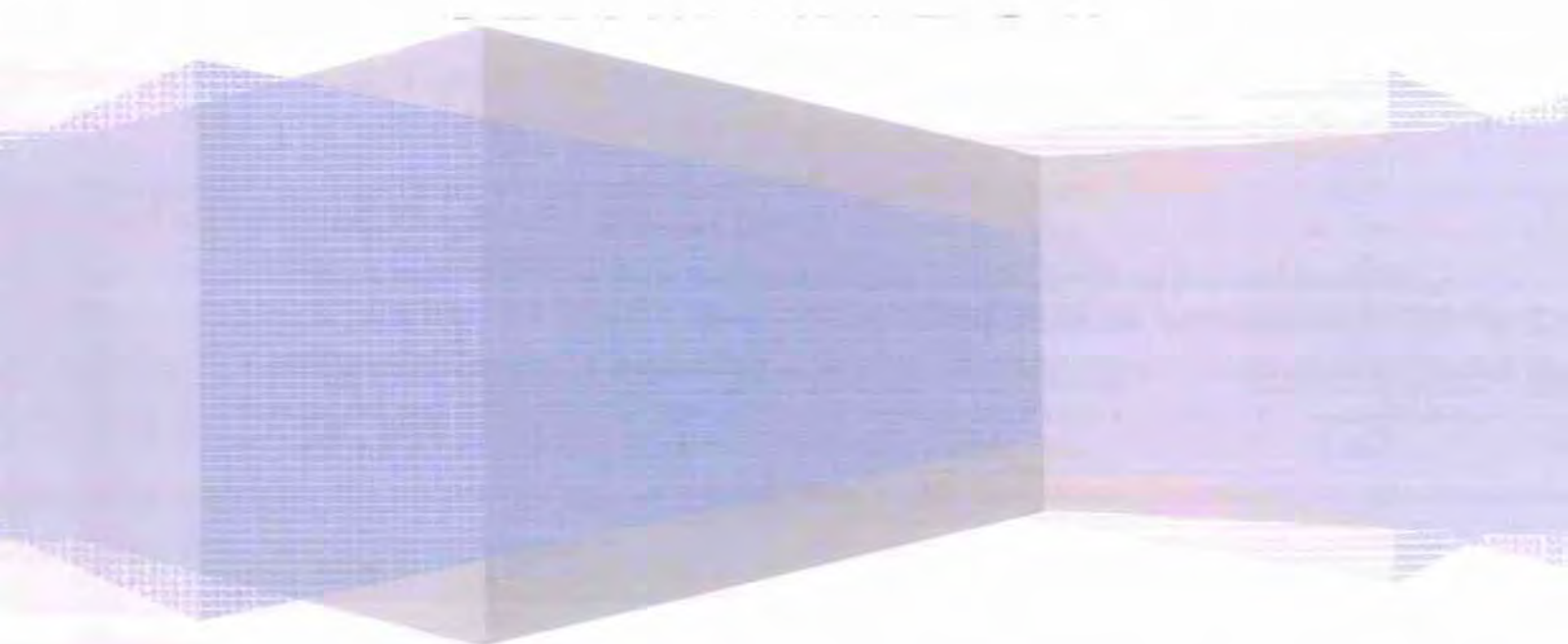


**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ  
ΔΙΠΟΛΟΥ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΤΡΙΚΑΛΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΟΛΥΖΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ**



**ΒΟΛΟΣ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2009**

**Στους γονείς μου**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας διερευνά την ανάπτυξη ενός δυνητικού διπόλου μεταξύ των πόλεων Καρδίτσας – Τρικάλων. Η εργασία ξεκινά με την μελέτη της σχετικής βιβλιογραφίας, η οποία επιτρέπει να οριστεί επακριβώς οι έννοιες της πολυκεντρικότητας και των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών (ΠΑΠ). Ακολουθεί η διατύπωση των χαρακτηριστικών προσδιορισμού μιας ΠΑΠ και των κριτηρίων διαχωρισμού (τυπολογία) των ΠΑΠ, με παράλληλες αναφορές σε διάφορα παραδείγματα διεθνώς αναγνωρισμένων ΠΑΠ.

Στη συνέχεια, μελετά την περίπτωση του υπό ανάπτυξη διπόλου Καρδίτσας – Τρικάλων. Εδώ εξετάζονται τα βασικότερα χαρακτηριστικά του υπό ανάπτυξη διπόλου και του ευρύτερου χώρου στο οποίο εντάσσεται για να εκτιμήσει και να αξιολογήσει τις δυνατότητες και τις προοπτικές ανάπτυξης του διπόλου Καρδίτσας – Τρικάλων.

Τέλος, η εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι δύο πόλεις διαθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για να αναπτυχθεί το συγκεκριμένο δίπολο.

## ABSTRACT

The object of this project is the examination of a potential dipole between the cities Karditsa – Trikala. The analysis begins with a brief overview of the literature on this subject, which allows polycentricity and Polycentric Urban Regions (PUR) to be accurately defined. Next, is the presentation of the defining characteristics and the taxonomy criteria (typology) for the PUR, giving alongside some widely known paradigms of PURs.

Then the project studies the case of the under growth dipole between Karditsa – Trikala. Here are examined the more basic characteristics of the under growth dipole and wider space in which it is included in order to appreciate and evaluate the possibilities and the prospects of dipole Karditsa – Trikala being developed.

Finally, the project leads to the conclusion that the two cities allocate in a satisfactory degree the essential characteristics in order to develop this dipole.

**Λέξεις Κλειδιά:** Δίπολο, Πολυκεντρική Αστική Περιοχή, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Ανάπτυξη.

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ .....	2
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	8
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....	9
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	11
1.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	11
1.2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ.....	11
1.3 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	14
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	14
2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	15
2.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΙΑΣ ΠΑΠ.....	19
2.4 Η ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΩΣ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΩΝ.....	21
2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΑΠ.....	23
2.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ.....	25
2.6.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ RANDSTAD ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ.....	25
2.6.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΣΚΩΤΙΑΣ.....	28
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ,.....	31
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	31
3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ .....	31
3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	33
3.4 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	40
3.5 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	47
3.6 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	53



3.6.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	53
3.6.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	55
3.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	58
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	58
4.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	58
4.2.1 ΒΑΣΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	58
4.2.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΝΟΜΟΥ.....	59
4.2.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	60
4.2.4 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ.....	62
4.2.5 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ.....	62
4.2.6 ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	63
4.3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	67
4.4 ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ.....	71
4.5 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	74
4.5.1 ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΠ.....	74
4.5.2 ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΠ.....	76
4.6 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ, ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΑΝΕΡΓΙΑ.....	78
4.6.1 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ, ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ, ΑΝΕΡΓΟΙ.....	78
4.6.3 ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟ.....	79
4.6.4 ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ.....	80
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	81
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ.....	83
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	83
5.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	83
5.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	85
5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	95
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ.....	97

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	97
6.2 ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ.....	97
6.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ .....	100
6.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ .....	102
6.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ.....	104
6.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	106
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΠΟΛΟΥ .....	108
7.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	108
7.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ .....	108
7.3 ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ .....	111
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	122
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	133
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι Ι Ι .....	137
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	141

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1: Μεταβολή Πληθυσμού της Περιοχής Μελέτης .....	59
Πίνακας 2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη 1961-2001 .....	60
Πίνακας 3: Πληθυσμιακή Εξέλιξη 1961-2001 (Ποσοστιαίες μεταβολές (%)).....	60
Πίνακας 4: Πληθυσμιακή Πυκνότητα .....	62
Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Κατανομή.....	63
Πίνακας 6: Πληθυσμός κατά ομάδων ηλικιών και κατά φύλο ν. Καρδίτσας και ν. Τρικάλων	64
Πίνακας 7: Δημογραφικοί Δείκτες .....	68
Πίνακας 8: Δημογραφικοί Δείκτες ν. Καρδίτσας .....	68
Πίνακας 9: Δημογραφικοί Δείκτες ν. Τρικάλων.....	70
Πίνακας 10: Επίπεδο Εκπαίδευσης.....	71
Πίνακας 11: Επίπεδο Εκπαίδευσης (Ποσοστά %).....	72
Πίνακας 12: Εκπαιδευτικό Επίπεδο του Ανθρώπινου Δυναμικού.....	74
Πίνακας 13: Τομεακή διάρθρωση του ΑΕΠ το 1991 .....	75
Πίνακας 14: Τομεακή διάρθρωση του ΑΕΠ το 2001 .....	75
Πίνακας 15: Κλαδική Διάρθρωση του ΑΕΠ ν. Τρικάλων.....	77
Πίνακας 16: Κλαδική Διάρθρωση του ΑΕΠ ν. Καρδίτσας .....	77
Πίνακας 17: Οικονομικώς Ενεργός και Μη Ενεργός Πληθυσμός (2001) .....	78
Πίνακας 18: Ποσοστά Απασχόλησης στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό .....	79
Πίνακας 19: Ποσοστά Ανεργίας στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό.....	80
Πίνακας 20: Ποσοστό Απασχόλησης ανά Οικονομικό Τομέα .....	80
Πίνακας 21: Συχνότητα Μετακινήσεων .....	85
Πίνακας 22: Λόγοι Μετακινήσεων.....	87
Πίνακας 23: Ζητήματα Συνεργασίας .....	90
Πίνακας 24: Υφιστάμενες Υποδομές.....	92
Πίνακας 25: Ροές Εργασίας προς Τρίκαλα.....	99
Πίνακας 26: Ροές Εργασίας προς Καρδίτσα.....	100
Πίνακας 27: Στόχοι της ανάπτυξης.....	109
Πίνακας 29: Θεματικές Ενότητες Πρώτου Άξονα Δράσης .....	114
Πίνακας 30: Θεματικές Ενότητες Δεύτερου Άξονα Δράσης.....	116

Πίνακας 31: Θεματικές Ενότητες Τρίτου Άξονα Δράσης .....	118
Πίνακας 32: Θεματικές Ενότητες Τέταρτου Άξονα Δράσης .....	119
Πίνακας 33: Θεματική Ενότητα Πέμπτου Άξονα Δράσης .....	119
Πίνακας 34: Θεματικές Ενότητες Έκτου Άξονα Δράσης .....	120

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 1: Συγκριτική αναπαράσταση της πληθυσμιακής εξέλιξης του ν. Καρδίτσας.....	61
Διάγραμμα 2: Πληθυσμιακές μεταβολές ανά δεκαετία από το 1961 έως το 2001 .....	61
Διάγραμμα 3 Ηλικιακή Πυραμίδα Νομού Καρδίτσας.....	65
Διάγραμμα 4 Ηλικιακή Πυραμίδα Νομού Τρικάλων .....	65
Διάγραμμα 5: Ηλικιακή Πυραμίδα Θεσσαλίας .....	66
Διάγραμμα 6: Ηλικιακή Πυραμίδα Ελλάδας .....	67
Διάγραμμα 7: Συχνότητα Μετακινήσεων .....	86
Διάγραμμα 8: Λόγοι Μετακινήσεων .....	87
Διάγραμμα 9: Συνθήκες Μετακίνησης .....	88
Διάγραμμα 10: Ζητήματα Αντιπαλότητας.....	89
Διάγραμμα 11: Παράγοντες Απαραίτητοι για την Ανάπτυξη του Διπόλου.....	91
Διάγραμμα 12: Οικονομική Ανάπτυξη σε Βάρος της Άλλης Πόλης.....	92
Διάγραμμα 13: Ικανοποίηση από τη Ζωή στην Πόλη .....	94
Διάγραμμα 14: Μετοίκηση στην Άλλη Πόλη.....	94
Διάγραμμα 15: Ομορφότερη Πόλη.....	95

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**

Εικόνα 1: Η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία.....	26
Εικόνα 2: Η περιοχή της Κεντρικής Σκωτίας.....	29
Εικόνα 3: Η θέση του ν. Καρδίτσας στην Ελλάδα και τη Θεσσαλία.....	32
Εικόνα 4: Η θέση του ν. Τρικάλων στην Ελλάδα και τη Θεσσαλία.....	33
Εικόνα 5: Κεντρική Πλατεία ν. Καρδίτσας.....	138
Εικόνα 6: Δημοτική Αγορά ν. Καρδίτσας.....	138
Εικόνα 7: Πανοραμική Θέα της κεντρικής πλατείας του ν. Καρδίτσας.....	139
Εικόνα 8: Το φρούριο στο ν. Τρικάλων.....	139
Εικόνα 9: Τζαμί στο ν. Τρικάλων.....	140
Εικόνα 10: Ληθαίος Ποταμός που διασχίζει την πόλη των Τρικάλων.....	140

**ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ**

Α.Ε.Ι.	Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
Α.Ε.Π.	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΒΙ.ΠΕ	Βιομηχανική Περιοχή
Δ.Ε.Η	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Δ.Ο.Υ.	Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία
ΕΛ.ΤΑ.	Ελληνικά Ταχυδρομεία
Ε.Ο.Κ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
Ε.Σ.Υ.Ε.	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
Ι.Κ.Α.	Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
Κ.Τ.Ε.Λ.	Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων
Ο.Α.Ε.Δ.	Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού
Ο.Σ.Ε.	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
Ο.Τ.Α	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Ο.Τ.Ε	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας
Π.Α.Π.	Πολυκεντρική Αστική Περιοχή
Σ.Α.Κ.Χ.	Σχέδιο ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου
Τ.Ε.Ι.	Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
Τ.Ε.Λ.	Τεχνικό Επαγγελματικό Λύκειο
Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων
Υ.Χ.Ο.Π.	Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης



**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία δεν θα μπορούσε να εκπονηθεί χωρίς τη συμβολή του επιβλέπων καθηγητή μου, κ. Πολύζο Σεραφείμ, λέκτορα Αστικής και Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης και Πολιτικής, τον οποίο και ευχαριστώ θερμά για τις σωστές συμβουλές και παρατηρήσεις του όλο αυτό το διάστημα.

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

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου που μου συμπαραστάθηκε κατά τη διάρκεια εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας, όπως επίσης και τους φίλους μου που όλο αυτό τον καιρό μου πρόσφεραν στιγμές χαλάρωσης από την πίεση για την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

### **1.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ**

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας βασίζεται σε μια καινοτόμα ιδέα που εκφράστηκε και εκφράζεται μέσα από πολλές έως τώρα μελέτες και στηρίζεται στην στενή συνεργασία με μακροπρόθεσμο στόχο την αστική συνένωση δύο μεσαιών ελληνικών πόλεων (μικρές πόλεις για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα), την Καρδίτσα και τα Τρίκαλα. Οι τελευταίες υπάρχουν και δραστηριοποιούνται υπό την ίδια διοικητική ενότητα (Περιφέρεια Θεσσαλίας) και η απόσταση μεταξύ τους είναι μικρή, δεδομένης και της δυνατότητας ανάπτυξης σύγχρονων μέσων μεταφοράς

Οι κύριοι λόγοι που συνέβαλαν ώστε να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα είναι τρεις: Πρώτον θεώρησα ενδιαφέρουσα και καινοτόμα για τα ελληνικά δεδομένα, την ιδέα της έντονης συνεργασίας δύο μεσαιών πόλεων, που πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την επίτευξη της δημιουργίας ενός διπόλου, στοχεύοντας στην τελική τους συνένωση αναδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο έναν σημαντικό πόλο ανάπτυξης της χώρας μετά τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, συμβάλλοντας συν τοις άλλοις στην αποκέντρωση των τελευταίων. Δεύτερον, είναι μια εργασία η οποία συνδυάζει πάρα πολλές από τις γνώσεις που μου έχουν δοθεί από την φοίτηση μου στο τμήμα Μηχανικών, Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Τρίτον θεώρησα ευκαιρία να ασχοληθώ και να αποκομίσω περισσότερες γνώσεις για τον τόπο καταγωγής μου που βρίσκεται στο εσωτερικό της περιοχής αναφοράς της εργασίας, δίνοντάς μου παράλληλα και την ευχαρίστηση να προτείνω πολιτικές και δράσεις για την ανάπτυξή της.

### **1.2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ**

Η εργασία αυτή χωρίζεται σε τρία μέρη και επιμερίζεται σε οχτώ κεφάλαια. Το πρώτο μέρος δίνει τα απαραίτητα στοιχεία για την κατανόηση των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών, το δεύτερο μέρος περιγράφει το δίπολο Καρδίτσα – Τρίκαλα και στο τρίτο μέρος έχουμε τα γενικά συμπεράσματα της όλης

εργασίας. Αναλυτικά, το επόμενο κεφάλαιο διαμορφώνει ένα εννοιολογικό πλαίσιο για την ανάλυση των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών. Πιο συγκεκριμένα αναπτύσσεται ένας λειτουργικός ορισμός των Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών, προσδιορίζονται τα χαρακτηριστικά τους και αναφέρεται ένα παράδειγμα Πολυκεντρικών Αστικών Περιοχών από την διεθνή εμπειρία.

Στην συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση της περιοχής μελέτης. Το τρίτο κατά σειρά κεφάλαιο αναφέρει κάποια ιστορικά στοιχεία για την περιοχή και μελετά την οργάνωση και τις υποδομές των δύο πόλεων. Στο τέταρτο κεφάλαιο έχουμε την ανάλυση των δημογραφικών, οικονομικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, θα οποία θα αξιοποιηθούν για να διερευνήσουμε στο αν η περιοχή μελέτης έχει τα εφόδια ώστε να μπορέσει να αποτελέσει στο μέλλον δίπολο αλλά και πόλος ανάπτυξης για την χώρα, στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση της περιοχής με την μέθοδο της δημοσκόπησης.

Στο έκτο κεφάλαιο εξετάζονται οι προϋποθέσεις για την υλοποίηση του υπό εξέταση διπόλου. Πιο συγκεκριμένα περιγράφονται τα χαρακτηριστικά εκείνα που σχετίζονται με την χωρική, οικονομική, πολιτική και κοινωνική διάσταση της περιοχής έτσι ώστε να εξαχθεί το συμπέρασμα αν οι δύο πόλεις διαμορφώνουν ή μπορούν στο μέλλον να διαμορφώσουν ένα ισχυρό δίπολο. Στο επόμενο κεφάλαιο προτείνουμε κάποιες δράσεις ώστε να μπορέσει να αναπτυχθεί το δίπολο. Τέλος, στο όγδοο και τελευταίο κεφάλαιο ολοκληρώνεται η παρούσα εργασία και παρατίθενται μία σειρά από συμπεράσματα που προκύπτουν.

### **1.3 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

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

- Κατανόηση της έννοιας του διπόλου και προσδιορισμός των χαρακτηριστικών του,
- Ανάλυση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, και

- Αξιολόγηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του διπόλου μεταξύ της Καρδίτσας και των Τρικάλων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η «δικτύωση», ως βασική οργανωτική αρχή των συστημάτων των πόλεων, αποτελεί πάγιο χαρακτηριστικό της οργάνωσης του χώρου στην πράξη, αλλά και κλασική βασική έννοια της θεωρίας του χωρικού σχεδιασμού και της αστικής γεωγραφίας, αναγόμενη πχ. στον Christaller, τον Isard αλλά και σε προγενέστερους μελετητές όπως ο Vidal de la Blache. Σε ένα πρωτογενές επίπεδο, αναφέρεται στο θεμελιακό χαρακτηριστικό των πόλεων και οικισμών να μην αποτελούν απομονωμένα και αυτοτελή σημεία συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων στο χώρο, αλλά να έλκουν και γενούν ροές, που κατευθύνονται στις άλλες πόλεις / οικισμούς καθώς και στην ενδοχώρα.

Τα αστικά «δίπολα» είναι ένα καινούριο γενικά φαινόμενο για την Ελλάδα, αλλά το φαινόμενο αυτό υπάρχει εδώ και πολύ καιρό τόσο στην Ευρώπη όσο και σε παγκόσμια κλίμακα. Αν μελετήσει κανείς την διεθνή βιβλιογραφία θα δει ότι ο όρος «δίπολο» χρησιμοποιείται στην Ελλάδα, ενώ σε διάφορες περιοχές υπάρχει και διαφορετικός όρος. Πάντως, στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία έχει επικρατήσει οι περιοχές αυτές να λέγονται Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές (ΠΑΠ<sup>1</sup>). Προάγγελος αυτής της ιδέας ήταν και οι έννοιες της «Πολυτυρινικής Μητροπολιτικής Περιφέρειας» (Dieleman και Faldi, 1998) και του «Αστικού Πεδίου» (Friedman και Miller, 1965).

Η ύπαρξη των περιοχών αυτών είναι κάτι που απασχολεί τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερους μελετητές, διαφόρων ειδικοτήτων, οι οποίοι θεωρούν πως πρόκειται για το επίπεδο σχεδιασμού που θα επικρατήσει στο μέλλον.

