση στην αγροτική αποδημία (11%, Sandu 1984). Ως αποτέλεσμα των μέτρων που λήφθηκαν το 1968 το ποσοστό του αστικού πληθυσμού αυξήθηκε αρκετά.. Μετά από τη συγκέντρωση στις μικρού και μεσαίου μεγέθους κωμοπόλεις μετά από το 1968, το βάρος των μεγάλων πόλεων μέσα στο δίκτυο κωμοπόλεων μειώθηκε: από 50,5% το 1966 σε 41% το 1989. Το βάρος του

Βουκουρεστίου ως πρωτεύουσα μειώθηκε επίσης, από 24,8% το 1956 σε 17,4% το 1985. Στην πραγματικότητα, μετά από το 1966, το βάρος του Βουκουρεστίου στο ρουμανικό αστικό δίκτυο δεν άλλαξε αρκετά. Σε αυτήν την περίοδο πραγματοποιήθηκε μια μεγάλης κλίμακας μετανάστευση του πληθυσμού από αγροτικές σε αστικές περιοχές. Η σοσιαλιστική αστικοποίηση είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν λίγες νέες πόλεις.

Η εκβιομηχάνιση των αγροτικών περιοχών παρέμεινε χαμηλή, όπως μετά από το 1968 η ανάπτυξη στράφηκε στις πρωτεύουσες των νομών και τις μεσαίου μεγέθους πόλεις. Οι πρόσφατα ιδρυμένες βιομηχανικές επιχειρήσεις θα μπορούσαν μόνο να λειτουργήσουν μέσω της έλξης του εργατικού δυναμικού από τις αγροτικές περιοχές, αλλά για να γίνει αυτό έπρεπε να εξασφαλιστεί ο κατάλληλος αριθμός των εγχώριων κτιρίων. Από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του '70 αυτό εξασφαλίστηκε απλώς μέσω των προκατασκευασμένων κτιρίων. Η ανάπτυξη των υποδομών όμως δεν μπορούσε να συμβαδίσει με αυτό, ένα γεγονός που φάνηκε στους δείκτες της ποιότητας της ζωής.

Οι κύριες αρχές και η στρατηγική της περιφερειακής ανάπτυξης καθορίστηκαν στο νόμο αριθ. 58 του 1974. Σε αυτό το νόμο διαμορφώθηκε η αρχή των γεωργικών-βιομηχανικών κέντρων η οποία περιλάμβανε ότι τα νέα κέντρα θα πρέπει να ενισχύσουν το χαμηλό επίπεδο του αστικού δικτύου. Τα νέα κέντρα πρέπει να έχουν 5000 κατοίκους και να παρέχουν υπηρεσίες για 4-5 κοντινές κοινότητες (Cucu 1977). Μεταξύ του 1971-1975, 340 περιοχές είχαν επιλεγεί για να αναπτυχθούν ως πόλεις μέσω της εισαγωγής των βιομηχανιών επεξεργασίας, των συνεταιριστικών μονάδων και των κοινωνικών, πολιτιστικών και εμπορικών ιδρυμάτων.

Παρά όλα αυτά, η αστικοποίηση επιβραδύνθηκε στη δεκαετία του '80 (47,5% το 1977, 51,5% το 1982), και το σχέδιο για τις αγροτικές περιοχές, δεν πραγματοποιήθηκε λόγω των προτεραιοτήτων σε εκείνη την περίοδο που ήταν η επιστροφή των ξένων χρεών (μερικώς μέσω της εξαγωγής των γεωργικών προϊόντων) και η ολοκλήρωση των μεγάλων προγραμμάτων επένδυσης. Συγχρόνως, η εστίαση μετατοπίστηκε στις μικρές πόλεις.