Σήμερα το φαινόμενο το ΠΑΠ έχει να επιδείξει πάρα πολλά παραδείγματα, που από τα πιο αναγνωρίσιμα είναι το παράδειγμα του Randstad, του Flemish Diamond και της Ruhr. Επίσης, οι ΠΑΠ απασχολούν το σχεδιασμό τόσο σε

---

<sup>1</sup> Για λόγους συντομίας από εδώ και στο εξής ο όρος «πολυκεντρική αστική περιοχή» θα αναφέρεται συχνά ως ΠΑΠ

παγκόσμιο, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κάτι που διαφαίνεται και από το γεγονός ότι υπάρχει ως ιδέα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες (Meijers, 2005).

- «urban networks» στο Βέλγιο,
- «Polycentric national centres» στη Δανία
- «urban networks» στην Εσθονία
- «reseaux des villes» στη Γαλλία
- «Metropolregionen», «Stadtenetze» στη Γερμανία,
- «Δίπολο» στην Ελλάδα και την Πολωνία («duopols»),
- «city networks» στην Ιταλία,
- «linked gateways» στην Ιρλανδία,
- «Metropolis Vilnius – Kaunas» στη Λιθουανία,
- «urban networks» στην Ολλανδία και
- «Vernetze Sta dtesystem» στην Ελβετία

Επιπλέον, η πολυκεντρικότητα θεωρείται ως ένας από τους βασικότερους στόχους του ευρωπαϊκού αναπτυξιακού σχεδιασμού και μέσο εξασφάλισης οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, βιώσιμης και ισόρροπης ανάπτυξης και ώθησης της ανταγωνιστικότητας, κάτι που διαφαίνεται έντονα τόσο στο ΣΑΚΧ (1999) όσο και στο Espon (2006δ).

Στις ΠΑΠ, τα αστικά κέντρα επειδή γειτνιάζουν και αρκετές φορές έχουν κοινές επιδιώξεις μπορούν να λύσουν από κοινού τις αναπτυξιακές και χωρικές τους προκλήσεις μέσα από μια ολοκληρωμένη πολυκεντρική συνεργασία, την αμοιβαία ανταλλαγή γνώσεων και εμπειρίας και της αυθόρμητης δημιουργικότητας, εκμεταλλευόμενες τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Μπορούν επίσης να επιτύχουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας εκμεταλλευόμενες γρήγορες και αξιόπιστες μεταφορικές και επικοινωνιακές συνδέσεις (Batten, 1995).

## **2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Η έννοια των αστικών «διπόλων» εντάσσεται στην παράδοση της δικτύωσης, αντλώντας στοιχεία τόσο από την κλασική ιεραρχική δικτύωση όσο και από τα πιο πρόσφατα εθελοντικά δίκτυα ισότιμων πόλεων. Προϋποθέτει, κατ' αρχάς, περιορισμένο αριθμό πόλεων (κυρίως δύο και σπανιότερα τριών και τεσσάρων) που λειτουργούν στο πλαίσιο του ίδιου ευρύτερου αστικού ή οικιστικού συστήματος και

που ανήκουν λίγο-πολύ στην ίδια βαθμίδα του αστικού συστήματος, καλύπτοντας όμορες ενδοχώρες. Όταν υπάρχουν αυτές οι δύο προϋποθέσεις, προκύπτει ότι αυτές οι πόλεις έχουν τους ίδιους, περίπου ρόλους όσον αφορά τις λειτουργίες κεντρικού τύπου (παρέχουν στις αντίστοιχες ενδοχώρες τους, καθώς και στους οικισμούς χαμηλότερων βαθμίδων που εξαρτώνται από αυτούς, τις ίδιες αντίστοιχες υπηρεσίες).

Πιο συγκεκριμένα, η έννοια της πολυκεντρικότητας είναι μάλλον δύσκολο να οριστεί επ' ακριβώς. Σύμφωνα με πολλούς συγγραφείς σε αυτό τον τομέα (Kloosterman και Musterd 2001, Musterd και van Zelm 2001, Bailey και Turok 2001, Meijers 2004) η ίδια η έννοια είναι μάλλον δύσκολο να οριστεί, λόγω της πολύπλοκης φύσης της πολυκεντρικότητας που περιλαμβάνει στοιχεία κοινωνικά, οικονομικά, πολιτικά, γεωγραφικά ακόμα και πολιτιστικά. Οι διαφορετικές προσεγγίσεις για τον καθορισμό της έννοια της πολυκεντρικότητας βασίζονται στους διάφορους τομείς της εμπειρογνωμοσύνης από κάθε ένα από τους μελετητές. Οι μέθοδοι, οι παράγοντες και τα πρωτεύοντα θέματα που προσδιορίζονται από έναν γεωγράφο μπορούν να διαφέρουν από τους παράγοντες και τα ζητήματα που εξετάζονται από έναν οικονομολόγο ή έναν κοινωνικό επιστήμονα. Οι διαφορές αυτές αποτελούν τον κύριο λόγο, γιατί δεν υπάρχει ακόμα ένα γενικά αποδεκτός ορισμός για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Μια πρώτη προσπάθει γίνεται από τους Shaw και Sykes οι οποίοι ορίζουν την πολυκεντρικότητα ως:

*"Η πολυκεντρικότητα είναι μια αόριστη έννοια, η οποία δεν είναι εύκολο να οριστεί με ακρίβεια. Αντίθετα, παρέχει ένα πλαίσιο αναφοράς για σκέψη σχετικά με την εδαφική ανάπτυξη, η οποία μπορεί να εφαρμοστεί σε μια ποικιλία από διαφορετικές χωρικές κλίμακες και στην ουσία περιγράφει τις διασυνδέσεις και τις αλληλεξαρτήσεις που υπάρχουν ή μπορούν να αναπτυχθεί μεταξύ των αστικών κέντρων"* (Shaw και Sykes, 2004).

Η διατύπωση αυτή από τους Shaw και Sykes δείχνει τον πυρήνα του προβλήματος, δηλαδή το σύνθετο χαρακτήρα της συγκεκριμένης λέξης που συχνά οδηγούν σε ασαφείς περιγραφές της συγκεκριμένης έννοιας. Σε αυτή την περιγραφή, όμως, ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό της πολυκεντρικότητας είναι ότι μπορεί να εφαρμοστεί σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες. Έτσι ο Faludi αναφέρει ότι η λέξη, πολυκεντρικότητα, πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά επειδή έχει διαφορετική σημασία



σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες και σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές. (Faludi, 2001)

Εκτός από τις διαφορές και τα προβλήματα που εμφανίστηκαν για τον καθορισμό της έννοιας της πολυκεντρικής αστικής περιοχής, ένας σχετικά απλός ορισμός μπορεί να διατυπωθεί ανάλογα με τα πόσα αστικά κέντρα αποτελούν την ΠΑΠ και παρουσιάζεται παρακάτω:

*" ΠΑΠ είναι μια περιφέρεια, η οποία απαρτίζεται από μία ή περισσότερες σαφώς διαχωρισμένες πόλεις, χωρίς κάποια να κυριαρχεί, που χαρακτηρίζεται από σχετική εγγύτητα και καλή επικοινωνία" (Bailey και Turok, 2001).*

Αυτός ο βασικός ορισμός μπορεί να διευρυνθεί έτσι ώστε να συμπεριλάβει τις έννοιες όλων των βασικών παραγόντων που έχουν αναφερθεί μέχρι σήμερα στην βιβλιογραφία. Μια μεγάλη προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση έγινε από Kloosterman και Lambregts:

*"... οι Πολυκεντρικές αστικές περιοχές μπορούν να οριστούν ως εξής:*

*(1) Πρόκειται για μια σειρά από ιστορικά ξεχωριστές πόλεις που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους η οποία δεν ξεπερνάει την μία ώρα ταξιδιού.*

*(2) Τους λείπει μία ηγετική πόλη που κυριαρχεί στα πολιτικά, οικονομικά και πολιτιστικά θέματα της περιοχής και, αντιθέτως, συνήθως αποτελείται από ένα μικρό αριθμό μεγάλων πόλεων (δύο μέχρι τέσσερις) που δεν διαφέρουν τόσο πολύ από άποψη μεγέθους και παρουσιάζουν παρόμοια οικονομικά στοιχεία.*

*(3) Τα αστικά κέντρα δεν είναι μόνο χωρικά διακριτά, αλλά και αποτελούνται από ανεξάρτητες πολιτικές οντότητες" (Kloosterman και Lambregts, 2000).*

Ένας ακόμα ορισμός των ΠΑΠ ο οποίος είναι προς αυτή την κατεύθυνση είναι του Meijers. Ο Meijers ορίζει τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές «ως μία ενότητα από ξεχωριστές ιστορικά και ταυτόχρονα πολιτικά ανεξάρτητες πόλεις, που χωροθετούνται σε σχετική εγγύτητα και είναι καλά συνδεδεμένες μέσω υποδομές» (Meijers, 2004). Στο ίδιο πλαίσιο ο Pagg (2004) τονίζει ότι: «την Πολυκεντρική Αστική Περιοχή μπορούμε απλά να την θεωρήσουμε ως μια ομάδα γειτονικών αλλά και χωρικά διαχωρισμένων αστικών κέντρων, που υφίστανται ως αναγνωρίσιμη οντότητα». Βέβαια στις παραπάνω περιπτώσεις μεγάλη βαρύτητα δίνεται στη

μορφολογική διάσταση της πολυκεντρικότητας, υποβαθμίζοντας την οικονομική, κοινωνική και πολιτική διάστασή της.

Παρόλα αυτά, η οικονομική (ενοποιημένες – αλληλεπικαλυπτόμενες αγορές εργασίας, εμπορίου και βιομηχανίας) και η πολιτική (κοινές αναπτυξιακές στρατηγικές και δράσεις) πτυχή μιας ΠΑΠ παραπέμπουν διαφορετικούς ορισμούς (αναλόγως και με την κλίμακα αναφοράς) (ESPON, 2003β).

Θα λέγαμε ότι η ΠΑΠ αποτελείται από σημεία (πόλεις, νοικοκυριά, εταιρίες, οργανισμοί, ιδιώτες), τους μεταξύ τους «διαδρόμους» (υποδομές, δεσμοί, σχέσεις) και από ροές (άνθρωποι, αγαθά, πληροφορίες, κεφάλαιο) (Meijers, 2005). Η ΠΑΠ αποτελεί την υλοποίηση της ιδέας του να «αποτελέσουν κάτι παραπάνω από ένα άθροισμα επιμέρους μονάδων» ('being more than the sum of the parts') (Meijers, 2005). Ακόμη και η λέξη συνέργια (συν + έργο) σημαίνει η κατάσταση στην οποία το αποτέλεσμα του συνδυασμού ή της ενσωμάτωσης δύο η περισσότερων μονάδων ή λειτουργιών είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα των ατομικών αποτελεσμάτων των δύο μονάδων ή λειτουργιών ( $1+1>2$ ).

Με βάση τα παραπάνω, καταλήγουμε στο ότι κατά πρώτον, όσον αφορά τα αστικά κέντρα, ως μονάδες κάποιου αστικού συστήματος, δεν πρέπει να δίνουμε την απόλυτη προσοχή μας στο μέγεθος. Πράγματι, το μέγεθος παίζει ρόλο, αλλά δεν αποτελεί το απόλυτο μέτρο ανάδειξης της δυναμικότητας ενός αστικού κέντρου (ESPON, 2005α).

Δεύτερον, οι διασυνοριακές συνεργασίες, μεταξύ ιδρυμάτων, ή εταιριών, ή φορέων κτλ, παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη πολυκεντρικών σχηματισμών, ιδιαιτέρως όσον αφορά τις πόλεις μεσαίου μεγέθους, που προσπαθούν να εξασφαλίσουν και αυτές μια θέση στην εθνική αλλά και την παγκόσμια αναπτυξιακή κατάταξη (ESPON, 2005α & Parr, 2004).

### 2.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΙΑΣ ΠΑΠ<sup>2</sup>

Βασική προϋπόθεση για τη λειτουργία πόλεων σε τέτοιο δίκτυο είναι η προσπελασιμότητα. Αυτή πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να είναι δυνατές οι καθημερινές μετακινήσεις μεταξύ των «πόλων» του δικτύου από κατοικία σε εργασία και επίσης να επιτρέπει συχνές μετακινήσεις άλλου τύπου, όπως αυτές για εμπορικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς (ενιαία ζώνη ημερησίων μετακινήσεων). Η ανάγκη αυτή προσδιορίζεται κατ' αρχάς από σταθερά γεωγραφικά δεδομένα, αλλά τα τελευταία μπορούν να τροποποιηθούν συναρτήσει, πρώτα από όλα, των υποδομών μεταφορών που συνδέουν τις πόλεις του δικτύου. Το τελευταίο χαρακτηριστικό σημαίνει ότι η δυνατότητα δημιουργίας τέτοιων αστικών δικτύων δεν είναι αμετάβλητη μέσα στο χρόνο. Εξαρτάται αφενός από γενικότερους παράγοντες όπως οι τεχνολογίες των υποδομών, και αφετέρου από το χωρικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό που καθορίζει τις συγκεκριμένες υποδομές μεταφορών που συνδέουν τις πόλεις (αλλά και τη χρήση αυτών των υποδομών από τους οργανισμούς και εταιρείες που είναι αρμόδιοι για τις συγκοινωνίες). Έχουν έτσι επισημανθεί δύο αντικειμενικές προϋποθέσεις για τη δημιουργία τέτοιων δικτύων: **σχετική γεωγραφική εγγύτητα και επαρκείς υποδομές μεταφορών που διασυνδέουν τους πόλους του δικτύου**. Από εκεί και πέρα υπάρχουν και άλλες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων καθοριστική σημασία έχουν η ύπαρξη **πολιτικής βούλησης** και η ύπαρξη **κοινωνικής συναίνεσης**.

Σε γενικές γραμμές τα χαρακτηριστικά που είναι απαραίτητα προτού να χαρακτηρίσουμε μία περιοχή ως ΠΑΠ είναι τα παρακάτω:

- **Μια ομάδα αστικών κέντρων:** Σύμφωνα με τον Parr (2004) υπάρχει μια ομάδα αστικών κέντρων, διακριτά διαχωρισμένα μεταξύ τους από τμήματα, είτε αγροτικής είτε ελεύθερης γης μέσα στα πλαίσια του εθνικού ή του ευρύτερου περιφερειακού χώρου.
- **Το ανώτατο όριο απόστασης:** Ο χρόνος που χρειάζεται κάποιος να μετακινηθεί από το ένα αστικό κέντρο στο άλλο μέσα σε μία ΠΑΠ αποτελεί ένα ακόμα χαρακτηριστικό (Batten, 1995 & Bailey και

<sup>2</sup> Ένα μέρος αυτού του κεφαλαίου στηρίζεται στην διπλωματική εργασία του Φρυτζαλά Η. (2008)

Turok, 2001 & Turok και Bailey, 2004). Γενικά, μπορούμε να πούμε ότι ο χρόνος αυτός δεν πρέπει να ξεπερνά την μία ώρα ταξιδιού από το ένα κέντρο στο άλλο (Batten, 1995 και Davoudi, 2002).

- **Το κατώτατο όριο διαχωρισμού:** Αυτό το χαρακτηριστικό αν και είναι ασαφές παίζει σημαντικό ρόλο για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως ΠΑΠ, αφού αν δεν υπήρχε αυτό το όριο διαχωρισμού μία ΠΑΠ θα περιλάμβανε περιπτώσεις αστικών κέντρων που συνασπίζονται προς το σχηματισμό μιας συνεχής αστικοποίησης που αυτό μοιάζει πιο πολύ ως μία πολυπυρρινική πόλη παρά ως μία πολυκεντρική αστική περιοχή
- **Η επικοινωνία:** Μια ΠΑΠ πρέπει να χαρακτηρίζεται από εγγύτητα και καλή επικοινωνία δηλαδή να υπάρχει στην περιοχή ένα καλό μεταφορικό δίκτυο όπως επίσης και ένα ολοκληρωμένο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο μεταξύ των αστικών κέντρων που απαρτίζουν μία ΠΑΠ αλλά και μεταξύ των άλλων αστικών κέντρων εκτός ΠΑΠ.
- **Η αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων:** Ένα ακόμα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι ότι θα πρέπει να υπάρχει έντονη οικονομική διάδραση ή δεσμοί – ροές μεταξύ των κέντρων που απαρτίζουν την ΠΑΠ (ESPON, 2005β)
- **Η λειτουργική εξειδίκευση:** Τα κέντρα που απαρτίζουν μια ΠΑΠ διαθέτουν εξειδικευμένες οικονομικές δομές. Αυτή είναι μία στρατηγική που ακολουθείται από τα περισσότερα δευτερεύοντα κέντρα, προκειμένου να διατηρήσουν την ελκυστικότητα και την ανταγωνιστικότητα τους έναντι των μεγάλων αστικών – μητροπολιτικών συγκεντρώσεων (ESPON, 2005β). Υπάρχουν περιπτώσεις ΠΑΠ όπου οι εξειδικεύσεις των κέντρων της τείνουν να εμφανίζουν αρκετές ομοιότητες ομοιογένεια), ενώ σε άλλες έντονες διαφορές (συμπληρωματικότητα).
- **Η πολιτική συνοχή:** Επίσης, η συνεργασία των διοικήσεων των αστικών κέντρων, σε συνδυασμό με την συνεργασία των φορέων, κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να μπορούν να εναρμονίσουν τις δράσεις τους και να εκμεταλλευτούν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Η διαμόρφωση μιας αποτελεσματικής κυβέρνησης

αποτελεί προαπαιτούμενο προκειμένου να μπορούμε να μιλήσουμε για οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ισόρροπη ανάπτυξη (ESPON, 2005α), γιατί αυτή ορίζει το πλαίσιο σχεδιασμού, διαμορφώνει πολιτικές και ασκεί έλεγχο.

- **Η κοινωνική συνοχή:** Τέλος, ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα για να μπορεί να λειτουργήσει μία περιοχή ως ΠΑΠ είναι να υπάρχει κοινωνική συνοχή μεταξύ των πολιτών, των νοικοκυριών, μεταξύ των εργαζομένων, μεταξύ των επιχειρηματιών και τέλος μεταξύ των εταιριών. Δηλαδή, μέσα στα όρια πρέπει να σταματήσει να υπάρχει το «εγώ» μεταξύ των αστικών κέντρων και να υπάρχει το «εμείς» και αυτό με τη σειρά του θα βοηθήσει στην ανάπτυξη και στην ενοποίηση του χώρου (Van Houtum και Legendijk, 2001).

#### **2.4 Η ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΩΣ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΩΝ<sup>3</sup>**

Η έννοια των δικτύων πόλεων και των δικτύων γενικότερα, είναι στενά συνδεδεμένη με αυτή της συνέργιας. Η λέξη συνέργια προέρχεται από την πρόθεση συν και την λέξη έργο και αναφέρεται σε «μία κατάσταση στην οποία το αποτέλεσμα από δύο ή περισσότερα συνεργαζόμενα ή συνδυασμένα σώματα ή λειτουργίες είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα των αποτελεσμάτων που κάθε σώμα ή λειτουργία μπορεί να πετύχει μόνο του». Σύμφωνα με τον Meijers (2004), η συνέργια συνήθως απεικονίζεται ως  $1+1>2$ , διότι η συνέργια μπορεί να εκφραστεί ως η αύξηση στην απόδοση ενός δικτύου μέσω αποτελεσματικής και ικανοποιητικής αλληλεπίδρασης.

Η λέξη της συνέργιας μπορεί να διακριθεί σε τρία νοήματα τα οποία περιγράφονται παρακάτω:

- Συνέργια: όταν δύο ή περισσότεροι παράγοντες συνεργάζονται, το αποτέλεσμα είναι θετικό και για τους δύο.

<sup>3</sup> Το Κεφάλαιο αυτό στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην διπλωματική εργασία της Χασάπη Μ. (2007)

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

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

Τα δίκτυα πόλεων και πιο συγκεκριμένα οι πολυκεντρικές αστικές περιοχές μπορούν να διακριθούν σύμφωνα με τον Cariperi και τον Kamann (1998), σε δύο τύπους:

- Στον τύπο ομάδας (“club”) και
- Στον τύπο πλέγματος (“web”)

Πιο συγκεκριμένα, μία πολυκεντρική αστική περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί ως τύπου ομάδας όταν οι πόλεις που διαθέτουν τα ίδια γνωρίσματα ενώνουν τις δυνάμεις τους για να επιτύχουν κάποιο κοινό στόχο ή ενδιαφέροντα. Αυτή η συνεργασία τότε δημιουργεί οικονομίες κλίμακας. Τέτοια παραδείγματα περιλαμβάνουν συνεργασία μεταξύ πόλεων με παρόμοιους οικονομικούς ρόλους, όπως πόλεις – λιμάνια ή τουριστικές πόλεις. Αλλά οι πόλεις μπορούν να συνεργαστούν όταν αντιμετωπίζουν παρόμοια αστικά προβλήματα ή προκλήσεις, για παράδειγμα, που σχετίζονται με την απομόνωση, μια αδύναμη οικονομική βάση, η ανάγκη για ικανοποιητικές δημόσιες συγκοινωνίες ή η διάθεση απορριμμάτων (Batten, 1994).

Από την άλλη μεριά, μία πολυκεντρική αστική περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί ως τύπου πλέγματος όταν οι πόλεις διαδραματίζουν διαφορετικούς οικονομικούς ρόλους και φιλοξενούν συμπληρωματικές αστικές λειτουργίες,



δραστηριότητες και περιβάλλον τόσο εργασιακό όσο και ια διαμονή. Στην περίπτωση αυτή η συνεργασία δημιουργεί οικονομίες εξειδίκευσης ή εύρους (economies of scope).

Σύμφωνα με τους Camagni και Salone (1993) τα δίκτυα τύπου ομάδας αναφέρονται ως «δίκτυα συνέργιας», ενώ τα δίκτυα τύπου πλέγματος αναφέρονται ως «δίκτυα συμπληρωματικότητας».

## **2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΑΠ.**

Ένα από τα κυριότερα πλεονεκτήματα των πολυκεντρικών αστικών περιοχών είναι ότι τα αστικά κέντρα που αποτελούν μία ΠΑΠ εκμεταλεύονται τη νέα χωρική δομή που τα διέπουν αφού πλέον θεωρητικά έχουν μεγαλύτερο αστικό μέγεθος και έτσι μπορούν να αποφύγουν κάποια από τα μειονεκτήματα που είχαν όταν θεωρούνταν ως ξεχωριστές οντότητες στο χώρο.

Μεγάλη σημασία για τις ΠΑΠ έχει η ιδέα του «δανεικού μεγέθους» (“borrowed size”), όπως υποστήριξε ο Alonso (1973), σύμφωνα με τον οποίο μία μικρή πόλη ή μητροπολιτική περιοχή εμφανίζει κάποια από τα χαρακτηριστικά μίας μεγαλύτερης αν είναι χωροθετημένη κοντά σε άλλες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις.

Για να αντιμετωπίσει το ζήτημα αυτό, αναφέρθηκε στην ιδέα του δυνητικού πληθυσμού. Αναφέρει ότι ο δυνητικός πληθυσμός (ενός δεδομένου κέντρου) αποτελεί δείκτη των δυνατοτήτων αλληλεπίδρασης με τους ανθρώπους σε άλλες τοποθεσίες, και μπορεί να θεωρηθεί ως δείκτης δανεικού μεγέθους.

Λόγω της εύκολης πρόσβασης ενός κέντρου σε άλλα κέντρα σύμφωνα με τον Parr (2003) οι άνθρωποι μπορούν να χρησιμοποιήσουν την αγορά και τους χώρους διασκέδασης άλλων πόλεων για να συμπληρώσουν τις δικές τους, οι επιχειρηματίες μπορούν να μοιράζονται λειτουργίες όπως αποθήκευση εμπορευμάτων και υπηρεσίες εργασίας και οι αγορές εργασίας να απολαμβάνουν μία ευρύτερη και πιο ευέλικτη κλίμακα αγοράς και ζήτησης. Από αυτή την οπτική, οι ΠΑΠ, αντιπροσωπεύουν μία θετική προϋπόθεση ανάπτυξης, ειδικά αν υποστηρίζονται και από άλλα πλεονεκτήματα όπως διαθεσιμότητα γης και πιθανό πλεόνασμα χωρητικότητας στις υποδομές.

Επιπλέον, ο στόχος της δημιουργίας πολυκεντρικών αστικών περιοχών είναι, σε μεγάλο βαθμό, η δημιουργία οικονομίων κλίμακας και αστικοποίησης. Σε ένα



δίκτυο αυτού του είδους αυξάνεται σημαντικά η εσωτερική αγορά, και αυτό δίνει τη δυνατότητα αφενός της κοινής χρήσης ορισμένων κατηγοριών υποδομών ή / και οικονομικών μονάδων που απευθύνονται στην τοπική αγορά και είναι υψηλής τάξεως, που είτε δεν είναι βιώσιμες σε μια μόνο από τις αρχικές πόλεις (ιδίως στην περίπτωση υποδομών που λειτουργούν με ιδιωτικά κριτήρια στο πλαίσιο της αγοράς) είτε λειτουργούν σε μη-άριστο επίπεδο αποδοτικότητας (περίπτωση συχνότερη σε δημόσιες υποδομές). Αντίστοιχα, αυξάνεται σημαντικά η εσωτερική αγορά εργασίας. Τα δύο προηγούμενα στοιχεία, ιδίως στην περίπτωση που το μέγεθος του δικτύου που προκύπτει τοποθετείται σε αρκετά υψηλή θέση στην ιεραρχία των αστικών δικτύων, αποτελούν επίσης παράγοντες ανόδου της παραγωγικότητας και της εξωτερικής ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που χωροθετούνται στο δίκτυο. Τα φαινόμενα αυτά αφορούν, αν και με διαφορετικό τρόπο και ένταση, τόσο τις λειτουργίες κεντρικών τόπων όσο και τις βασικές λειτουργίες μιας περιοχής. Λειτουργίες που επηρεάζονται ιδιαίτερα από τη διαμόρφωση τέτοιων δικτύων, είναι κυρίως οι παρακάτω:

- Διοικητικές υπηρεσίες: δυνατότητα χωροθέτησης υψηλότερων βαθμίδων των διοικητικών υπηρεσιών, όταν η κλίμακα της συγκεκριμένης πολυκεντρικής αστικής περιοχής είναι τέτοια που το μετατοπίζει σε ανώτερη βαθμίδα του οικιστικού δικτύου από ότι οι αρχικές πόλεις.
- Εκπαίδευση και έρευνα: διευκόλυνση της ύπαρξης ή της δημιουργίας ερευνητικών κέντρων, καθώς και της αύξησης του μεγέθους των πανεπιστημίων, μέσω χρηματοδότησης από την αγορά, που βασίζεται σε εφαρμοσμένη έρευνα.
- Περίθαλψη: συμβολή στη βιωσιμότητα μεγάλων πολυσύνθετων μονάδων υγείας που απαιτούν μεγάλη εσωτερική αγορά, με δευτερογενή δυνατότητα κάλυψης και εξωτερικής αγοράς.
- Πολιτισμός: πολιτιστικές υποδομές μεγάλης κλίμακας και υπερτοπικής ακτινοβολίας, που προϋποθέτουν μεγάλο κοινό, και λειτουργούν όχι μόνο στο πεδίο του πολιτισμού αλλά και ως αναγνωρίσιμα «εμβλήματα» της περιοχής που αναβαθμίζουν την υπερτοπική / διεθνή αναγνωρισιμότητά της (πχ. όπερα, μέγαρο μουσικής, μεγάλο μουσείο, μεγάλη βιβλιοθήκη, στεγασμένο σε κτήριο υψηλής αρχιτεκτονικής ποιότητας). Τέτοιες υποδομές μπορούν να ενταχθούν ως βασικά στοιχεία σε στρατηγικές προώθησης της εικόνας της πόλης ή και να

λειτουργήσουν πολλαπλασιαστικά σε μεγάλα έργα που χαρακτηρίζουν την ταυτότητα των πόλεων.

- Υποδομές μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας: συμβολή στην οικονομική βιωσιμότητα υποδομών μεγάλης κλίμακας. Σημειώνονται ιδίως τα εξής: (i) βιωσιμότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης, (ii) βιωσιμότητα αεροπορικής σύνδεσης—όχι μόνο όσον αφορά την ύπαρξη αεροδρομίου αλλά κυρίως ως προς τη συχνή κάλυψη με αεροπορικά δρομολόγια, (iii) ως προς την ενέργεια, η συμβολή του διπόλου αφορά ιδίως το δικτυακό σκέλος.
- Οργανωμένοι χώροι υποδοχής επιχειρήσεων (μεταποίησης ή και άλλων κλάδων).
- Εμπόριο: μονάδες σπάνιου λιανικού εμπορίου που απαιτούν μεγάλη εσωτερική αγορά, μεγάλες μονάδες χονδρεμπορίου, εμπορευματικά κέντρα.
- Ειδικές μορφές τουρισμού που απαιτούν μητροπολιτικό περιβάλλον ή τουλάχιστον μεγάλο αστικό κέντρο: συνεδριακός τουρισμός, αστικός τουρισμός κτλ.
- Υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις υψηλού επιπέδου (χρηματοπιστωτικές, εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου κτλ).

## **2.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ**

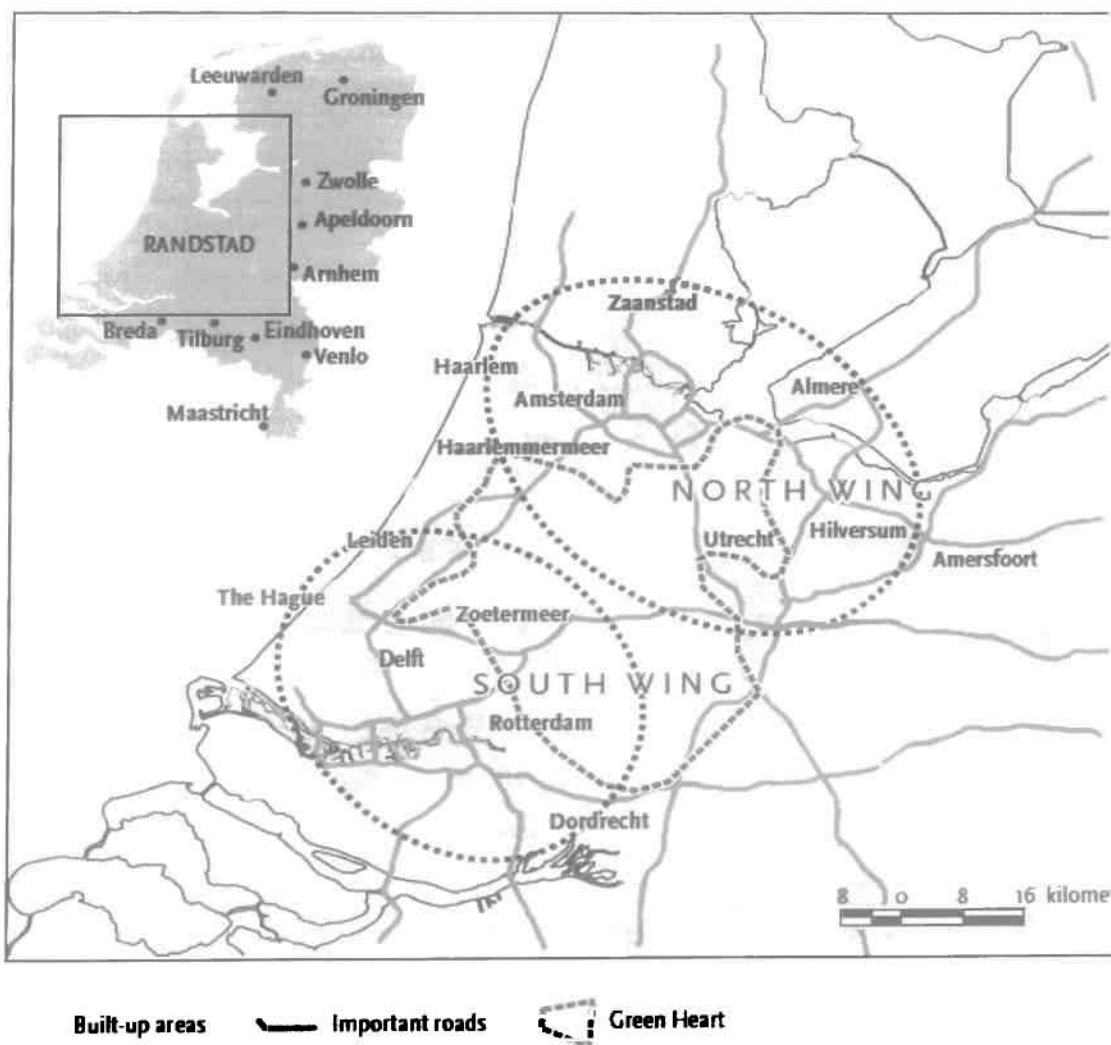
### **2.6.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ RANDSTAD ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ**

Μεταξύ των περιοχών που εξετάζονται για την πολυκεντρικότητα, η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία, είναι η πιο μελετημένη και αναφερόμενη πολυκεντρική αστική περιοχή από πολλούς μελετητές (Meijers, 2005, Musterd και Van Zelm, 2001, Kloosterman και Lambregts, 2001). Η περιοχή του Randstad, αποτελείται από τις τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις της Ολλανδίας που είναι το Άμστερνταμ, το Ρότερνταμ, η Χάγη και η Ουτρέχτη αλλά και από διάφορες μικρότερες πόλεις κυρίως στο δυτικό τμήμα της Ολλανδίας (Εικόνα 1).

Το Randstad μπορεί να θεωρηθεί ως ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πολυκεντρικής αστικής περιοχής που παρουσιάζει σχετικά ισχυρές λειτουργικές

σχέσεις. (Kloosterman και Lambregts, 2001). Η περιοχή του Randstad έχει προσδιοριστεί και ως ένα δίκτυο πόλεων (network cities). Ακόμη υποστηρίζουν ότι στην ολλανδική επικράτεια εμφανίζονται συμπληρωματικά δίκτυα, που βασίζονται σε κάθετες αλληλεπιδράσεις, χωρικές εξειδικεύσεις και συμπληρωματικά αστικά κέντρα. Αυτό ισχύει στο Randstad όπου εκφράζεται κυρίως στις σχέσεις μεταξύ μεγαλύτερων και μικρότερων πόλεων (Camagni και Salone, 1993).

Εικόνα 1: Η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία



Πηγή: Meijers, 2004

Το Randstad μπορεί να θεωρηθεί ως ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πολυκεντρικής αστικής περιοχής που παρουσιάζει σχετικά ισχυρές λειτουργικές σχέσεις. (Kloosterman και Lambregts, 2001). Η περιοχή του Randstad έχει

προσδιοριστεί και ως ένα δίκτυο πόλεων (network cities). Ακόμη υποστηρίζουν ότι στην ολλανδική επικράτεια εμφανίζονται συμπληρωματικά δίκτυα, που βασίζονται σε κάθετες αλληλεπιδράσεις, χωρικές εξειδικεύσεις και συμπληρωματικά αστικά κέντρα. Αυτό ισχύει στο Randstad όπου εκφράζεται κυρίως στις σχέσεις μεταξύ μεγαλύτερων και μικρότερων πόλεων (Camagni και Salone, 1993).

Αν και δεν είναι σαν μία ενιαία συσσώρευση όπως το Λονδίνο ή το Παρίσι, οι πόλεις του Randstad διασυνδέονται εξίσου καλά. Σε αυτό το περιβάλλον, διαδικασίες εξειδίκευσης και διαφοροποίησης πραγματοποιούνται.

Τα κέντρα μέσα στο Randstad συμπληρώνουν το ένα το άλλο, το οποίο επιτρέπει την κάθετη ολοκλήρωση και την χωρική εξειδίκευση. Πιο συγκεκριμένα το Άμστερνταμ είναι ηγέτης στον εμπορικό τομέα των υπηρεσιών, η Χάγη είναι διοικητικό κέντρο και το Ρότερνταμ είναι ένας κόμβος των μεταφορών και των κατασκευών. Το Randstad έχει μορφή κυκλική γύρω από μία πράσινη περιοχή που ονομάζεται "green heart", η οποία εμφανίζει χαμηλά επίπεδα αστικοποίησης και διατηρεί το φυσικό περιβάλλον. Ο πληθυσμός Randstad φθάνει τα εφτά εκατομμύρια ανθρώπους, το οποίο αντιπροσωπεύει το 44% του ολλανδικού πληθυσμού. Αυτή η περιοχή καλύπτει το 45% όλης της απασχόλησης μέσα σε 22% του ολλανδικού εδάφους. (Meijers, 2005).

Μία κοινή διαίρεση του Randstad είναι αυτή της βόρειας πτέρυγας που περιλαμβάνει το Άμστερνταμ, την Ουτρέχτη και τις γύρω πόλεις και της νότιας πτέρυγας που περιλαμβάνει τη Χάγη, το Ρότερνταμ και τις γύρω πόλεις.

Αυτή η περιοχή είναι χαρακτηριστική εξαιτίας της υψηλής πυκνότητας πληθυσμού και της άριστης τεχνικής υποδομής που υπάρχει σε αυτή την περιοχή. Τα ζητήματα συνεργασίας που δημιουργούνται μέσα σε μία πολυκεντρική αστική περιοχή βοηθούν ώστε να αντιμετωπίσουν διάφορα ζητήματα που δημιουργούνται μέσα σε μία ΠΑΠ όπως είναι ζητήματα μεταφορών, ζητήματα κυκλοφορίας, ζητήματα περιφερειακής χωρικής ανάπτυξης, ζητήματα κατοικίας, ζητήματα απασχόλησης, ζητήματα οικονομικά κτλ. (Meijers, 2005).

Οι αποστάσεις μεταξύ των μεγαλύτερων πόλεων είναι σχετικά μικρές (Άμστερνταμ - Ουτρέχτη: περίπου 35 χιλιόμετρα, Ρότερνταμ - Χάγη: περίπου 21 χιλιόμετρα, Άμστερνταμ - Ρότερνταμ: περίπου 57 χιλιόμετρα), και αυτό έχει ως αποτέλεσμα ώστε η περιοχή να έχει μεγάλες δυνατότητες ολοκλήρωσης και δυνατότητες για μια μεγάλη ενωμένη αγορά εργασίας. Μερικοί μελετητές, και πιο συγκεκριμένα ο Bailey και ο Turok έχουν επισημάνει ότι η ανώτατη απόσταση

μεταξύ των αστικών κέντρων μιας ΠΑΠ δεν πρέπει να ξεπερνάει την μία ώρα γιατί αλλιώς μία πολυκεντρική αστική περιοχή δεν θα είχε σύνορα και αυτός ο περιορισμός μας βοηθάει ώστε να τα ορίσουμε.

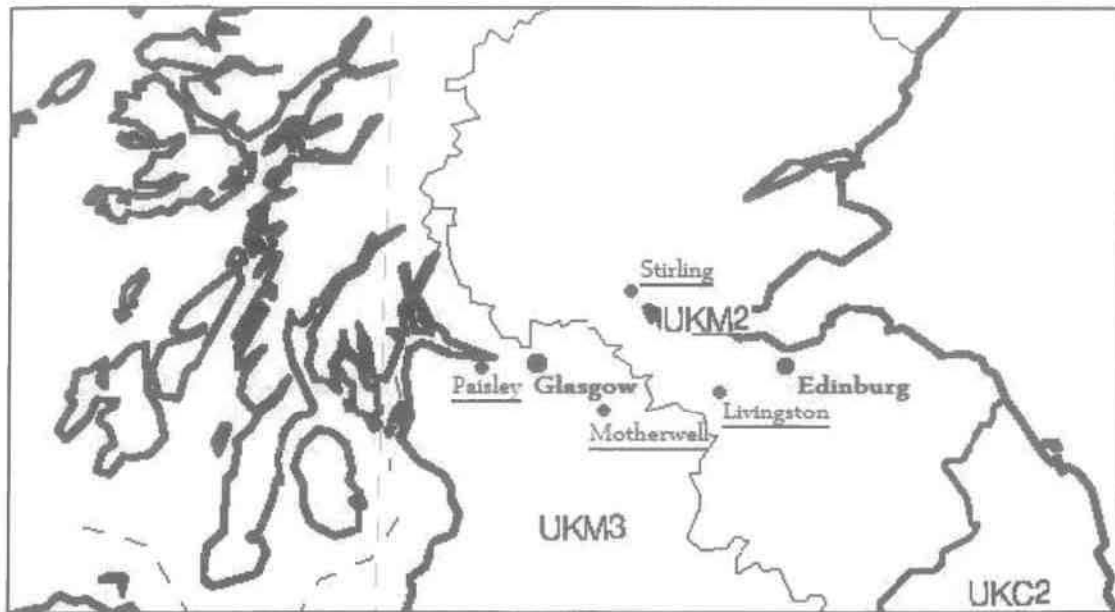
Όλα τα δίκτυα στο Randstad αποτελούν δίκτυα τύπου ομάδας μιας και μοιράζονται ένα κοινό στόχο. Για αυτό το λόγο είναι πιθανό να επιτευχθεί συνέργια, αν και η δημιουργία εξωτερικών οικονομιών εξαρτάται από τη λειτουργία αυτών των δικτύων. Η παρουσία συμπληρωματικότητας στο Randstad έχει ήδη εντοπιστεί από πληθώρα συγγραφέων.