### 12.3.2 Το αστικό δίκτυο μετά το 1989

Η κατάρρευση του σοσιαλισμού χαρακτήρισε την αρχή μιας νέας φάσης στην ανάπτυξη του δικτύου των πόλεων. Μετά από την αλλαγή του καθεστώτος το 1989, οι όροι της αστικής ανάπτυξης στη Ρουμανία άλλαξαν αρκετά (Κοναcs Z. 2002). Οι ριζικές κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια μιας πολύ μικρής χρονικής περιόδου. Στη δεκαετία του '90 η κατεύθυνση και η ένταση της εδαφικής αναδιοργάνωσης και της αστικής ανάπτυξης καθορίστηκαν με διαδικασίες όπως η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η ιδιωτικοποίηση των επιχειρήσεων και η αγορά ακίνητων περιουσιών, η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και η αποβιομηχανοποίηση με δραστική μείωση του ποσοστού απασχόλησης. Ο μετασχηματισμός της κοινωνίας ακολούθησε τις αλλαγές στην οικονομία: το κύμα της ανεργίας, κοινωνικός διαχωρισμός ορισμένων κοινωνικών κατηγοριών, ανάπτυξη μιας νέας μέσης και ανώτερης κατηγορίας και μια σημαντική αλλαγή στη χωρική δομή των πόλεων σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Οι πόλεις αντέδρασαν με διαφορετικούς τρόπους στη νέα κατάσταση, σύμφωνα με τις ικανότητές τους, την ανταγωνιστικότητα και το επίπεδο ανάπτυξης του θεσμικού τους δικτύου. Η χώρα χαρακτηρίστηκε από μια ισχυρή εδαφική συγκέντρωση ξένων επενδύσεων. Ο ρόλος της γεωγραφικής θέσης αυξήθηκε, το ξένο κεφάλαιο συγκεντρώθηκε στο Βουκουρέστι, σε μεγάλες πόλεις στο δυτικό τμήμα της χώρας (Timișoara, Arad, Oradea, Satu Mare, Cluj, Sibiu) και σε μερικές μεγάλες πόλεις που συγκέντρωναν καινοτόμες και μεγάλες βιομηχανικές επιχειρήσεις (Galați, Ploiești, Pitești, Craiova).. Αποτέλεσμα ήταν να αρχίσει μια ισχυρή διαφοροποίηση στην ιεραρχία των πόλεων, κυρίως μέσω της εκρηκτικής ανάπτυξης του Βουκουρεστίου και των μεγάλων πόλεων. Η συγκέντρωση των μη κερδοσκοπικών ιδρυμάτων (υψηλού επιπέδου δημόσιες υπηρεσίες: δημόσια διοίκηση, εκπαίδευση, υγειονομική περίθαλψη) στις μεγάλες πόλεις έπαιξε σημαντικό ρόλο σε αυτήν την διαδικασία.

Πρέπει να προστεθεί ότι μετά από την αλλαγή του καθεστώτος, το δίκτυο των πόλεων εξελίχθηκε κάτω από δυσμενείς δημογραφικές περιστάσεις: η φυσική αύξηση του πληθυσμού μειώθηκε, και από το 1995 έγινε αρνητική (-0,2% - -0.6%), κυρίως οφειλόμενη στη μείωση των ποσοστών των γεννήσεων (κάτω από 9%). Η λειτουργία του σοσιαλιστικού κλειστού συστήματος των πόλεων παρήγαγε ένα ασυνήθιστο

στατιστικό και δημογραφικό φαινόμενο το 1990: ο αστικός πληθυσμός αυξήθηκε ξαφνικά κατά 139.000. Στην πραγματικότητα οι κάτοικοι με προσωρινή άδεια διαμονής έγιναν μόνιμοι κάτοικοι στις πόλεις.

Επίσης, ως αποτέλεσμα των οικονομικών προγραμμάτων που άρχισαν το 1997, η μετανάστευση από τις αστικές περιοχές προς τις αγροτικές περιοχές έγινε η κυρίαρχη μορφή εσωτερικής μετανάστευσης. Η εσωτερική μετανάστευση ήταν κυρίως προς τα ημι-απομακρυσμένα χωριά που βρίσκονται κοντά στις πόλεις.

Η προαστικοποίηση έγινε εμφανής βάση των περιφερειακών διαφορών. Μεταξύ του 1992-2002, ο πληθυσμός 280 κοινοτήτων που βρίσκονται στις περιοχές γύρω από τις πόλεις είχε αυξηθεί κατά 6,6% (2.060.125 κάτοικοι). Η ισχυρότερη προαστικοποίηση εμφανίστηκε στην προαστιακή περιοχή του Βουκουρεστίου. Στην προαστιακή περιοχή του Βουκουρεστίου συμπεριλαμβάνονται 50 κοινότητες και μόνο τρεις από αυτές είναι πόλεις, επομένως το επίπεδο αστικοποίησης είναι μόνο 11%. Μεταξύ του 1992-2002, ο πληθυσμός της πρωτεύουσας μειώθηκε κατά 6,7%, Ο πληθυσμός των κοινοτήτων που βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση από το Βουκουρέστι μειώθηκε, ενώ ο πληθυσμός των κοινοτήτων που τοποθετήθηκαν κοντά στο Βουκουρέστι αυξήθηκε. Οι βόρειες και βορειοανατολικές προαστιακές κοινότητες είναι δυναμικές, έχουν καλύτερο οδικό δίκτυο και υποδομές δημόσιων υπηρεσιών και ποικίλο τοπίο (δάση, λίμνες). Η προαστικοποίηση εμφανίστηκε με διαφορετική ένταση και με διαφορετικές μορφές στις άλλες περιοχές της Ρουμανίας. Αυτή η διαδικασία επηρεάζεται έντονα όχι μόνο από τα πολιτιστικά πρότυπα αστικοποίησης που αναπτύσσονται, αλλά και από οικονομικούς παράγοντες.