### **2.6.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΣΚΩΤΙΑΣ**

Η περιφέρεια της κεντρικής Σκωτία αποτελείται από δύο κύρια αστικά κέντρα, την Γλασκώβη και το Εδιμβούργο, τα οποία γειτνιάζουν σε μικρή απόσταση το ένα από το άλλο (65 χιλιόμετρα). Μεταξύ αυτών των πόλεων υπάρχει μια σειρά από μικρούς αλλά και μεσαίους οικισμούς, οι οποίοι είναι καλά συνδεδεμένοι με τον κεντρικό άξονα της περιοχής (Εικόνα 2). Η περιοχή αποτελείται από 3 εκατομμύρια κατοίκους, η οποία αποτελεί το 58% του συνολικού πληθυσμού της Σκωτία. Η έκταση της περιοχής είναι 4.908 τετραγωνικά χιλιόμετρα και η πυκνότητα του πληθυσμού φτάνει τους 611 Κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Η σχετική απομόνωση της περιοχής από άλλα μεγάλα αστικοποιημένα κέντρα στη Βρετανία είναι αποτέλεσμα της ανάπτυξης της περιοχής ως μίας ισχυρής πολυκεντρικής αστικής περιοχής (Bailey και Turok, 2001).

Η περιοχή σταθερά αλλάζει μορφή και ολοένα και περισσότερο τείνει προς την πολυκεντρική, αφού ο πληθυσμός μεταφέρεται από τους δύο κύριους πόλους στους γύρω οικισμούς και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται η πληθυσμός των οικισμών αυτών, εις βάρος της δεσπόζουσας θέσης της Γλασκώβης και του Εδιμβούργο στην περιοχή εκείνη.

Εικόνα 2: Η περιοχή της Κεντρικής Σκωτίας



Πηγή: Mojzis, 2007

Αυτή η μετανάστευση του πληθυσμού είναι μια συνεχής τάση που ξεκίνησε από το δεύτερο μισό του 20 αιώνα και συνεχίζεται και μέχρι και σήμερα. Ο πληθυσμός της Γλασκώβης μειώθηκε από τα 1,2 εκατομμύρια το 1950 σε 580.690 το 2006. Σύμφωνα με το Bailey και το Turok, η αιτία για τη μετεγκατάσταση και τη μετακίνηση του πληθυσμού είναι η αναδιάρθρωση των αστικών και περιφερειακών οικονομιών, η οποία είναι αισθητή κυρίως μέσα αλλά και γύρω από την Γλασκώβη. Ωστόσο, η Γλασκώβη παραμένει ο κυρίαρχος πόλος στην περιοχή με 580.690 κατοίκους, αν και η κυριαρχία της έχει μειωθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες. (Bailey και Turok, 2001). Το Εδιμβούργο παρέμεινε ως η πόλη με τις περισσότερες υπηρεσίες αλλά θεωρείται και ως κέντρο της διοίκησης, ενώ η Γλασκώβη είναι το κέντρο της βιομηχανίας και των κατασκευών.

Η κεντρική Σκωτία είναι αρκετά καλά συνδεδεμένη στο εσωτερικό της, αν και υπάρχουν ορισμένες κακές συνδέσεις μεταξύ κάποιων περιοχών τόσο στις οδικές συνδέσεις αλλά όπως επίσης και στις σιδηροδρομικές. Αν και στην περιοχή υπάρχουν τρία αεροδρόμια, δεν υπάρχει μία κοινή στρατηγική για την σωστή ανάπτυξή τους αλλά και την επέκτασή τους. Πάντως, η περιοχή έχει μια ισχυρή περιφερειακή ταυτότητα, και ο όρος Κεντρική Σκωτία είναι σε μεγάλο βαθμό αναγνωρίσιμη από το πληθυσμό της περιοχής αλλά και από τον πληθυσμό όλης της χώρας. Τέλος, η



περιοχή της Κεντρικής Σκωτίας δεν αποτελεί μία ενιαία αγορά εργασίας αλλά ούτε και στην περιοχή του Randstad συμβαίνει αυτό.

## 2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο αυτό, έγινε μία πρώτη γνωριμία με τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές (ο όρος είναι αυτός που έχει επικρατήσει στο εξωτερικό σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία). Είδαμε, ότι για να ορίσει κανείς τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές είναι ένα δύσκολο εγχείρημα, διότι ο όρος αυτός αφού χρησιμοποιείται σε διάφορες κλίμακες. Σε πολλές χώρες της Ευρώπης το ενδιαφέρον για την ανάπτυξη τέτοιων περιοχών έχει αυξηθεί, μιας και η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε συνδυασμό με την επέκταση των αστικών κέντρων παρατηρείται σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό. Πάντως, στην Ελλάδα η ανάπτυξη τέτοιων περιοχών έχει ως σκοπό να μειωθούν οι περιφερειακές ανισότητες αφού όλο αυτό το εγχείρημα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην θεωρία των πόλων από τον Perroux.

Όπως είδαμε από την βιβλιογραφία, για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως πολυκεντρική θα πρέπει να εμφανίζει ορισμένα χαρακτηριστικά από τα οποία τα σημαντικότερα είναι η σχετική γεωγραφική εγγύτητα και επαρκείς υποδομές μεταφορών. Άλλα χαρακτηριστικά που είναι και αυτά εξίσου σημαντικά για να δημιουργηθεί μία πολυκεντρική αστική περιοχή είναι η ύπαρξη πολιτικής βούλησης και η ύπαρξη κοινωνικής συναίνεσης.

Επιπλέον, από την ανάλυση της διεθνούς βιβλιογραφίας παρατηρούμε ότι όταν προκύψει φαινόμενο δικτύωσης, μια δυνατή εξέλιξη είναι ότι θα προκύψει διαχρονικά μια στενότερη σύνδεση των πόλεων αυτών, που θα αρχίσουν να «μοιράζονται» ορισμένες από τις κεντρικές λειτουργίες τους. Συνολικά, το φαινόμενο των διπόλων ή καλύτερα των πολυκεντρικών αστικών περιοχών οδηγεί σε συνθήκες καλύτερες από τις αντίστοιχες των «αρχικών» πόλεων μεμονωμένα, από άποψη ανάπτυξης, ανταγωνιστικότητας, βαθμού και κόστους εξυπηρέτησης από υπηρεσίες και υποδομές. Τέλος, ως κύριος στόχος της δημιουργίας πολυκεντρικών αστικών περιοχών είναι, η δημιουργία οικονομιών κλίμακας και αστικοποίησης.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

### **3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

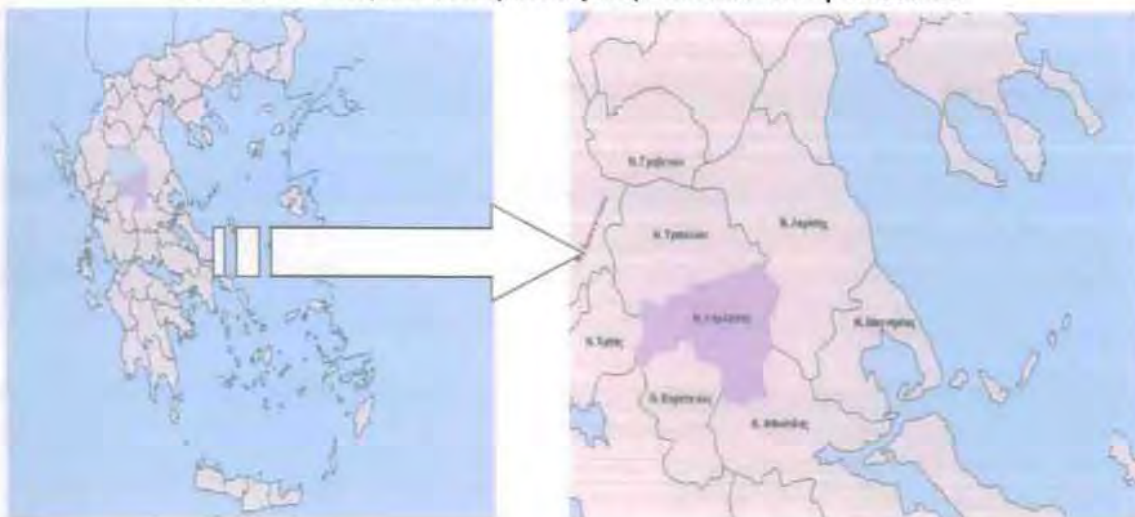
Στο παρακάτω κεφάλαιο γίνεται μία συνοπτική περιγραφή της περιοχής μελέτης. Δηλαδή της Καρδίτσας και των Τρικάλων καθώς και του ευρύτερου γεωγραφικού τους πλαισίου. Αρχικά αναφέρονται ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά για να εισάγουν μία πρώτη γνωριμία με την περιοχή. Ακολουθεί μία σύντομη ιστορική αναδρομή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

### **3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Ο Νομός Καρδίτσας αποτελεί έναν από τους τέσσερις νομούς της Περιφέρειας Θεσσαλίας και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Περιφέρειας. Συνορεύει βόρεια με το νομό Τρικάλων, ανατολικά με το νομό Λάρισας, νότια με το νομό Φθιώτιδας και το νομό Ευρυτανίας και δυτικά με το νομό Άρτας και Αιτωλοακαρνανίας.

Έχει έκταση 2.363 km<sup>2</sup> και αποτελεί το 18,8% της Περιφέρειας Θεσσαλίας και το 2% της χώρας. Το 47% της έκτασης είναι πεδινό με υψόμετρο από 90-200μ. καλύπτει το ανατολικό τμήμα του νομού και αποτελεί μέρος της θεσσαλικής πεδιάδας, το 53% της έκτασης είναι ορεινό και ημιορεινό με υψόμετρο από 200-2.200μ. καλύπτει το δυτικό τμήμα του νομού και αποτελεί μέρος του ορεινού όγκου της Πίνδου.

Εικόνα 3: Η θέση του ν. Καρδίτσας στην Ελλάδα και τη Θεσσαλία



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής (2001) ο πραγματικός πληθυσμός ανέρχεται σε 129.541 κατοίκους και αποτελεί το 17,2% του πληθυσμού της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Την περίοδο 1991 – 2001 ο πληθυσμός του νομού παρουσίασε αύξηση 2,1% ενώ η αντίστοιχη αύξηση του πληθυσμού της χώρας ήταν 6,6%.

Ο νομός Τρικάλων βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας και στο βόρειο-δυτικό τμήμα της περιφέρειας Θεσσαλίας (είναι ένας από τους τέσσερις νομούς που την αποτελούν). Είναι ο δεύτερος σε έκταση νομός της Θεσσαλίας, μετά το νομό Λαρίσης. Συνορεύει δυτικά με το Ν. Άρτας και το Ν. Ιωαννίνων, βόρεια με το Ν. Κοζάνης, βόρειο-ανατολικά και ανατολικά με το Ν. Λαρίσης και νότια με το Ν. Καρδίτσας. Πρωτεύουσα του νομού είναι η πόλη των Τρικάλων, με πληθυσμό πάνω από 50.000 κατοίκους. Διοικητικά διαιρείται σε 23 δήμους και 3 κοινότητες, ενώ αποτελείται από την επαρχία Τρικάλων, με πληθυσμό 110.481 κατοίκους, και την επαρχία Καλαμπάκας, με πληθυσμό 28.465 κατοίκους.

Ο νομός καταλαμβάνει συνολική έκταση 3.384τ.χλμ. και κατοικείται από 138.946 άτομα. Συγκεντρώνει δηλαδή το 1,3% του πληθυσμού της χώρας, αλλά το χρονικό διάστημα 1991-2001 παρουσίασε φυσική μείωση που άγγιξε το 0,39%, ενώ το 2000 κατατάχθηκε 36ος στην Ελλάδα όσον αφορά τον δείκτη του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π, με ποσοστό συμμετοχής 1,04% στο ΑΕΠ της χώρας.



Εικόνα 4: Η θέση του ν. Τρικάλων στην Ελλάδα και τη Θεσσαλία



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### 3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η θέση του νομού κοντά στα μεγάλα περάσματα που συνδέουν τη δυτική Ελλάδα με την ανατολική και η ευνοημένη γεω-φυσική μορφολογία του – με την εκτεταμένη εύφορη πεδιάδα και τα πλούσια ποτάμια της – αποτέλεσαν ισχυρούς λόγους για να κατοικηθεί η περιοχή από πολύ νωρίς και να αποτελέσει το πεδίο όπου πραγματοποιήθηκαν συχνά σημαντικές, από ιστορική και εθνολογική άποψη, ειρηνικές συναντήσεις λαών, ευτυχείς αναμειξείς πολιτιστικών στοιχείων, αλλά και αιματηρές συγκρούσεις στρατευμάτων.

Σύμφωνα με τον Στέφανο Βυζάντιο, οι πρώτοι κάτοικοι της περιοχής ήταν οι Αιολείς, οι οποίοι είχαν ορίσει πρωτεύουσα την Άρνη. Αργότερα, περίπου το 1050 π.Χ., οι Θεσσαλοί κατέβηκαν από την Ήπειρο, απώθησαν τους Αιολείς και μετέφεραν την πρωτεύουσα στο Κιέριο, μια πόλη που άκμασε μέχρι τους ιστορικούς χρόνους (ερείπια της τελευταίας σώζονται κοντά στον οικισμό Πύργος Κιερίου). Στα χρόνια των Αιολέων η περιοχή διέθετε πλούτο και ισχύ, αυτό μαρτυρούν οι έμμεσες φιλολογικές πληροφορίες και τα αρχαιολογικά ευρήματα, όπως τα κυκλώπεια τείχη που σώζονται σε πολλές, ορεινές κυρίως, θέσεις (Δράνιστα) και οι θολωτοί τάφοι μετά λαμπρά κτερίσματά τους (Γεωργικό). Όμηρος, στον κατάλογο των πλοίων που έστειλαν οι ελληνικές πόλεις στον Τρωικό πόλεμο, αναφέρει τρεις πόλεις της περιοχής της Καρδίτσας: την Ιθώμη (το σημερινό Φανάρι), το Τιτάνιο και το Αστέριο (το σημερινό Βλόχο).

Στις αρχές του 7ου αιώνα π.Χ. η Θεσσαλία χωρίστηκε από τον Αλεύα τον Πύρρο, γενάρχη της μεγάλης λαρισαϊκής οικογένειας των Αλευάδων, σε τέσσερα τμήματα (Τετραρχία), και η Καρδίτσα μαζί με τα Φάρσαλα αποτέλεσαν τη Θεσσαλιώτιδα, αυτό δείχνει πως η περιοχή αυτή υπήρξε η πρώτη εστία των Θεσσαλών μετά την εισβολή τους. Οι μαρτυρίες για την περιοχή στα χρόνια που ακολούθησαν είναι έμμεσες και πάντα σχετικές με την ιστορική μοίρα της Θεσσαλίας. Τα λείψανα, ωστόσο, των τειχών, των ναών και των άλλων οικοδομημάτων, οι θησαυροί των νομισμάτων, που ενίοτε βρίσκονται τυχαία κατά τις αρόσεις των χωραφιών, τα απέραντα νεκροταφεία και τα σπαράγματα αγγείων απ' όλες τις χρονικές περιόδους της αρχαιότητας – που εντοπίζονται σε αναρίθμητες θέσεις της περιοχής – παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για τη ζωή και το χαρακτήρα του πολιτισμού των κατοίκων της Θεσσαλιώτιδας στους προχριστιανικούς χρόνους. Σημαντικές πόλεις υπήρξαν η Ιθώμη, η Μητρόπολη, η Μυρίνη, το Λιμναίο, ίχνη του οποίου βρίσκονται κοντά στην τοποθεσία Κορτίκι (στην τοποθεσία αυτή πολλοί ερευνητές τοποθετούν το ομηρικό Τιτάνιο). Η αρχαία Θεσσαλιώτιδα, είτε ως εστία μόνιμων κατοικήσεων είτε ως χώρος μεταβατικών εγκαταστάσεων, έπαιξε σημαντικό ρόλο στους σταθμούς της ελληνικής ιστορίας.

Κατά τη βυζαντινή εποχή η περιοχή υπέστη πολλές δοκιμασίες: δέχτηκε αλλεπάλληλες επιδρομές (Σλάβοι, Βλάχοι, Αλβανοί) και έως την υποταγή της στους Τούρκους (1420) συχνά αποτέλεσε πεδίο αγώνων ανάμεσα στους ντόπιους άρχοντες και στους ηγεμόνες – κληρονόμους της Βυζαντινής αυτοκρατορίας. Συγκεκριμένα, το 14ο αιώνα τελούσε υπό τη διοίκηση του Σεβαστοκράτορα (Στέφανος και Μιχαήλ Γαβριηλόπολος), ενώ αργότερα κατακτήθηκε από το Σέρβο ηγεμόνα Στέφανο Δουσάν και τον ετεροθαλή αδερφό του, Συμεών Ούρεση Παλαιολόγο. Στα τέλη του 14ου αιώνα ενέσκηψε στην περιοχή επιδημία πανώλης, ενώ στις αρχές του 15ου αιώνα, το 1420, κατακτήθηκε από τον Τούρκο Τουραχάν, για να αυτονομηθεί το 1526 με την υπογραφή της συνθήκης του Ταμασίου (πρωτεύουσα ορίστηκε το Νεοχώριο).

Ο ρόλος του νομού την περίοδο της τουρκοκρατίας ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για την προετοιμασία του απελευθερωτικού Αγώνα των Ελλήνων, καθώς οι ορεινοί όγκοι του αποτέλεσαν εστίες κλεφτών και αμαρτωλών. Κατά την διάρκεια της Επανάστασης του 1821 αρκετοί κάτοικοι πήραν ενεργό μέρος στα γεγονότα, ενώ στο οροπέδιο της Νεβρόπολης έδρασαν αρκετοί οπλαρχηγοί. Το 1854 η περιοχή επαναστάτησε ακόμη μία φορά, χωρίς όμως θετικό αποτέλεσμα, ενώ η επανάσταση

του 1878 αναζωπύρωσε τη φλόγα της ανεξαρτησίας, η οποία τελικά επιτεύχθηκε στις 24 Ιουνίου 1881, οπότε η Θεσσαλία (εκτός από την επαρχία Ελασσόνας) παραχωρήθηκε έπειτα από ελληνοτουρκική συνθήκη στο ελληνικό κράτος.

Μετά την απελευθέρωση στον νομό πραγματοποιήθηκαν ενέργειες που είχαν σκοπό την αναβάθμιση του τόπου και της ζωής των κατοίκων. Σε αυτά τα πλαίσια, η Καρδίτσα συμμετείχε ενεργά στο αγροτικό ζήτημα: το 1909 ομάδα αγροτών και επιστημόνων ίδρυσε τον Αγροτικό Πεδινό Σύνδεσμο, ο οποίος διοργάνωσε συλλαλητήρια στις θεσσαλικές πόλεις. Δύο μήνες πριν από την αιματηρή εξέγερση του Κιλελέρ (6 Μαρτίου 1910) διοργανώθηκε μεγάλο συλλαλητήριο στην κεντρική πλατεία της Καρδίτσας, όπου συμμετείχαν χιλιάδες αγρότες, ενώ νέο συλλαλητήριο, στις 27 Φεβρουαρίου, αποδείχθηκε δυναμικότερο από το προηγούμενο. Ο νομός συμμετείχε κατά την διάρκεια της Κατοχής στην Εθνική Αντίσταση, καθώς στους ορεινούς όγκους των Αγράφων έδρασαν ένοπλα σώματα της περιοχής. Μάλιστα, στο οροπέδιο της Νεβρόπολης κατασκευάστηκε το 1943 αεροδρόμιο για τις ανάγκες του Αγώνα, το οποίο σήμερα είναι καλυμμένο από τα νερά της τεχνητής λίμνης του Ταυρωπού.

Στις υπώρειες των ορεινών όγκων - προς την πλευρά του θεσσαλικού κάμπου αλλά και ανάμεσά τους, διέρχονται τα διάφορα παρακλάδια του Πηνειού ποταμού. Ο Πηνειός αποτέλεσε πάντα τη βάση όλων των στοιχείων που σχετίζονται με την ιστορία, τον πολιτισμό, την οικονομία και την εξέλιξη της ζωής του ανθρώπου στη Θεσσαλία. Αυτός είναι και ο λόγος που τα πρωιμότερα κατάλοιπα της ανθρώπινης παρουσίας εδώ, έχουν βρεθεί πάντα κοντά στις όχθες αυτού του ποταμού.

Η ιστορία της παρουσίας του ανθρώπου στην περιοχή Καλαμπάκας - Πύλης, με τα μέχρι στιγμής δεδομένα, αρχίζει κατά τη Μέση Παλαιολιθική εποχή, αιώνα αιώνα της οποίας τοποθετούνται περίπου 100.000 χρόνια από σήμερα. Κατάλοιπα αυτής της εποχής έχουν βρεθεί τα τελευταία χρόνια στο σπήλαιο της Θεόπετρας.

Στην πραγματικότητα τα ευρήματα του σπηλαίου αυτού είναι ως τώρα τα παλιότερα ανασκαμμένα κατάλοιπα της ανθρώπινης παρουσίας σε ολόκληρη τη Θεσσαλία, η ιστορία της οποίας υπολογίζεται ότι άρχισε στη Νεολιθική εποχή, δηλαδή περίπου το 6.500π.Χ. . Χρονολογήσεις που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε άνθρακες απ' αυτό το σπήλαιο ξεπερνούν τα 40.000 χρόνια, ενώ δεν είναι απίθανο στο μέλλον να πλησιάσουν και τα 100.000 χρόνια. Το σπήλαιο κατοικείτο μέχρι περίπου το 3.000π.Χ., όταν ήδη στο κάμπο της Θεσσαλίας είχαν αναπτυχθεί και υπαίθριοι οικισμοί, που είναι γνωστοί με την ονομασία «μαγούλες».



Ένα από τα φύλα που εισήλθαν, οι Θεσσαλοί της Θεσπρωτίας, κυριάρχησε στην Αιολίδα (μεταγενέστερη Θεσσαλιώτιδα, σημερινή Καρδίτσα) πριν από τα μέσα του 12ου αιώνα π.Χ. και τελικά έδωσε στη χώρα αυτή, όπως και στην υπόλοιπη Θεσσαλία, το όνομά της. Ο τύμβος του Εξαλόφου αποτελεί την πρώτη απόδειξη της εισόδου των ηπειρωτικών φύλων στη Θεσσαλία πριν το τέλος των μυκηναϊκών χρόνων.

Η τελική επικράτηση των επήλυδων αυτών επισφράγισε το φυσιολογικό τέλος του μυκηναϊκού πολιτισμού της Θεσσαλίας. Η αναφορά πάντως από τον Όμηρο της Τρίκκης, της Οιχαλίας και της Ιθώμης (κοντά στα όρια με τον Νομό Καρδίτσας) στην Ιλιάδα, μαρτυρά ότι η παρουσία τους ήταν γνωστή και η δύναμή τους υπολογίσιμη. Και αν η Τρίκκη διαθέτει μια ισχυρή εξουσία τότε, είναι βέβαιο ότι η περιοχή της Πιαλείας με τα φαρμακοτριβεία του Ασκληπιού, η Πύλη και η Καλαμπάκα, θα περιλαμβάνονταν στις εκτάσεις αυτής της δύναμης, που ήταν φημισμένη για τα άλογά της.

Στους Αρχαϊκούς Χρόνους (700 - 478 π.Χ.), όταν ο οργανωτής της Θεσσαλίας Αλεύας Πυρρός καθιέρωσε την τετραρχία. Οι τετραρχίες ήταν οι εξής: η Πελασγιώτις, η Φθιώτις, η Θεσσαλιώτις και η Εστιαιώτις ή Ιστιαιώτις. Η τελευταία περιελάμβανε τον σημερινό νομό Τρικάλων. Η περιοχή ήταν πυκνοκατοικημένη, κυρίως γύρω από το ποτάμι και είχε πρωτεύουσα την Τρίκκη. Όπως δείχνουν λείψανα οχυρώσεων και ευρήματα, αλλά και φιλολογικές αναφορές, γνωστές πόλεις ήταν επίσης οι Πιάλεια, Οιχαλία, Αιγίνιο, Φαλώρια, Γόμφοι, Ιθώμη, Μητρόπολη, Οξύνεια, Πελινναίον, Φαρκαδόνα, Φαιστός (κοντά στο σημερινό Ζάρκο) και ο Άτραξ. Η περιοχή λέγεται ότι παλιότερα ονομαζόταν Δωρίς και κατοικούνταν από Δωριείς. Την ονομασία Εστιαιώτις ή Ιστιαιώτις πιθανολογείται ότι οφείλει στους κατοίκους της Ιστιαίας της Εύβοιας, που μετανάστευσαν εκεί όταν κατέλαβαν την πατρίδα τους οι Περραιβοί.

Το 480 π.Χ. οι πόλεις υποτάχθηκαν στους Πέρσες, στην εκστρατεία εναντίον των Ελλήνων. Στη νομισματική ένωση των Θεσσαλών, γύρω στα 470 π.Χ., περιλαμβάνονται Τρίκκη και Φαρκαδών, ενώ το Πελινναίον που ήταν με τη Λάρισα έκοψε δικό του νόμισμα. Το 378 π.Χ. ενώθηκαν με τις άλλες θεσσαλικές πόλεις υπό τον Ιάσονα των Φερών. Το 352 π.Χ. ολόκληρη η Θεσσαλία ενώθηκε με το κράτος του Φιλίππου Β' της Μακεδονίας και το 324 π.Χ. ακολούθησε το Μέγα Αλέξανδρο στην εκστρατεία εναντίον των Περσών.

Περί το 360 π.Χ. ιδρύθηκε το Κοινό των Θεσσαλών, που περιλαμβάνει όλες τις πόλεις της Θεσσαλίας, πλην των Φερών που ήταν ανεξάρτητο κράτος. Λίγο αργότερα οι Θεσσαλοί, δια των ευγενών Αλευαδών της Λάρισας ζήτησαν τη βοήθεια των Μακεδόνων για να απαλλαγούν από τις πιέσεις της τυραννίδας των Φερών. Το έτος 353 π.Χ., ο Φίλιππος, επικεφαλής όλων των στρατιωτικών δυνάμεων του Κοινού των Θεσσαλών, αντιμετώπισε τους Φωκείς που είχαν έρθει σε ενίσχυση των Φερραίων συμμάχων τους και τους κατατρόπωσε. Αμέσως μετά κατέλαβε όσες θεσσαλικές πόλεις είχαν συμπράξει με τους Φωκείς, μεταξύ των οποίων και την Τρίκκη.

Η Μακεδονική κυριαρχία στις θεσσαλικές πόλεις έγινε συν τω χρόνο εξαιρετικά καταπιεστική, οι επανειλημμένες όμως εξεγέρσεις τους πνίγηκαν στο αίμα. Η απόλυτη ηγεμονία των Μακεδόνων στη Θεσσαλία διήρκεσε μέχρι το 197 π.Χ., οπότε η νίκη των Ρωμαίων στις "Κυνός Κεφαλές" της Πελασγιώτιδας δημιούργησε νέα κατάσταση και οι Θεσσαλοί βρίσκονται στο εξής στη διάθεση των Ρωμαίων στρατηγών και υπάτων. Ιδρύθηκε νέο Κοινό των Θεσσαλών από τον στρατηγό Φλαμίνιο, με βασικό όργανο το "Συνέδριο", απαρτιζόμενο από αντιπροσώπους των διαφόρων θεσσαλικών πόλεων. Το 168 π.Χ. οι Ρωμαίοι κατέλαβαν την Τρίκκη.

Υπό την Ρωμαϊκή κυριαρχία η Θεσσαλία έζησε ημέρες μεγάλης δύναμης και ακμής, κυρίως κατά τον 2ο π.Χ. αι. Κατά τη διάρκεια της αυτοκρατορικής περιόδου, οπότε άρχισαν οι εμφύλιοι πόλεμοι των Ρωμαίων, παρακμάζει λίγο-λίγο και κατά τους χρόνους του αυτοκράτορα Τραϊανού (98-117 μ.Χ.) Η πρωτεύουσα Λάρισα δίνει την εικόνα επαρχιακής ρωμαϊκής πόλης ενώ πολύ χειρότερα γίνονται τα πράγματα για τις μικρότερες πόλεις της Θεσσαλίας.

Έτσι εξασθενημένες πέρασαν οι θεσσαλικές πόλεις στην αρχή της Βυζαντινής εποχής, που διαδέχτηκε τη Ρωμαϊκή κυριαρχία στο ανατολικό τμήμα της αυτοκρατορίας.

Οι επιδρομές φύλων από το βορρά είναι διαδοχικές: Γότθων στα 396, Ούννων στα 447, Σλάβων στα 527 και, αργότερα, Σαρακηνών στα 976, Βουλγάρων στα 1025 και Νορμανδών στα 1081 μ.Χ. Στο μεταξύ, από τον 10ο αιώνα, η πεδινή περιοχή του σημερινού νομού Τρικάλων έχει περιέλθει διοικητικά στο θέμα της Θεσσαλονίκης, ενώ η ορεινή περιοχή της Πίνδου στο θέμα της Νικοπόλεως. Στην ίδια περίοδο κάνει την εμφάνισή του το όνομα των Βλάχων, λατινοφώνων της ορεινής Θεσσαλίας και ειδικότερα της Πίνδου, με κυρίαρχη από τότε παρουσία στην ιστορία της περιοχής, σε



σημείο μάλιστα που τμήμα της να ονομάζεται Μεγάλη Βλαχία ήδη από τον 12ο αιώνα.

Από τον 10ο επίσης αιώνα - μέχρι σήμερα - υφίσταται η Μητρόπολη Σταγών, που έδρευε στην ομώνυμη πόλη, τη σημερινή Καλαμπάκα (Αιγίνιο της αρχαιότητας). Μάλιστα, ο ιστορικός Ιωάννης Βογιατζάκης υποστηρίζει πως υπήρχαν δυο σταγοί, το Άστυ, στο σημερινό Καστράκι και το Εμπορείον στη σημερινή Καλαμπάκα. Για πρώτη πάντως φορά το όνομα Σταγοί το συναντούμε στη Διατύπωση του Λέοντος ΣΤ' του Σοφού (9ος-10ος αι.). Το όνομα Σταγοί, κατά τον περιηγητή Πουκεβίλ, είναι παραφθορά της φράσης «στους Αγίους» (πιθανότατα εννοούνται οι βράχοι, λόγω των υπάρχουσών μονών) -στ' Αγιούς-Σταγούς. Ο Ιωάννης Βογιατζιδης υποστηρίζει ότι η λέξη προέρχεται από τη λέξη σιταγωγός-σταγός (αλώνι) ενώ ο αρχαιολόγος - ιστορικός Ι. Γιαννόπουλος, το αποδίδει στη σλαβική λέξη στάγια (θάλαμος, κοίλωμα βράχου).

Το όνομα Καλαμπάκα, αρχίζει να χρησιμοποιείται από την εποχή του σουλτάνου Βαγιαζήτ Β', μετά την τουρκική κατάκτηση της Θεσσαλίας (1393-1394) και προέρχεται κατ' άλλους από τη λέξη Καλεμπάκ (ωραίο φρούριο) και κατ' άλλους από το όνομα πιθανότατα κάποιου επώνυμου άρχοντα.

Επί αυτοκρατορίας Μανουήλ Κομνηνού η πόλη των Σταγών και η περιφέρειά της υπάγονται στο Θέμα των Σερβίων, που από τον 12ο αι. αποτελεί ξεχωριστό θέμα. Όταν στα 1204, οι Φράγκοι καταλαμβάνουν την Κωνσταντινούπολη και επεκτείνονται σιγά-σιγά σ' όλη την Ελλάδα, ο Ν. Τρικάλων περνά στην κυριαρχία του Ελληνικού Δεσποτάτου της Ηπείρου του Μιχαήλ Αγγέλου Κομνηνού Δούκα, ο οποίος παραχώρησε στο νόθο γιο του, σεβαστοκράτορα Ιωάννη Άγγελο Κομνηνό Δούκα τον έλεγχο της Θεσσαλίας, που επονομάζεται τότε Μεγάλη Βλαχία. Ο Ιωάννης Άγγελος αναφέρεται σε χρονικό σημείωμα του 1788, το οποίο αναγράφεται στον κώδικα 793 της Ι.Μ. Αγ. Παντελεήμονος Αγ. Όρους, ως ο ιδρυτής της Ι.Μ. Μεγάλων Πυλών, στα Βόρεια της Πύλης.

Η Πύλη (παλιά Πόρτα) είναι κτισμένη ανάμεσα στον Ίταμο και στον Κόζιακα, στη βάση που ενώνει την Ήπειρο με τη Θεσσαλία και χωρίζεται με τον Πορταϊκό ποταμό από τον νέο οικισμό Πόρτα Παναγιά, όπου βρισκόταν η βυζαντινή πόλη «Μεγάλοι Πύλοι» ή Μεγάλη Πόρτα. Η ονομασία Πύλη μαρτυρεί πόσο σημαντική ήταν η τοποθεσία, ως είσοδος στην Ήπειρο.

Οι Καταλανοί αναστατώνουν και λεηλατούν άγρια το Ν. Τρικάλων στα 1309 - 1311, εποχή κατά την οποία την διοίκηση της περιοχής έχουν οι βυζαντινοί ευγενείς,

Στέφας και Μιχαήλ Γαβριηλόπουλος, με τίτλους όπως αυθέντης της Δ. Θεσσαλίας, Σεβαστοκράτωρ και Δεσπότης της Βορείου Θεσσαλίας, αλλά τυπικά η περιοχή υπάγεται στο Δεσποτάτο της Ηπείρου. Η άγρια φορολογία και οι σκληρές συνθήκες που επέβαλαν στο λαό οι Γαβριηλόπουλοι, οδήγησαν στην απομάκρυνσή τους και στα 1333 η Δ. Θεσσαλία υπάγεται και πάλι στην Βυζαντινή αυτοκρατορία με τον Ανδρόνικο Γ' Παλαιολόγο.

Όμως, αυτή η ειρηνική περίοδος για την περιοχή θα είναι πολύ μικρή, γιατί ήδη μετά το 1318, την περιοχή των Τρικάλων, εποφθαλμιούν αρκετοί επιδρομείς, με κυριότερους τους Αλβανούς, ενώ και στο εσωτερικό οι πολλές εμφύλιες διαμάχες έμελλε να ανοίξουν το δρόμο, στην κατάληψη της Θεσσαλίας από τους Σέρβους με ηγεμόνα το Στέφανο Δουσάν. Αυτός ορίζει ως κυβερνήτη της περιοχής τον Γρηγόριο Πρελούμπιο, με έδρα τα Τρίκαλα, ο οποίος προηγουμένως εισέβαλε σ' αυτήν και την κατέλαβε χωρίς αντίσταση.

Μετά το θάνατο του Γρηγορίου Πρελούμπιου, ο ετεροθαλής αδερφός του Στέφανου Δουσάν, Συμεών Ούρεσης αναλαμβάνει την συνέχιση της σέρβικης εξουσίας στη Θεσσαλία. Γύρω στα 1370, ο Συμεών Ούρεσης πεθαίνει και αφήνει στον θρόνο τον Ιωάννη Ούρεση, ο οποίος ήδη από το 1359 - 1360 είχε αναγορευθεί σε συμβασιλέα, σε ηλικία μόλις 10 ετών.

Οι Τούρκοι πρωτοεισέβαλαν στην Ανατολική Θεσσαλία το 1393 και προέβησαν σε εποικισμό της με Τούρκους εποίκους από τη Μ. Ασία. Δύο χρόνια αργότερα, το 1395, προωθήθηκαν προς τα δυτικά και κατέλαβαν την πόλη των Τρικάλων, την οποία κατέστησαν προχωρημένη στρατιωτική βάση εναντίον των ανυπότακτων κατοίκων της Πίνδου και των Αγράφων. Η κατάκτηση της πεδινής δυτικής Θεσσαλίας έγινε με ειρηνικό τρόπο και χωρίς αντίσταση, λόγω της ακαταστασίας που επικρατούσε σ' αυτήν το 14ο αιώνα, κατά τον οποίο βρισκόταν κάτω από διάφορους δυνάστες, καθώς επίσης και λόγω της βαριάς φορολογίας και των καταπιέσεων που είχαν εξαθλιώσει τους ελεύθερους γεωργούς και δουλοπάροικους. Οι μεγάλες εκτάσεις πέρασαν στα χέρια των Τούρκων και έτσι δημιουργήθηκαν τα πρώτα τουρκικά τσιφλίκια στη Θεσσαλία.

Το 1444 σημειώθηκε μια νικηφόρα εξέγερση των Θεσσαλών εναντίον των Τούρκων. Επικεφαλής σ' αυτήν ήταν ο δεσπότης του Μιστρά, Κωνσταντίνος Παλαιολόγος, ο μετέπειτα τελευταίος αυτοκράτορας του Βυζαντίου. Στην εξέγερση έλαβαν μέρος και οι Βλάχοι της Πίνδου. Προσωρινά τοποθετήθηκε Έλληνας διοικητής της Δυτικής Θεσσαλίας με έδρα το Φανάρι. Την άνοιξη όμως του 1446 ο

Τούρκος στρατηγός Τουραχάν Μπέης εξεστράτευσε με πολυάριθμο στρατό εναντίον της Θεσσαλίας και ανάγκασε τον Κωνσταντίνο Παλαιολόγο να την εγκαταλείψει στην οριστική κυριαρχία των Τούρκων, η οποία κράτησε έως το 1881. Αμέσως μετά την εγκατάσταση των Τούρκων στην περιοχή των Τρικάλων άρχισε μαζική φυγή των Ελλήνων από τα πεδινά προς τα ορεινά και κυρίως προς τις δυσπρόσιτες πλαγιές της Πίνδου και των Χασίων, οι οποίες γέμισαν από γραφικά χωριουδάκια γεμάτα ζωή. Τα χωριά αυτά γέννησαν και έθρεψαν τους «κλέφτες», οι οποίοι αποτέλεσαν την κύρια δύναμη αντίστασης εναντίον των Τούρκων και πρωτοστάτησαν στους απελευθερωτικούς αγώνες μερικούς αιώνες αργότερα.

Στη διάρκεια της Γερμανοϊταλικής Κατοχής (1941-1944) η ορεινή περιοχή του νομού Τρικάλων υπήρξε ένα από τα σπουδαιότερα κέντρα της Αντίστασης και βρισκόταν υπό τον έλεγχο του ΕΑΜ – ΕΛΑΣ, που είχε μάλιστα το Γενικό Στρατηγείο του στο ορεινό χωριό Περούλι της Πίνδου. Στο ίδιο χωριό εγκαταστάθηκε και η έδρα του κοινού Γενικού Στρατηγείου των αντιστασιακών οργανώσεων ΕΛΑΣ, ΕΔΕΣ, ΕΚΚΑ και της Αγγλικής Αποστολής.

Τέλος, την περιοχή των Χασίων και του Ασπροποτάμου διέσχισε ο Άρης Βελουχιώτης στην προσπάθειά του να φτάσει στη Ρούμελη το καλοκαίρι του 1945. Ο θάνατος τον βρήκε στις 17 Ιουλίου στην κοίτη του Αχελώου, κάτω από το χωριό Μυρόφυλλο.

### **3.4 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Χαρακτηριστικό του Νομού Καρδίτσας είναι ότι μοιράζεται κατά το ήμισυ ανάμεσα στο πρωτογενώς ή δευτερογενώς επηρεασμένο φυσικό περιβάλλον από τον άνθρωπο, που περιλαμβάνει δάση, νερά, βοσκοτόπια, φαράγγια, λίμνες, χωριά κλπ. και στο πεδινό περιβάλλον που περιλαμβάνει καλλιεργούμενες εκτάσεις και είναι αμιγώς ανθρωπογενές πλέον. Το μεγαλύτερο τμήμα των δασών καταλαμβάνουν τα δάση δρυός τα οποία καλύπτουν έκταση 7100 ha και τα δάση ελάτης που καλύπτουν έκταση 2400 ha, ενώ σημαντικό αριθμό εκτάσεων στα ορεινά του νομού καταλαμβάνουν τα μικτά δάση δρυός – ελάτης και ελάτης δρυός, ενώ ένα μικρότερο ποσοστό καταλαμβάνεται από μικτά δάση δρυός – καστανιάς. Ο κάμπος της Καρδίτσας καταλαμβάνεται σχεδόν αποκλειστικά από καλλιέργεια βαμβακιού ή

οποία είναι πολύ απαιτητική σε νερό και υλοποιείται σε όλα τα στάδια μόνο με μηχανικά μέσα.