(<http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/aalborg05/jozsef.pdf>)

#### 12.4 Πολεοδομικός νόμος

Σύμφωνα με το νόμο 350/2001 σχετικά με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, η διοικητική αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη του εδάφους, είναι υποχρεωμένη να ρυθμίζει τον σχεδιασμό σύμφωνα με τα συμφέροντα, τις φιλοδοξίες και τις απαιτήσεις για μια ολοκληρωμένη ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η εδαφική διοίκηση επιτυγχάνεται μέσω του εδαφικού και αστικού σχεδιασμού, ο οποίος περιλαμβάνει σύνθετες δραστηριότητες γενικού ενδιαφέροντος, που



συμβάλλουν σε μια ισορροπημένη χωρική ανάπτυξη, στην προστασία των κτιρίων και του φυσικού περιβάλλοντος και επίσης στη βελτίωση των όρων ζωής στις αστικές και αγροτικές περιοχές.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 350/2001, οι κεντρικές και οι τοπικές αρχές είναι αρμόδιες για τις εδαφικές και αστικές δραστηριότητες που περιλαμβάνει ο σχεδιασμός. Η σχέση μεταξύ της τοπικής και κεντρικής κυβέρνησης έχει ισχυρές επιπτώσεις στη φύση του σχεδιασμού και στο βαθμό της τοπικής ανεξαρτησίας του. Σε εθνικό επίπεδο, το κράτος συντονίζει τα προγράμματα, τις οδηγίες και τις πολιτικές που αφορούν την αστική ανάπτυξη. Η ειδικευμένη κυβερνητική αρχή για τα θέματα αυτά είναι το Υπουργείο Τουρισμού, Συγκοινωνιών και Έργων.

Σύμφωνα με το νόμο 350/2001, υπάρχουν, για την αστική ανάπτυξη, τα εξής σχέδια:

• Το Εθνικό Σχέδιο για τον εδαφικό σχεδιασμό, το οποίο περιλαμβάνει:

Παράγραφος I – δίκτυο επικοινωνιών, παράγραφος II – ύδωρ, παράγραφος III – προστατευόμενες ζώνες, παράγραφος IV – τακτοποιήσεις Δικτύων, παράγραφος Β – φυσικές περιοχές κινδύνου, παραγράφων VI – τουρισμός και παράγραφος VII – αγροτικές περιοχές.

• Τα Ζωνικά Εδαφικά Σχέδια

• Τα Εδαφικά Σχέδια Νομών

Σε τοπικό επίπεδο, το τοπικό Συμβούλιο συντονίζει και είναι αρμόδιο για ολόκληρη την διαδικασία του αστικού σχεδιασμού. Τα Συμβούλια εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των παροχών που περιλαμβάνονται στον εγκεκριμένο εδαφικό και αστικό σχεδιασμό. Ο αστικός σχεδιασμός αναφέρεται στις αστικές και αγροτικές τοποθεσίες και ρυθμίζει τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης. Η τεκμηρίωση που εκδίδεται από την τοπική κυβέρνηση σχετικά με τις διαδικασίες του αστικού σχεδιασμού είναι:

• Το Γενικό Αστικό Σχέδιο το οποίο είναι το κύριο έγγραφο για τον σχεδιασμό και πρέπει να αναθεωρείται κάθε 5-10 έτη. Οι κανονισμοί για τον τοπικό αστικό σχεδιασμό περιλαμβάνουν και απαριθμούν τις διατάξεις του γενικού αστικού σχεδίου.

• Το Ζωνικό Αστικό Σχέδιο που εξασφαλίζει το συσχετισμό μεταξύ της αστικής ανάπτυξης και του γενικού αστικού σχεδίου

από μια καθορισμένη περιοχή σε μια πόλη. Οι κανονισμοί για τον τοπικό αστικό σχεδιασμό περιλαμβάνουν και απαριθμούν τις διατάξεις του ζωνικού αστικού σχεδίου.