Η γεωμορφολογία του νομού Καρδίτσας παρουσιάζει μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνει δύο τμήματα: ένα πεδινό και ένα ορεινό – ημιορεινό. Το πεδινό τμήμα καλύπτει σχεδόν τη μισή έκταση του νομού (49%), ενώ η υπόλοιπη είναι ορεινή (42%) και ημιορεινή (9%). Το ορεινό ημιορεινό τμήμα (περιοχή Αγράφων-Αργιθέας) διαιρείται περαιτέρω σε τρεις υποενότητες μία ημιορεινή (περιοχής λίμνης Ταυρωπού) και δύο καθαρά ορεινές (περιοχή Αγράφων- Μουζακίου και περιοχή Σμοκόβου). Η Γεωμορφολογία του νομού είναι τέτοια που τον εντάσσει σε ευρύτερες γεωγραφικές ζώνες. Συγκεκριμένα το πεδινό τμήμα, αποτελεί τμήμα της Θεσσαλικής πεδιάδας, ενώ το ορεινό αποτελεί τμήμα του ευρύτερου ορεινού όγκου της Πίνδου. Οι δυσπρόσιτες ορεινές περιοχές αποκόπτουν το νομό από τη δυτική Ελλάδα. Οι πεδινές του εκτάσεις είναι σε μεγάλο βαθμό καλλιεργούμενες. Οι υψομετρικές διαφορές του από τον κάμπο μέχρι την οροσειρά των Αγράφων δημιουργούν όπως είναι φυσικό και διαφορετικά τοπία -και συνεπώς διαφορετικές φυτικές διαπλάσεις- τα οποία κατατάσσονται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες:

- ✓ Το πεδινό τοπίο που κατά κύρια διαμόρφωση είναι αγροτικό με αροτραίες καλλιέργειες.
- ✓ Το πεδινό τοπίο με δενδρώδεις καλλιέργειες
- ✓ Το ορεινό τοπίο με τη δασική βλάστηση
- ✓ Το ημιορεινό με μικτή χαμηλή και αραιή δασικής βλάστησης με φρυγανότοπους και με καλλιέργειες. (Βαβίζος κ.ά., 1997)

Η δυτική και η νότια περιοχή του νομού περιλαμβάνει τις διακλαδώσεις της Πίνδου και των Αγράφων. Το ΝΑ τμήμα καλύπτεται από χαμηλά βουνά, παρακλάδια του Τυμφρηστού. Τα Άγραφα, η αρχή της Ν. Πίνδου, κυριαρχούν στο τοπίο (οι ψηλότερες κορυφές της περιοχής είναι: Καράβα -υψ. 2.184 μ., Ντελιδήμι -υψ. 2.163 μ., Βουτσικάκι -υψ. 2.154 μ. και ο πιο χαρακτηριστικός ορεινός σχηματισμός είναι η «Κοιμωμένη» των Αγράφων που σχηματίζεται από τις κορυφές Πέντε Πύργοι, Φλυτζάνι, Πλάκα και Μπορλέρο.). Το Δ-ΒΔ τμήμα του Νομού Καρδίτσας καταλαμβάνει η Αργιθέα που είναι επίσης ορεινό κομμάτι του, με έντονο πολυσχιδές ανάγλυφο, πολύμορφες εξάρσεις και ποικιλία υψομέτρων (από 250-2180μ.), που προσδίδουν μια μοναδική άγρια ομορφιά και βέβαια μεγάλη βιοποικιλότητα. Οι ψηλότερες κορυφές της Αργιθέας είναι: Αφεντικό (1597μ.), Ζυγουρολίβαδο (1971μ.), Δερματάς (1722μ.), Καραβούλα (1862μ.) και Τύμπανος (1750μ.).

Η κύρια πεδιάδες στην οποία ανήκει η πεδινή έκταση του νομού είναι η Δυτική πεδιάδα της Περιφέρειας Θεσσαλίας η οποία χωρίζεται από την Ανατολική Θεσσαλική πεδιάδα μέσω των όρεων Ζάρκου, Τιτάνου, Φυλλίου και Χαλκοδονίου. Τα δύο τμήματα, της Ανατολικής και της Δυτικής Θεσσαλικής πεδιάδας επικοινωνούν μεταξύ τους δια των στενών του Τσιοτίου μεταξύ των ορέων Ζάρκου προς βορρά και Τιτάνου προς νότο, απ' όπου διέρχεται και ο Πηνειός ποταμός.

Στο νομό υπάρχουν αρκετοί χείμαρροι και ρέματα (Τσαμασόρευμα, Ενιπέας, Σοφαδίτης, Φαρσαλιώτης, Καράμπαλης, Παλιούρις, Πάμισος κ.λπ.), καθώς και πηγές μεγάλης παροχής των οποίων τα ύδατα χρησιμοποιούνται για ύδρευση και άρδευση. Οι λεκάνες απορροής που καλύπτουν το νομό είναι δέκα με κυριότερους τον ταμιευτήρα του Ταυρωπού (ή Μέγδοβα) που βρίσκεται στα Άγραφα, στην κεντρική και ανατολική Πίνδο (Είναι πιο γνωστός ως λίμνη Ν. Πλαστήρα) και τον ταμιευτήρα του Σμόκοβου (νέα τεχνητή λίμνη).

Το κλίμα της Καρδίτσας, λόγω της παρουσίας μεγάλων ορεινών όγκων στο έδαφος της αλλά και στους γύρω νομούς, είναι ηπειρωτικό (ετήσιο θερμοκρασιακό εύρος μεγαλύτερο από 200 C). Τον Ιανουάριο, που είναι και ο ψυχρότερος μήνας, η θερμοκρασία κυμαίνεται γύρω στους 6ο C. Ο χειμώνας είναι εξαιρετικά δριμύς, ο παγετός αποτελεί συνηθισμένο φαινόμενο και οι χειμερινές θερμοκρασίες κυμαίνονται συχνά κάτω από τους -10ο C. Οι ξηροί και ορμητικοί άνεμοι που κατεβαίνουν από τα χιονισμένα βουνά επιτείνουν τη δριμύτητα του χειμώνα. Η επίδραση της θάλασσας δεν φτάνει στην περιοχή λόγω του εμποδίου που προβάλλουν τα βουνά της Πίνδου, γι' αυτό το καλοκαίρι είναι ιδιαίτερα θερμό στα πεδινά, όπου η θερμοκρασία υπερβαίνει συχνά τους 40ο C. η περιοχή είναι πολύ υγρή το χειμώνα και ξηρή το καλοκαίρι. Η νέφωση είναι μεγάλη τους χειμερινούς μήνες και μικρή τους καλοκαιρινούς (92 αίθριες και 95 νεφοσκεπείς ημέρες το έτος). Οι διευθύνσεις των ανέμων είναι πολύπλοκες, κυρίως εξαιτίας του πολυσχιδούς αναγλύφου. Η βροχή δεν παρουσιάζει μεγάλα ύψη: το ετήσιο βροχομετρικό ύψος ανέρχεται στα 1.200 χιλιοστά στα ορεινά τμήματα και στα 500-700 στα πεδινά, ενώ οι χιονοπτώσεις είναι συχνές, κυρίως στα ορεινά.

Στο νομό Καρδίτσας υπάρχουν τρεις περιοχές που ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000:



## Α) Περιοχή λίμνης Ταυρωπού (GR1410001)

Ο τόπος «περιοχή Λίμνη Ταυρωπού» έχει συμπεριληφθεί στο παραπάνω Δίκτυο και περιλαμβάνει 7 τύπους οικοτόπων, οι οποίοι περιλαμβάνουν περιοχές εσωτερικών υδάτων και δασών. Περιλαμβάνει τη λίμνη Ταυρωπού ενώ τα πιο εκτεταμένα δάση είναι εκείνα που αποτελούνται αμιγώς από *Abies borisii-regis* (κωδικός 9270). Σε μικρές συστάδες καθώς και ως μεμονωμένα δένδρα εμφανίζονται πολλά είδη ξυλωδών φυτών δημιουργώντας ένα μωσαϊκό βλάστησης στην περιοχή.

Η χλωρίδα της Λίμνης Ταυρωπού είναι πλούσια σε κοινά είδη, αλλά συμπεριλαμβάνει και ενδημικά και σπάνια είδη. Παρόμοια και η πανίδα της περιοχής είναι ενδιαφέρουσα. Έχουν καταγραφεί πολλά είδη ασπόνδυλων, μεταξύ αυτών ενδημικά και σπάνια είδη, Επιπλέον η περιοχή φιλοξενεί σπάνια και προστατευόμενα είδη αμφιβίων και ερπετών.

Η οικονομική αξία της περιοχής συνίσταται σε δύο πλουτοπαραγωγικές πηγές: α) την ξυλεία και την παραγωγή αρωματικών φυτών και ανθέων καθώς και β) τον τουρισμό. Οι δύο αυτές δραστηριότητες υποστηρίζουν τα χωριά και της τοπικές κοινωνίες. Στα χωριά της λίμνης Ταυρωπού διατηρείται η τοπική παραδοσιακή αρχιτεκτονική που αποτελεί κομμάτι του φυσικού περιβάλλοντος. Η σπάνια αισθητική αξία της περιοχής εστιάζεται σ' αυτήν ακριβώς την αρμονία ανθρώπινης παρουσίας και περιβάλλοντος και στο συνδυασμό του ορεινού και παραθαλάσσιου τοπίου. Συμπερασματικά, το Πήλιο είναι τόπος όπου διατηρείται η καλή κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος και ταυτόχρονα δραστηριοποιείται της σημαντικός αριθμός κατοίκων.

## Β) Άγραφα (GR1410002)

Ο τόπος «Άγραφα» με κωδικό GR1410002 έτσι όπως περιγράφεται στην τυποποιημένη μορφή δεδομένων του προγράμματος “ΦΥΣΗ 2000” είναι τύπου Β, δηλαδή τόπος Κοινοτικού Ενδιαφέροντος που δεν σχετίζεται με άλλες περιοχές του δικτύου “Φύση 2000”. Η περιοχή βρίσκεται στη Νότια Πίνδο και σ' αυτήν εντάσσονται δύο κορυφές με απόκρημνες πλαγιές το Βουτσικάκι και το Αυγό. Η περιοχή είναι ιδιοκτησία του ελληνικού δημοσίου και των τοπικών κοινοτήτων και ανήκει στο Νομό Καρδίτσας (51% της περιοχής) και στο Νομό Ευρυτανίας (49% της περιοχής).

Η αντιστοίχιση των τύπων οικοτόπων που περιλαμβάνονται στον τόπο με τις χαρτογραφικές μονάδες βλάστησης της περιοχής μελέτης δίνονται στον ΠΙΝΑΚΑ που ακολουθεί. Ο χαρακτήρας της περιοχής είναι τυπικός των ορεινών εκτάσεων της Ελλάδας, με αντιπροσωπευτικούς οικοτόπους και είδη της αλπικής και υποαλπικής ζώνης. Βασικό στοιχείο για την αξιολόγηση της περιοχής είναι το πλήθος των ενδημικών φυτών της Βαλκανικής Χερσονήσου, της Ελλάδας και των τοπικών ενδημικών φυτικών ειδών. Η ύπαρξη πλήθους ενδημικών ειδών αποδίδεται στη γεωμορφολογία, στη σχετική απομόνωση και στο υψόμετρο της περιοχής. Οι αλπικοί και υποαλπικοί βιότοποι συγκροτούν ενδιαιτήματα σπάνιων ειδών που χρήζουν προστασίας. Οι συστάδες της υβριδογενούς ελάτης διατηρούνται σε άριστη κατάσταση, ενώ η παρουσία προστατευόμενων θηλαστικών και αρπακτικών πτηνών προσδίδουν στην περιοχή μεγάλη αξία. Στην περιοχή απαντώνται:

- 39 είδη φυτών (ενδημικά, σπάνια, προστατευόμενα ή απειλούμενα)
- 5 είδη αμφιβίων και ερπετών του Παραρτήματος II της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ και 4 είδη αμφιβίων προστατευόμενα από την Ελληνική Νομοθεσία και διεθνείς συμβάσεις και Οδηγίες (σύμβαση της Βέρνης, Οδηγία 92/43/ΕΟΚ)
- 2 είδη θηλαστικών του Παραρτήματος II της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ ένα εκ των οποίων είναι είδος προτεραιότητας.
- 28 είδη πτηνών που περιλαμβάνονται είτε σε διεθνείς συμβάσεις είτε στο Εθνικό Κόκκινο Βιβλίο.

### Γ) Περιοχή «Κοιλάδα Αχελώου» (GR 2110003)

Πρόκειται για τη λεκάνη απορροής του Αχελώου, η οποία ανήκει εν μέρει στους Ν. Καρδίτσας, Τρικάλων και Άρτας

Το έδαφος του Ν. Τρικάλων είναι στη μεγαλύτερη έκτασή του ορεινό, με όλα τα στοιχεία του ορεινού τοπίου, όπως απότομες κλίσεις, έντονη χιονοκάλυψη και αραιοκατοίκηση. Το υψόμετρο του συνόλου του Νομού ξεπερνά τα 200 m, σε ορισμένες μάλιστα περιοχές είναι μεγαλύτερο των 2.000 m (περιοχή της Πίνδου). Οι ορεινές και ημιορεινές εκτάσεις καταλαμβάνουν τα 8/10 του Νομού. Οι πεδινές εκτάσεις φτάνουν σε 555,7 Km<sup>2</sup>, οι ημιορεινές σε 378 Km<sup>2</sup> και οι ορεινές σε 2.440 Km<sup>2</sup>. Αόγω της γεωμορφολογίας του, ο Νομός καλύπτεται στο μεγαλύτερο ποσοστό του από δάση (30%) ή από βοσκότοπους (42%) και μόνο το 20% αποτελείται από



γεωργικές εκτάσεις, ενώ το υπόλοιπο 8% είναι διάφορες άλλες μορφές (οικισμοί 3,51%, υδάτινες εκτάσεις 1,66% και λοιπές εκτάσεις 3,30%). Οι βοσκότοποι καταλαμβάνουν ένα μεγάλο ποσοστό της συνολικής έκτασης του Νομού, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους είναι ορεινοί (δασικοί).

Η οξυά, η δρυς, το έλατο και το πεύκο είναι τα δασικά είδη που συναντιόνται κυρίως στο Νομό, ενώ η παραγόμενη ξυλεία θεωρείται από τις καλύτερες της χώρας μας.

Τα κυριότερα όρη του Ν. Τρικάλων είναι τα Τζουμέρκα ή Αθαμανικά (2.429 m) και ο Λάκμος ή Περιστέρι (2.295 m) που χωρίζουν το Νομό από τους Νομούς Άρτας και Ιωαννίνων αντίστοιχα, η οροσειρά της Ν. Πίνδου (2.148 m), ο Κόζιακας (1.901 μ.μ), τα Χάσια (1.554 m) και τα όρη του Ζάρκου. Το Κεντρικό, Νότιο και Ανατολικό τμήμα του Νομού είναι πεδινό. Η πιο ορεινή περιοχή είναι η Δυτική, όπου υψώνονται τα Αθαμανικά όρη και τα όρη της νότιας Πίνδου. Στο βορειοδυτικό άκρο του Νομού υπάρχει το διάσελο (αυχένας) της Κατάρας ή Ζυγού από όπου επικοινωνεί η Θεσσαλία με την Ήπειρο. Ο Νομός χαρακτηρίζεται από του περίφημους βράχους των Μετεώρων, ο οποίοι υψώνονται ανάμεσα στα όροι Αντιχάσια, Χάσια και Κόζιακα, Βόρεια της Καλαμπάκας.

Η μοναδική πεδινή περιοχή του Νομού εκτείνεται στο Νοτιοανατολικό τμήμα του Νομού και αποτελεί προέκταση και τμήμα της μεγάλης πεδιάδας της Θεσσαλίας. Οι κυριότεροι ποταμοί που διαρρέουν το Ν. Τρικάλων είναι ο Αχελώος στο Δυτικό άκρο του και ο Πηνειός. Παραπόταμοι του Αχελώου είναι ο Καμναϊτικός και το Βαθύρρεμα. Παραπόταμοι του Πηνειού είναι ο Ληθαίος ή Τρικαλιώτικος, ο Κουμέρκης και ο Ντολερίτης. Άλλοι μικροί ποταμοί είναι ο Μαλακασιώτικος και το Μουργκάνι.

Το κλίμα του νομού είναι ηπειρωτικό. Η μέση ετήσια θερμοκρασία στις πεδινές περιοχές κυμαίνεται γύρω στους 16-17ο C και οι τιμές της πέφτουν προχωρώντας προς τα ορεινά. Στα πεδινά τον χειμώνα επικρατούν χαμηλές θερμοκρασίες, εξαιτίας των ανέμων που φτάνουν από τα χιονισμένα βουνά, ενώ τα καλοκαίρια είναι εξαιρετικά θερμά. Οι βροχοπτώσεις επηρεάζονται από τη διάταξη των ορεινών όγκων και των πεδινών τμημάτων. Στα δυτικά ορεινά τμήματα του νομού το ετήσιο ύψος υπερβαίνει τα 1.200 χιλιοστά, ενώ στα πεδινά κυμαίνεται μεταξύ 400 και 600 χιλιοστών.

Στο νομό Τρικάλων υπάρχουν τρεις γεωγραφικές περιοχές που ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000 και είναι:

## Α) Η περιοχή Ασπροποτάμου (κωδικός GR 1440001)

Ο τόπος « Ασπροπόταμος» με κωδικό GR 1440001 αποτελείται από μια μεγάλη ποικιλία οικοσυστημάτων όπως παραποτάμια δάση, βραχοπλαγιές, αλπικά λιβάδια, κλπ. Επίσης, στην περιοχή υπάρχουν σπάνια είδη θηλαστικών όπως είναι ο λύκος, η αρκούδα αλλά και αρπακτικά πουλιά.

Οκτώ δάση απαρτίζουν ένα μοναδικό κατάφυτο σύμπλεγμα σπάνιας βλάστησης και αισθητικής στη καρδιά του Ασπροποτάμου, νοτιοδυτικά του νομού Τρικάλων. Ένα μοναδικό σε έκταση και ομορφιά τοπίο που μένει ανέπαφο από μαζικές τουριστικές επιδρομές και περιμένει υπομονετικά τη σωστή στιγμή να υψώσει υπερήφανα το ανάστημά του.

## Β) Η περιοχή Κόζιακα (Κερκέτιο Όρος) (κωδικός GR 1440002)

Το Κερκέτιο όρος (Κόζιακας) βρίσκεται στο Ανατολικό άκρο της κεντρικής Πίνδου. Στην περιοχή του Κόζιακα υπάρχουν 11 είδη γλωρίδας που είναι ενδημικά ή προστατεύονται από την Ευρωπαϊκή και την Ελληνική νομοθεσία. Η περιοχή έχει χαρακτηριστεί ως «Περιοχή Ελεγχόμενης Θήρευσης και καταφύγιο θηραμάτων».

Εδώ υπάρχουν πληθυσμοί μεγάλωσμων θηλαστικών - θηραμάτων όπως το Ελάφι (*Cervus elaphus*) και το Ζαρκάδι (*Capreolus capreolus*) και το Αγριογούρουνο (*Sus scrofa*), τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης διαχείρισης και προστασίας, κυρίως από την λαθροθηρία.

Τρία είδη ζώων που αποτελούν θηράματα - το Πλατόνι (ένα είδος ελαφιού που η επιστημονική του ονομασία είναι *Dama dama*), ένα είδος φασιανού (*Phasianus colchicus*) και είδος πέρδικας - έχουν εισαχθεί και εκτρέφονται στην περιοχή.

Η περιοχή είναι εξίσου σημαντική και για τα είδη άγριας πανίδας που φιλοξενεί, μιας και είναι ένας από τους σπάνιους βιοτόπους για την Αρκούδα (*Ursus arctos*), το Λύκο (*Canis lupus*) και το Αγριόγιδο (*Rupicapra rupicapra balcanica*).

Άλλα σημαντικά είδη θηλαστικών που απαντώνται στην περιοχή του Κόζιακα και προστατεύονται από την Ελληνική Νομοθεσία είναι η Νυφίτσα (*Mustela nivalis*), ο Σκίουρος (*Sciurus vulgaris*) και η Αγριόγατα (*Felis silvestris*).