• Το Λεπτομερές Αστικό Σχέδιο που περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες και τους όρους από το Γενικό αστικό σχέδιο και το Ζωνικό αστικό σχέδιο.

Προκειμένου να παρασχεθούν οι ασφαλείς όροι κυκλοφορίας, οι αστικοί κανονισμοί των σχεδίων πρέπει να εξασφαλίζουν:

- άμεσες προσβάσεις από τους δημόσιους δρόμους για τις νέες κατασκευές,
- διαμόρφωση κτιρίων για την εξασφάλιση ικανοποιητικής ορατότητας στα σταυροδρόμια,
- περιοχές προστασίας για τους δημόσιους δρόμους (ανάλογα με την κατηγορία τους),
- χώρους στάθμευσης έξω από τους δημόσιους δρόμους.

Όταν οι δημόσιες αρχές προτείνουν τις νέες περιοχές για την αστική ανάπτυξη, η τεκμηρίωση είναι βασισμένη σε κυκλοφοριακές μελέτες καθώς επίσης και σε περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές μελέτες. Οι τοπικές αρχές μπορούν επίσης να καθιερώσουν τις τοπικές πολιτικές για τη μεταφορά, παραδείγματος χάριν απαγορεύοντας την κυκλοφορία σε ορισμένους αστικούς δρόμους για έναν καθορισμένο χρόνο (Σαββατοκύριακα ή μερικές ώρες ημερησίως). Το τοπικό Συμβούλιο εγκρίνει όλους τους τύπους αστικών τεκμηριώσεων στον σχεδιασμό. Οι τοπικές αρχές συνεργάζονται με το νομαρχιακό συμβούλιο αλλά και με διάφορες επιχειρήσεις, οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις προκειμένου να επιλυθεί το αστικό πρόγραμμα ανάπτυξης.

Οι δραστηριότητες των αστικών σχεδίων χρηματοδοτούνται από τοπικούς και κρατικούς προϋπολογισμούς μέσω του Υπουργείου των Μεταφορών, Έργων και Τουρισμού (30 %) και επίσης από τις επιχειρήσεις ή τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα σε μια περιοχή η οποία περιλαμβάνεται στο σχέδιο ανάπτυξης. Κατά συνέπεια, λόγω των προσπαθειών των τοπικών αρχών και με τη σημαντική υποστήριξη από την κεντρική αρχή, περισσότερο από 80% των περιοχών και το 100% των σημαντικών περιοχών για την ανάπτυξη της χώρας έχουν προς το παρόν εγκεκριμένα γενικά αστικά σχέδια.

Μετά από την εθνική πολιτική, οι τοπικές κυβερνήσεις πρέπει να οργανώσουν και να συντονίσουν την ανάπτυξη των πόλεων μέσω μιας καλύτερης διαχείρισης των πόρων

και της δημιουργίας ενός πλαισίου για βιώσιμη ανάπτυξη, που ισορροπεί τις πραγματικές απαιτήσεις και τις ανάγκες για διαρκή ανάπτυξη.

(<http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/aalborg05/jozsef.pdf>)

### 13. Τελικές παρατηρήσεις

Οι δέκα χώρες σε αυτήν την έκθεση είναι μέλη της ΕΕ από την 1η Μαΐου 2004, ενώ η Βουλγαρία και η Ρουμανία εντάχθηκαν στην ΕΕ το 2007. Προετοιμάζονταν για την ιδιότητα μέλους πριν από αυτή την ημερομηνία. Οι χώρες είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν αίτηση για τα χρήματα από τη διαρθρωτική πολιτική για την προένταξη. Η Εσθονία, παραδείγματος χάριν, έλαβε 255 εκατομμύρια ευρώ από αυτό το κεφάλαιο για τη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος και τη δυνατότητα πρόσβασης των εσθονικών πόλεων. Διάφορα κεφάλαια χωρών το έχουν καταστήσει σαφές ότι η ιδιότητα μέλους της ΕΕ μπορεί να παραγάγει σημαντικά πλεονεκτήματα για τις πόλεις και τις μητροπολιτικές περιοχές τους. Όταν περισσότερα χρήματα της ΕΕ διατίθενται για τις αστικές εξελίξεις και για την καταπολέμηση των αστικών προβλημάτων, αυτά τα νέα κράτη αναμφισβήτητα θα υποβάλουν αίτηση αμέσως. Ένα τέτοιο βήμα θα ήταν ιδιαίτερα λογικό για αυτές τις χώρες, ειδικά όταν στερούνται μια εθνική αστική πολιτική και μια επακόλουθη έλλειψη καθορισμένων οικονομικών προτερημάτων για την αστική ανάπτυξη.