Το βουνό φιλοξενεί σημαντικούς πληθυσμούς μεγάλων αρπακτικών, κυρίως γυπών, και έχει χαρακτηριστεί ως «Σημαντική Περιοχή για τα πουλιά» (Important Bird Area). Χαρακτηριστικά είδη είναι το Όρνιο (*Gyps fulvus*), ο Χρυσαιτός (*Aquila chrysaetos*), ο Ασπροπάρης (*Neophron percnopterus*), το Χρυσογέρακο (*Falco*

biarmicus), ο Γυπαετός (*Gypaetus barbatus*), ο Αετομάχος (*Lanius collurio*), η Βαλκανοτσικλητάρρα (*Dendrocopos syriacus*), ο Σκουρόβλαχος (*Emperiza caesia*), ο Βλάχος (*Emperiza hortulana*) και η Δενδροσταρήθρα (*Lullula arborea*).

Γ) Η περιοχή των ορέων Αντιχασίων και Μετεώρων (κωδικός GR 1440003).

Ο τόπος «Αντιχάσια Όρη – Μετέωρα» με κωδικό GR 1440003 αποτελείται από εκτεταμένα δρυοδάση και γυμνούς βράχους. Επιπλέον στην περιοχή υπάρχουν πολλά ενδημικά φυτά αλλά και σπάνια πουλιά όπως ο ασπροπάρης, ο τσίφτης. Ο τόπος αυτός έχει χαρακτηριστεί ως τόπος με υψηλή αισθητική αξία και ανήκει στον τύπο Α.

Επίσης υπάρχουν και άλλες 3 περιοχές που καλύπτουν μικρά τμήματα του νομού και έχουν ενταχθεί και αυτές στο Δίκτυο NATURA 2000:

- Η περιοχή των Στενών του Καλαμακίου (κωδικός GR 1440004)
- Η περιοχή της Κοιλιάδας του Αχελώου (κωδικός GR 2110003)
- Η περιοχή Μετσόβου (Ανήλιο-Κατάρρα) (κωδικός GR 2130006).

### **3.5 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Ο Νομός Καρδίτσας, όπως και ο νομός Τρικάλων ανήκουν διοικητικά στην Περιφέρεια Θεσσαλίας. Από την 1/1/1999 με την εφαρμογή του νόμου 2503/97 «Ι. Καποδίστριας», που είχε ως στόχο την μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Δημόσιας Διοίκησης, ο νομός Καρδίτσας διαιρείται σε 20 Δήμους και 1 Διευρυμένη Κοινότητα και πρωτεύουσα του νομού είναι η πόλη της Καρδίτσας.

Ο νομός Καρδίτσας αποτελείται κατά βάση από μη αστικό πληθυσμό, αλλά και από υψηλή συγκέντρωση του αστικού πληθυσμού στη μοναδική πόλη του νομού. Σε δεύτερη φάση ο πληθυσμός συγκεντρώνεται στις μικρές πόλεις (Σοφάδες, Παλαμάς, Μουζάκι) που ο πληθυσμός τους αυξάνει σταθερά τα τελευταία χρόνια.

Στους μικρούς οικισμούς παρατηρείται πληθυσμιακή αφαίμαξη και ερήμωση. Οι οικισμοί παρουσιάζουν δραματική μείωση των μεγεθών τους και αντιστροφή της πληθυσμιακής πυραμίδας.

Με βάση τα παραπάνω ο νομός Καρδίτσας θα πρέπει να προσαρμόσει τη λειτουργία του σε ένα κέντρο – πόλη πλαισιωμένο με τρεις μικρές πόλεις και πολλούς μικρότερους οικισμούς. Απαιτείται ανάπτυξη οργανικών συνδέσεων με τα αστικά

κέντρα της περιφέρειας, ώστε να πλαισιωθεί το υπάρχον σύστημα των οικισμών και εξυπηρετήσεων.

Στο νομό Καρδίτσας σύμφωνα με τη μελέτη ΥΧΟΠ '84 διακρίνονται 13 οικιστικές ενότητες ενώ οι νέοι ΟΤΑ που δημιουργήθηκαν είναι 21. Μόνο η οικιστική ενότητα της Ιτέας ταυτίζεται με το νέο ΟΤΑ που έχει σαν έδρα την Ιτέα. Όπως φαίνεται και στον πίνακα, στις περισσότερες οικιστικές ενότητες παρατηρούνται μικρές διαφορές που αφορούν κυρίως τη προσθαφαίρεση μικρού αριθμού οικισμών. Σημαντικές διαφορές εντοπίστηκαν στις οικιστικές ενότητες Μαγούλας, Καστανέας και Καλλιφωνίου. Πιο συγκεκριμένα, η οικιστική ενότητα Μαγούλας διασπάστηκε και οι οικισμοί της υπήχθησαν σε δύο νέους δήμους με έδρα το Αγναντερό και το Μουζάκι οι οποίοι είχαν συμπεριληφθεί στις οικιστικές ενότητες Προαστίου και Μουζακίου αντίστοιχα. Επίσης, μεγάλο μέρος της οικιστικής ενότητας Καστανέας συμπεριλήφθηκε στο νέο δήμο Ιτάμου με έδρα το Καλλίθηρο που είχε συμπεριληφθεί στην οικιστική ενότητα Καλλιφωνίου.

Οι οικισμοί της Περιφέρειας Θεσσαλίας κατατάσσονται σε 5 επίπεδα βάση του διοικητικών και κοινωνικών εξυπηρετήσεων που παρέχουν και της σχέσης εξάρτησης που έχουν μεταξύ τους.

Στο Νομό Καρδίτσας υπάρχει ένας (1) οικισμός 2ου επιπέδου, η πόλη της Καρδίτσας, 3 οικισμοί 3ου επιπέδου, ο Παλαμάς, το Μουζάκι και οι Σοφάδες και 13 οικισμοί 4<sup>ου</sup> επιπέδου (Ιτέα, Προάστιο, Ανθηρό, Βραγκιανά, Πετρίλο, Μεσενικόλας, Καστανιά, Νεράϊδα, Μαγούλα, Φανάρι, Καλλιφώνι, Λεοντάρι, Λουτροπηγή). Από τους οικισμούς του 4ου επιπέδου το Ανθηρό, η Καστανιά, η Μαγούλα και το Λεοντάρι θεωρούνται ενισχυμένοι οικισμοί ως προς το επίπεδό τους. Όλοι οι υπόλοιποι οικισμοί του νομού είναι 5ου επιπέδου.

#### Καρδίτσα (2ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο, Εθνικός Οργανισμός Πρόνοιας

*Εκπαίδευση:* 7 Γυμνάσια, 4 Λύκεια, 6 ειδικά σχολεία, 1 ΑΕΙ, 1 ΤΕΙ

*Πολιτιστικά:* Δημοτική Λαϊκή βιβλιοθήκη, Δημοτική Παιδική βιβλιοθήκη, Δημοτικό θέατρο, Λαογραφικό μουσείο, ΝΕΛΕ, Δημοτικό Ωδείο

*Αθλητισμός:* Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Κλειστό γυμναστήριο, κλειστό κολυμβητήριο, στάδιο

*Λοιπές υπηρεσίες:* ΟΤΕ, ΔΕΗ, Δημοτική Επιχείρηση τουρισμού, δημοτική επιχείρηση ύδρευσης, δημοτική αστυνομία, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, Υπηρεσία Εσωτερικών, ΔΟΥ, Διεύθυνση Δασών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Δικαστήριο Ανηλίκων,

Ειρηνοδικείο, Παισματοδικείο, Κτηματική Υπηρεσία, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Στρατός, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Αστυνομική διεύθυνση Καρδίτσας, Αστυνομικό τμήμα, Αστυνομικό τμήμα Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφερ. Καρδίτσας, Παράρτημα σχολής αστυφυλάκων, Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Γεωργίας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Απασχόλησης, Γεωργικής Ανάπτυξης, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Εγγείων Βελτιώσεων, Κτηνιατρικής, Κοινωνικής Πρόνοιας, Πολεοδομίας-Πολεοδομικών Εφαρμογών και Περιβάλλοντος, Σχεδιασμού και Προγραμματισμού, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Υγείας και Δημόσιας Υγιεινής, Αγροφυλακής.

Μουζάκι (3ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Κέντρο Υγείας

*Εκπαίδευση:* 2 Γυμνάσια, 1 Λύκειο

*Πολιτιστικά:* Κέντρο Λαϊκής Επιμόρφωσης, Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας

*Αθλητισμός:* -

*Λοιπές υπηρεσίες:* Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης, Δασαρχείο, Ειρηνοδικείο, Υποθηκοφυλακείο, Αγροφυλακή, Αστυνομικό τμήμα, ΔΟΥ, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, ΔΕΗ, τράπεζα, ΙΚΑ,

Παλαμιάς (3ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Κέντρο Υγείας

*Εκπαίδευση:* 2 Γυμνάσια, 1 Λύκειο, ΤΕΛ

*Πολιτιστικά:* Δημοτική βιβλιοθήκη

*Αθλητισμός:* Εθνικό στάδιο

*Λοιπές υπηρεσίες:* Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης, Κέντρο Γεωργικής Ανάπτυξης (ΚΕΓΕ), Αγρονομείο, Ειρηνοδικείο, Υποθηκοφυλακείο, Αγροτικό κτηνιατρείο, Αστυνομικό τμήμα, ΔΟΥ, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, ΔΕΗ, τράπεζα, ΙΚΑ,

Σοφάδες (3ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Κέντρο Υγείας

*Εκπαίδευση:* 2 Γυμνάσια, 1 Λύκειο, ΤΕΛ

*Πολιτιστικά:* Δημοτική μουσική σχολή

*Αθλητισμός:* Δημοτικό γυμναστήριο



*Λοιπές υπηρεσίες:* Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης, Αγρονομείο, Ειρηνοδικείο, Πυροσβεστική υπηρεσία, Υποθηκοφυλακείο, Αγροτικό κτηνιατρείο, Αστυνομικό τμήμα, ΔΟΥ, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, ΔΕΗ, τράπεζα, ΙΚΑ.

Συγκρίνοντας τον υπάρχοντα κοινωνικό και διοικητικό εξοπλισμό που προβλέπει η μελέτη του ΥΧΟΠ, παρατηρούνται τα εξής:

Η Καρδίτσα που χαρακτηρίζονται ως κέντρο 2ου επιπέδου και είναι πρωτεύουσα νομού, κρίνεται ότι διαθέτει τις αντίστοιχες κοινωνικές και διοικητικές λειτουργίες. Ο τομέας που ίσως υστερεί είναι η Πρόνοια όπως φαίνεται από την παραπάνω περιγραφή των υπηρεσιών.

Σύμφωνα με το νόμο υπ' αριθμ. 2539 περί "Συγκρότησης της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης" που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 244 της 4/12/1997 οι νέοι ΟΤΑ στο νομό Τρικάλων που δημιουργήθηκαν είναι συνολικά 26 (23 Δήμοι και 3 κοινότητες), από τους 142 που υπήρχαν παλιότερα.

Ο νομός Τρικάλων που είχε το μικρότερο μέσο πληθυσμό ανά ΟΤΑ στη Θεσσαλία και μετά τη διαίρεση σε νέους ΟΤΑ παραμένει ο νομός με τον μικρότερο μέσο πληθυσμό ανά ΟΤΑ.

Στο νομό Τρικάλων υπάρχει σαφής η διάκριση μεταξύ "μικρών" και "μεγάλων" ΟΤΑ. Συγκεκριμένα γύρω από το δήμο Τρικκαίων υπάρχει πλήθος δορυφορικών ΟΤΑ μικρής σχετικά έκτασης.

Στο νομό Τρικάλων σύμφωνα με τη μελέτη ΥΧΟΠ '84 διακρίνονται 14 οικιστικές ενότητες ενώ οι νέοι ΟΤΑ που δημιουργήθηκαν με το πρόγραμμα "Καποδίστριας" είναι 26. Οι οικιστικές ενότητες Νεοχωρίου, Φαρκαδόνας και Μυκάνης ταυτίζονται με τους νέους ΟΤΑ με τη διαφορά ότι η θέση Μυκάνη δεν αποτελεί έδρα του νέου δήμου Χασίων που δημιουργήθηκε.

Σε 7 οικιστικές ενότητες του νομού παρατηρούνται μικρές διαφορές κατά τις οποίες οι νέοι ΟΤΑ που δημιουργούνται μπορεί να αποτελούνται από έναν ή δύο ΟΤΑ περισσότερους ή λιγότερους απ' ότι η περιοχή που αποτελεί την οικιστική ενότητα. Σημαντικές διαφορές με τους νέους ΟΤΑ παρατηρούνται σε 4 οικιστικές ενότητες. Συγκεκριμένα στην οικιστική ενότητα Πύλης δημιουργούνται 2 νέοι δήμοι (Πύλης με έδρα την Πύλη και Γομφών με έδρα τη Λυγαριά). Οι νέοι δήμοι δεν περιλαμβάνουν μεγάλο μέρος της αντίστοιχης οικιστικής ενότητας ενώ περιλαμβάνουν οικισμούς των οικιστικών ενοτήτων Μεσοχώρας, Νεραϊδοχωρίου και Μεγάλων Καλυβίων. Στην οικιστική ενότητα Μεσοχώρας περιλαμβάνονται 2 ομάδες οικισμών και δημιουργούνται 3 νέοι δήμοι που η δημιουργία τους δε στηρίχτηκε στη



λογική αυτών των ομαδοποιήσεων. Στην οικιστική ενότητα Βαλτινού περιλαμβάνεται 1 ομάδα οικισμών 5ου επιπέδου από την οποία δημιουργούνται 4 νέοι δήμοι (Καλλιθένδρου με έδρα το Βαλτινό, Κόζιακα με έδρα τον Πρίνο, Φαλωρείας με έδρα το Κεφαλόβρυσο, Πιαλείων με έδρα τη Φήκη). Ο νέος δήμος Πιαλείων περιλαμβάνει ΟΤΑ της οικιστικής ενότητας Πύλης.

Στην οικιστική ενότητα Μεγάλων Καλυβίων που περιλάμβανε 1 ομάδα οικισμών 5ου επιπέδου δημιουργείται ο νέος δήμος Μεγάλων Καλυβίων που δεν περιλαμβάνει όμως μεγάλο μέρος της οικιστικής ενότητας.

Στο Νομό Τρικάλων υπάρχει ένας (1) οικισμός 2ου επιπέδου, η πόλη των Τρικάλων, 3 οικισμοί 3ου επιπέδου, η Καλαμπάκα, η Πύλη και το Νεοχώρι και 15 οικισμοί 4<sup>ου</sup> επιπέδου. Όλοι οι υπόλοιποι οικισμοί του νομού είναι 5ου επιπέδου.

### Τρίκαλα (2ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο, Εθνικός Οργανισμός Πρόνοιας

*Εκπαίδευση:* 9 Γυμνάσια, 6 Λύκεια, 7 ειδικά σχολεία, 1 ΑΕΙ

*Πολιτιστικά:* Αρχαία συλλογή, Δημοτική Βιβλιοθήκη, Δημοτική Πινακοθήκη, Εκκλησιαστικό Μουσείο, ΝΕΛΕ, Θέατρο Μετέωρο, Πολιτιστικός Οργανισμός, Ωδείο  
*Αθλητισμός:* Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Κλειστό γυμναστήριο, Εθνικό στάδιο, Αθλητικός Όμιλος Τρικάλων, Αθλητικός σύλλογος ποδηλασίας, Γυμναστικός σύλλογος Τρικάλων, Σύλλογος Ενόργανης Γυμναστικής

*Λοιπές υπηρεσίες:* ΟΤΕ, ΔΕΗ, δημοτική επιχείρηση ύδρευσης, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, ΔΟΥ, Διεύθυνση Δασών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Δικαστήριο Ανηλίκων, Ειρηνοδικείο, Παισματοδικείο, Δικαστικό Γραφείο, Κτηματική Υπηρεσία, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Στρατός, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Φυλακές, Αστυνομική διεύθυνση Τρικάλων, Αστυνομικό τμήμα, Αστυνομικό τμήμα Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Αγορανομίας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφέρειας Τρικάλων, Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Αγροτικής Ανάπτυξης, Απασχόλησης, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Διοικητικών Υπηρεσιών, Εγγείων Βελτιώσεων, Κοινωνικής Πρόνοιας, Κτηνιατρικής, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών Υπηρεσιών, Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος, Πολιτικών Δικαιωμάτων και

Προστασίας των Πολιτών, Πολιτισμού, Προγραμματισμού, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Υγείας, Αγροφυλακής, Εμπορίου και Τουρισμού, Οργάνωσης-Σχεδιασμού και Πληροφορικής.

Καλαμπάκα (3ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Κέντρο Υγείας

*Εκπαίδευση:* 2 Γυμνάσια, 1 Λύκειο, ΤΕΛ,

*Πολιτιστικά:* Μουσική σχολή, Δημοτικό Ωδείο, Σπήλαιο Θεόπετρας

*Αθλητισμός:* Εθνικό Στάδιο

*Λοιπές υπηρεσίες:* Δασαρχείο, Δασονομείο, Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης, Περιφερειακό Κέντρο Προστασίας Φυτών & Ποιοτικού Ελέγχου, Γραφείο Πολεοδομίας, Αγροφυλακή, Ειρηνοδικείο, Υποθηκοφυλακείο, Αγροτικό κτηνιατρείο, Αστυνομικό τμήμα, Στρατός, ΔΟΥ, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, τράπεζα, ΙΚΑ

Πύλη (3ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Κέντρο Υγείας, Εθνικός Οργανισμός Πρόνοιας

*Εκπαίδευση:* 2 Γυμνάσια, 1 Λύκειο

*Πολιτιστικά:* Τοξωτή γέφυρα Αγ. Βησσαρίωνα

*Αθλητισμός:* Γυμναστικός Σύλλογος, Χιονοδρομικό Κέντρο Πετρουλίου

*Λοιπές υπηρεσίες:* Δασικός σταθμός, Δασονομείο, Γραφείο Γεωπόνων Γεωργικών Εφαρμογών, Ειρηνοδικείο, Υποθηκοφυλακείο, Αγροτικό κτηνιατρείο, Αστυνομικό τμήμα, ΔΟΥ, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, ΔΕΗ, τράπεζα, ΙΚΑ

Νεοχώρι (Οιχαλία) (3ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Περιφερειακό Ιατρείο

*Εκπαίδευση:* 1 Γυμνάσιο, 1 Λύκειο

*Πολιτιστικά:* -

*Αθλητισμός:* -

*Λοιπές υπηρεσίες:* Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης, Αγροτικό κτηνιατρείο, Αστυνομικό σταθμό, ΕΛΤΑ, τράπεζα.

### Φαρκαδόνα (4ου επιπέδου)

*Υγεία-Πρόνοια:* Κέντρο Υγείας

*Εκπαίδευση:* 1 Γυμνάσιο, 1 Λύκειο, ΤΕΛ

*Πολιτιστικά:* -

*Αθλητισμός:* -

*Λοιπές υπηρεσίες:* Ειρηνοδικείο, Υποθηκοφυλακείο, Αγροτικό νηπιοτροφείο, Αγροτικό κτηνιατρείο, Αστυνομικό τμήμα, ΔΟΥ, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, τράπεζα.

Συγκρίνοντας τον υπάρχοντα κοινωνικό και διοικητικό εξοπλισμό που προβλέπει η μελέτη του ΥΧΟΠ, παρατηρούνται τα εξής:

Τα Τρίκαλα που χαρακτηρίζονται ως κέντρο 2ου επιπέδου και είναι πρωτεύουσα νομού, κρίνεται ότι διαθέτει τις αντίστοιχες κοινωνικές και διοικητικές λειτουργίες. Ο τομέας που ίσως υστερεί είναι η Πρόνοια όπως φαίνεται από την παραπάνω περιγραφή των υπηρεσιών.

## **3.6 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

### **3.6.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Η κατάσταση του οδικού δικτύου του Νομού Καρδίτσας όσο αφορά στις συνδέσεις με τις πρωτεύουσες των υπόλοιπων νομών της περιφέρειας, αλλά και των όμορων νομών, κρίνεται ως μέτρια. Οι περισσότεροι διανομαρχιακοί οδοί διέρχονται μέσα από οικισμούς και διασταυρώνονται με πολλούς κάθετους αγροτικούς και επαρχιακούς δρόμους. Το γεγονός αυτό εγκυμονεί κινδύνους τόσο για την ασφάλεια των αυτοκινήτων όσο για την ασφάλεια των πεζών.