Όπως στη δυτική Ευρώπη, οι πόλεις στις νέες χώρες της ΕΕ είναι συχνά σημαντικές μηχανές των αντίστοιχων εθνικών οικονομιών τους. Οι αρχές τοπικής κυβέρνησης εκτιμούν συνήθως πολύ καλά ότι, για να γίνουν οικονομικά σημαντικότερες, πρέπει να βελτιώσουν τη φυσική και κοινωνική υποδομή της μητροπολιτικής περιοχής και να αναζωογονήσουν τις υποβαθμισμένες αστικές περιοχές. Μετά από μια περίοδο εκφυλισμού των δυνάμεων και της επιρροής στις τοπικές κυβερνήσεις και τον ιδιωτικό τομέα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να δωθεί περισσότερη προσοχή, από τις κεντρικές κυβερνήσεις, στη βελτίωση της γενικής ελκυστικότητας των πόλεων και για τις επιχειρήσεις, καθώς επίσης και για τους κατοίκους. Η κλήση για μια εθνικά οργανωμένη αστική πολιτική προέρχεται από τις τοπικές κυβερνήσεις μεγάλων πόλεων στις νέες χώρες της ΕΕ.

Σε διάφορες χώρες η παρούσα δύναμη των τοπικών αρχών εμποδίζεται από την έλλειψη συντονισμού και την έλλειψη χρημάτων. Με μια πιθανή αυξανόμενη εμπιστοσύνη στον ιδιωτικό τομέα, όπως οι τράπεζες, οι επενδυτές, και οι πολυεθνικές επιχειρήσεις, είναι ένα σημαντικό δίλημμα όσον αφορά την αστική ανάπτυξη που μπορεί να προκύψει. Οι τοπικές κυβερνήσεις είναι σημαντικό να προγραμματίσουν τις νέες εξελίξεις στις πόλεις, ή γύρω από αυτές, προκειμένου να

περιοριστούν η κυκλοφορία των αυτοκινήτων και η ρύπανση που προκαλείται. Η τοποθέτηση των οικονομικών στόχων μπορεί να σημάνει ένα λιγότερο ελκυστικό αστικό περιβάλλον. Όταν οι πόλεις πρέπει να ανταγωνιστούν η μια με την άλλη για τις νέες θέσεις, η επιλογή θα είναι στις περισσότερες περιπτώσεις εύκολη. Σε μια πιο μακροχρόνια χρονική προοπτική παραμένει να φανεί εάν η απόφαση να προσαρμοστούν οι κανονισμοί προγραμματισμού και να επιτραπούν όλα τα είδη ανεπιθύμητων χωρικών και αρχιτεκτονικών εξελίξεων θα οδηγήσει σε πόλεις που είναι πιο ελκυστικές και να προσφέρουν περισσότερες ευκαιρίες έτσι ώστε να ελκύουν περισσότερο πληθυσμό. Η εθνική προσοχή που δίνεται στις πόλεις και ο συντονισμός των αστικών πολιτικών μπορούν να παραγάγουν την απαραίτητη ολοκλήρωση μεταξύ των διαφορετικών πολιτικών τομέων και να οδηγήσουν σε όλο και περισσότερες θετικές επιπτώσεις για τις πόλεις.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Ronald Van Kempen, Marcel Vermeulen, Al Baan, “Urban Issues an urban policies of the new EU countries”
- [www.cia.gov/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/publications/the-world-factbook)
- [www.europa.eu/abc/european\\_countries](http://www.europa.eu/abc/european_countries)
- [www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)
- [www.eukn.org/hungary/hungarianurbanpolicy](http://www.eukn.org/hungary/hungarianurbanpolicy)
- [www.eukn.org/poland/urban/planning](http://www.eukn.org/poland/urban/planning)
- <http://vasab.leontief.net/countries/poland>
- <http://vasab.leontief.net/countries/lithuania>
- <http://vasab.leontief.net/countries/latvia>
- [www.gtk.fi/slr/article](http://www.gtk.fi/slr/article)
- [www.rapl.m.gov.lv/eng/spatial\\_planning](http://www.rapl.m.gov.lv/eng/spatial_planning)
- [www.eukn.org/cyprus/urban/index.htm](http://www.eukn.org/cyprus/urban/index.htm)
- [www.eagle-proiect.eu](http://www.eagle-proiect.eu)
- [www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/aalborg05/jozsef.pdf](http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/aalborg05/jozsef.pdf)





ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000091638