Το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο του νομού κατατάσσεται σε Πρωτεύον και Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο. Το πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο αφορά τη σύνδεση της πόλης της Καρδίτσας με τους κυριότερους οικισμούς. Το δίκτυο αυτό είναι ασφαλτοστρωμένο και σε καλή κατάσταση. Προβλήματα παρουσιάζονται κυρίως στο ορεινό επαρχιακό δίκτυο και οφείλονται κυρίως σε κατολισθήσεις.

Ένας αριθμός σημαντικών έργων ευρύτερης υποδομής πραγματοποιείται ή έχει πραγματοποιηθεί στο Νομό Καρδίτσας τα τελευταία χρόνια, με στόχο την

ενίσχυση και υποστήριξη της αναπτυξιακής διαδικασίας. Τα έργα και οι δράσεις αυτές έχουν ως κύριο στόχο την άρση της απομόνωσης, την ενίσχυση όλων των παραγωγικών τομέων και την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών δραστηριότητας.

Πιο συγκεκριμένα τα έργα για τα οποία έχει ήδη δρομολογηθεί η υλοποίησή τους με σκοπό την άρση της οδικής απομόνωσης του νομού είναι:

- Ολοκλήρωση της οδού Μουζακίου - Άρτας. Ολοκλήρωση μελέτης για σήραγγα στον Τύμπανο
- Ολοκλήρωση της οδού Καρδίτσα - Καρπενήσι με επιλογή της χάραξης που προτάθηκε από το Νομαρχιακό Συμβούλιο Καρδίτσας.
- Ολοκλήρωση της διαπλάτυνσης της οδού Σοφάδες - Ν. Μοναστήρι
- Διαπλάτυνση της οδού Δέλτα - παράκαμψη Συκεώνας - Όρια Νομού
- Διαπλάτυνση της οδού Δέλτα - Παλαμάς - Όρια Νομού
- Διαπλάτυνση της οδού Καρδίτσα - Τρίκαλα

Το Ν. Τρικάλων διασχίζουν οι οδικοί άξονες Λάρισας - Τρικάλων - Καλαμπάκας - Ιωαννίνων και Τρικάλων - Πύλης - Ελάτης - Άρτας, ο οδικός άξονας Αθήνα - Λαμία - Καρδίτσα - Τρίκαλα και το δίκτυο των επαρχιακών δρόμων. Το τμήμα Τρίκαλα - Καρδίτσα έχει πτωχά χαρακτηριστικά και διέρχεται από χωριά.

Σημαντικό έργο πνοής του Νομού (όπως και του νομού Καρδίτσας) αποτελεί η κατασκευή του οδικού άξονα Ε65 η οποία αναμένεται να άρει σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό τα προβλήματα προσπελασιμότητας του Νομού. Οι διαδικασίες υλοποίησης του έργου αυτού έχουν ήδη δρομολογηθεί και αποτελεί πλέον άμεση προτεραιότητα για τα επόμενα χρόνια.

Επίσης, η κατασκευή της σήραγγας της Γκρόπας, της οποίας οι διαδικασίες έχουν ήδη ξεκινήσει, αποτελεί ένα επιπλέον σημαντικό έργο υποδομής, βελτιώνοντας την οδική σύνδεση σε ένα σημαντικό ορεινό τμήμα του Νομού αλλά και με την Περιφέρεια της Ηπείρου.

Όσον αφορά τη βατότητα και τη συντήρηση των λοιπών βασικών οδικών αξόνων είναι καλή όπως και η συντήρηση των πρηνών τους. Η προσπελασιμότητα του άξονα Τρικάλων - Πύλης - Ελάτης - Άρτας πάνω από την περιοχή του Περγουλίου μειώνεται λόγω κυρίως των κατολισθήσεων, που σε ορισμένα σημεία μειώνουν σημαντικά το πλάτος του δρόμου και καταστούν επικίνδυνη τη διέλευση των αυτοκινήτων, ιδιαίτερα κατά τη χειμερινή περίοδο. Η υπάρχουσα χάραξη και διάνοιξη του δρόμου έγινε στις αρχές της δεκαετίας του '70 και μέχρι σήμερα έχουν γίνει πολύ λίγα έργα βελτίωσης.

Το επαρχιακό δίκτυο εξασφαλίζει τη σύνδεση όλων των Δημοτικών Διαμερισμάτων και των οικισμών με την πόλη των Τρικάλων και το 99% αυτού είναι ασφαλοστρωμένο.

Σε ότι αφορά στο νομαρχιακό και επαρχιακό δίκτυο, παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει στο 3ο ΚΠΣ, υπολείπεται αρκετά ακόμη για να στηρίξει ασφαλείς και γρήγορες εσωτερικές μετακινήσεις και μεταφορές, αλλά και την προσπάθεια ανάπτυξης του τουρισμού στο Ορεινό τμήμα του Νομού.

Σε Περιφερειακό επίπεδο από την 2η ΔΕΚΕ Περιφέρειας Θεσσαλίας και την Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Νομαρχιών εκτελούνται και έχουν προγραμματισθεί (με εγκεκριμένο προϋπολογισμό) τα παρακάτω έργα που αφορούν το εθνικό οδικό δίκτυο:

#### 1. Περιφερειακός Δακτύλιος Τρικάλων

Ολοκληρώθηκε η Νότια Παράκαμψη της πόλης των Τρικάλων και αναμένεται η κατασκευή του υπολοίπου τμήματος του Περιφερειακού μαζί με την κατασκευή γέφυρας και 2 ισόπεδων κόμβων.

#### 2. Ε.Ο. Λάρισας - Τρικάλων

Έχει γίνει τμηματική αναβάθμιση του άξονα, κατασκευή παρακαμπτηρίων (νέα χάραξη και ισόπεδοι κόμβοι). Εκκρεμεί η παράκαμψη Μεγαλοχωρίου για την ολοκλήρωση. Το έργο παρουσιάζει μεγάλη καθυστέρηση λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων.

#### 3. Ε.Ο. Τρικάλων – Άρτας

Ολοκληρώθηκαν εργασίες βελτίωσης οδικού τμήματος 12χλμ (από Δέση μέχρι Αχελώο). Πρόκειται να δημοπρατηθεί η παράκαμψη Παλαιομοναστηρίου και Πύλης (νέα χάραξη παρακαμπτηρίου οδού και 2 ισόπεδων κόμβων)

### 3.6.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί το νομό Καρδίτσας περιλαμβάνει τη γραμμή Καρδίτσα – Παλαιοφάρσαλα – Αθήνα και Καλαμπάκα – Καρδίτσα – Βόλος. Το σιδηροδρομικό δίκτυο στο νομό Καρδίτσας όπως και στο νομό Τρικάλων είναι πολύ παλιό, έχοντας γίνει λίγα έργα στο δίκτυο για το εκσυγχρονισμό του. Τα δρομολόγια δεν μπορούμε να πούμε είναι πάρα πολλά και υπηρεσίες που προσφέρει είναι φτωχές σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Αυτό

έχει ως αποτέλεσμα να μην έχει συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην σωστή αξιοποίηση του που θα μπορούσε να συμβάλει στην οικονομία της περιοχής.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο του Ν. Τρικάλων, του οποίου το μήκος υπολογίζεται στα 40 Km, απαρτίζεται από τον άξονα της γραμμής Τρικάλων-Καλαμπάκας και αποτελεί μέρος της γραμμής Παλαιοφάρσαλα – Καλαμπάκα. Πρόσφατα το τμήμα Καλαμπάκας – Παλαιοφάρσαλα εκσυγχρονίστηκε, Παρόλα αυτά για όσο δεν ολοκληρώνεται η επέκταση του δικτύου προς το Βορρά, το σιδηροδρομικό δίκτυο θα παραμένει κατώτερο των προσδοκιών της τοπικής κοινωνίας. Έτσι, η συμβολή του στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής οικονομίας θα είναι κατώτερη των σύγχρονων απαιτήσεων.

Τα δρομολόγια είναι τακτικά, όμως το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν προτιμάται από το κοινό για μετακινήσεις λόγω των καθυστερήσεων, αλλά κυρίως για μεταφορά εμπορευμάτων. Τέλος, οι χαραξίες των τοπικών γραμμών δεν είναι ικανοποιητικές για την ορθολογική χρησιμοποίηση του υπάρχοντος εξοπλισμού. Παρατηρούνται μικρές ακτίνες καμπυλότητας που αυξάνουν το λειτουργικό κόστος.

Στο μακροχρόνιο σχεδιασμό του ΟΣΕ, εκτός από τα έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού στο υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, περιλαμβάνονται επίσης οι παρακάτω γραμμές:

1. Σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας- Ιωαννίνων- Ηγουμενίτσας.
2. Σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας- Σιάτιστας- Κοζάνης και Σιάτιστας-Καστοριάς.

### **3.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στο κεφάλαιο που προηγήθηκε γίνεται μία πρώτη γνωριμία με τις δύο πόλεις και το ευρύτερο γεωγραφικό τους χώρο. Πρόκειται για τις πρωτεύουσες δύο νομών της Θεσσαλίας με πλούσιο φυσικό και ιστορικό πλούτο. Πιο συγκεκριμένα η έντονη αγροτική δραστηριότητα στα πεδινά και η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη στα ορεινά των δύο νομών είναι από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το φυσικό – ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής. Επίσης, η ιστορική αυτή ταυτότητα των δύο νομών αποτελεί σημαντικό κληροδότημα για την πολιτιστική ανάδειξη και τουριστική ανάπτυξη του νομού. Από την άλλη όμως μεριά παρατηρούμε ότι η



υποδομές της περιοχής μελέτης δεν είναι και πάρα πολύ καλές και στο μέλλον θα πρέπει να βελτιωθούν αν θέλουμε να αναπτυχθεί σωστά η περιοχή μας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

### **4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το παρόν κεφάλαιο έχει σαν σκοπό την καταγραφή των δημογραφικών, οικονομικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης μέσω σύγκρισης και αξιολόγησης των δεικτών που αντιστοιχούν σε κάθε ενότητα.

Η δημογραφική ανάλυση, η οποία πραγματοποιήθηκε μέσα από τον υπολογισμό συγκεκριμένων δημογραφικών δεικτών, τείνει να προσδιορίσει την δυναμική εξέλιξη του πληθυσμού και το επίπεδο εκπαίδευσης διαχρονικά στους δύο νομούς, καθώς δίνεται η δυνατότητα σύγκρισης των δύο νομών μεταξύ τους αλλά και σε σχέση με τους υπόλοιπους θεσσαλικούς νομούς και το σύνολο της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Η οικονομική δραστηριότητα της περιοχής μελέτης αποτελεί βασικό παράγοντα ως προς τον προσδιορισμό του επιπέδου διαβίωσης, της απασχόλησης και της ευημερίας των κατοίκων. Η μελέτη των διαρθρωτικών οικονομικών χαρακτηριστικών των δύο νομών αναλύει με την βοήθεια συγκριτικών δεικτών την οικονομική δυναμικότητα του κάθε νομού καθώς επίσης γίνεται σύγκριση μεταξύ τους αλλά και με τους υπόλοιπους θεσσαλικούς νομούς, την περιφέρεια Θεσσαλίας, το σύνολο της χώρας και την Ε.Ε., όπου αυτό είναι εφικτό.

### **4.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

#### **4.2.1 ΒΑΣΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Ο νομός Τρικάλων βρίσκεται στο βόρειο-δυτικό τμήμα της περιφέρειας Θεσσαλία, και ο πραγματικός πληθυσμός του σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ανέρχεται σε 138.047 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Αποτελώντας το 1,26% του συνολικού πληθυσμού της χώρας και καταλαμβάνοντας την 22η θέση μεταξύ των νομών της. Επίσης αποτελεί το 18,31% του θεσσαλικού πληθυσμού και κατέχει την 3η θέση μεταξύ των νομών της περιφέρειας Θεσσαλίας. Από την άλλη, ο νομός

Καρδίτσα βρίσκεται στο νότιο-δυτικό τμήμα της περιφέρειας Θεσσαλίας και σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής, ο πραγματικός πληθυσμός ανέρχεται σε 129.541 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001) και αποτελεί το 17,2% του πληθυσμού της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Ο νομός Καρδίτσα κατέχει την τελευταία θέση από πληθυσμιακή άποψη στην περιφέρεια Θεσσαλίας.

#### 4.2.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΝΟΜΟΥ

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1), περιγράφεται η πληθυσμιακή μεταβολή στην περιοχή μελέτης, όπως επίσης στην περιφέρεια Θεσσαλίας και στο σύνολο της χώρας. Πιο συγκεκριμένα παρατηρούμε ότι ο πληθυσμός της Θεσσαλίας έχει αυξηθεί κατά την περίοδο 1961-2001 κατά 8,4%, ποσοστό το οποίο είναι μικρότερο από αυτό της χώρας (30,7%), ενώ ο Νομός Καρδίτσα έχει σημειώσει κατά την ίδια περίοδο σημαντική μείωση πληθυσμού (-15,1%). Την ίδια περίοδο ο νομός Τρικάλων έχει παρουσιάσει και αυτός μείωση (-3,3%) αλλά δεν είναι τόση μεγάλη όσο στο νομό Καρδίτσα. Αντίθετα, κατά την τελευταία δεκαετία (1991-2001) ο νομός Καρδίτσα παρουσιάζει ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης κοντά στον μέσο όρο της Θεσσαλίας και ανέρχεται στο 2,1% ενώ ο νομός Τρικάλων την περίοδο αυτή παρουσίασε μία μικρή μείωση της τάξης του -0,6%.

Πίνακας 1: Μεταβολή Πληθυσμού της Περιοχής Μελέτης

Γεωγραφική Ενότητα	Πληθυσμός 2001	Ποσοστό συμμετοχής στο πληθυσμό της Χώρας	Ποσοστό μεταβολής πληθυσμού	Ποσοστό μεταβολής πληθυσμού
		2001	1961-2001	1991-2001
Ελλάδα	10.964.020	100	30,7	6,8
Θεσσαλία	753.888	6,88	8,4	2,6
Καρδίτσα	129.541	1,18	-5,1	2,1
Τρίκαλα	138.047	1,26	-3,3	-0,6
Λάρισα	279.305	2,55	17,5	3,2
Μαγνησία	206.995	1,89	27,6	4,3

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

### 4.2.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνεται η εξέλιξη του πληθυσμού και οι μεταβολές που παρουσίασε κατά τις τέσσερις προηγούμενες δεκαετίες. Η παρουσίαση των πληθυσμιακών μεταβολών της περιοχής μελέτης, από το 1961 έως το 2001, σε σχέση με την πληθυσμιακή εξέλιξη της Θεσσαλίας αλλά και της Ελλάδας δίνει τη δυνατότητα σύγκρισης μεταξύ των τριών αυτών χωρικών επιπέδων. Από την ανάλυση των πινάκων είναι φανερό ότι ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης, ακόμη και στις περιόδους που παρουσίαζε αύξηση, απέχει από τους ρυθμούς που ακολουθεί η Χώρα και η Περιφέρεια Θεσσαλίας. Τα μεγαλύτερα πληθυσμιακά μεγέθη του νομού Τρικάλων και του νομού Καρδίτσας τα τελευταία 40 χρόνια σημειώθηκαν στην απογραφή του 1961. Την αμέσως επόμενη δεκαετία 61'–71' παρουσιάζει πτώση και για τους δύο νομούς. Τη χρονική περίοδο 1971 – 1991 σημειώνει ανοδική πορεία ο πληθυσμός του νομού Τρικάλων αλλά στο νομό Καρδίτσας έχουμε πάλι μείωση. Την επόμενη χρονική περίοδο έχουμε αύξηση και για τους δύο νομούς, ενώ την τελευταία τα πράγματα αντιστρέφονται ώστε αυτή την φορά ο νομός Καρδίτσας να σημειώνει πάλι αύξηση ενώ ο νομός Τρικάλων να σημειώνει πτώση.

Πίνακας 2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη 1961-2001

	1961	1971	1981	1991	2001
N. Καρδίτσας	152.543	133.776	124.930	126.854	129.541
N. Τρικάλων	142.781	132.519	134.207	138.946	138.047
Θεσσαλία	695.385	659.913	695.654	731.230	753.888
Ελλάδα	8.388.553	8.768.641	9.740.417	10.264.156	10.964.020

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 3: Πληθυσμιακή Εξέλιξη 1961-2001 (Ποσοστιαίες μεταβολές (%))

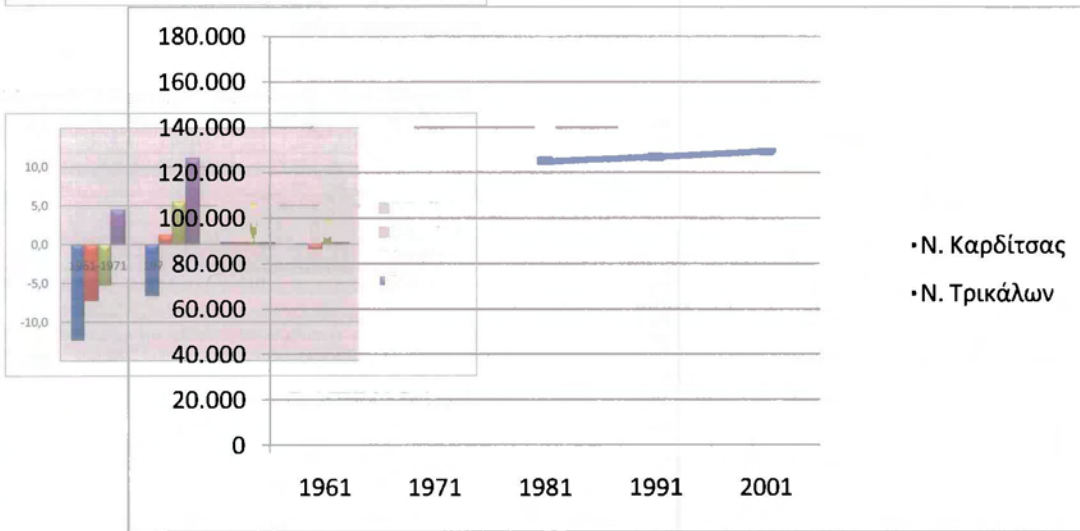
	1961-1971	1971-1981	1981-1991	1991-2001
N. Καρδίτσας	-12,3	-6,61	1,54	2,08
N. Τρικάλων	-7,2	1,3	3,5	-0,6
Θεσσαλία	-5,1	5,41	5,11	3,1
Ελλάδα	4,5	11,08	5,37	6,82

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζονται πιο ξεκάθαρα οι πληθυσμιακές μεταβολές κατά την περίοδο 1961-2001. Όπως μπορούμε να δούμε στο Διάγραμμα 1

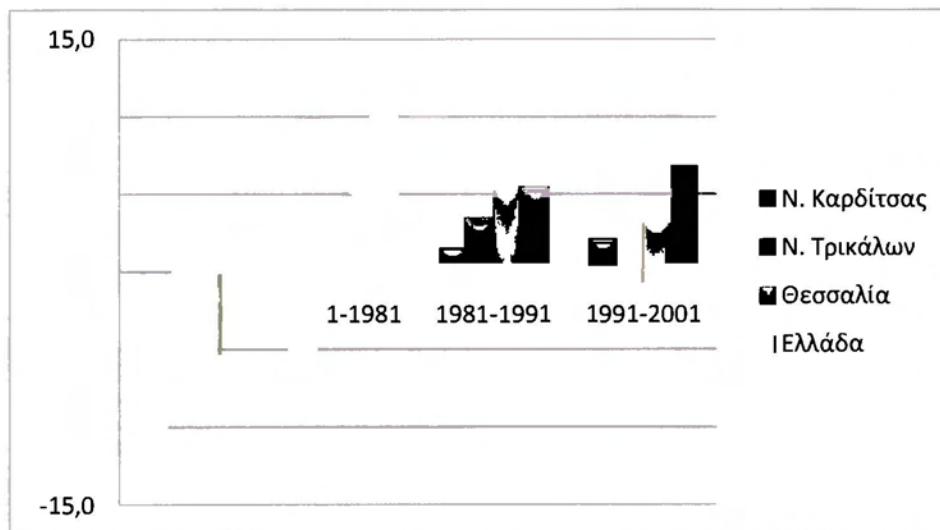
φαίνεται η εξέλιξη του πληθυσμού στους δύο νομούς οι οποίοι αποτελούν την περιοχή μελέτης. Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι και οι δύο νομοί παρουσίασαν παρόμοιες μεταβολές την περίοδο 1961-2001 με μόνο λίγες εξαιρέσεις.

Διάγραμμα 1: Συγκριτική αναπαράσταση της πληθυσμιακής εξέλιξης του ν. Καρδίτσας και ν. Τρικάλων



Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 2: Πληθυσμιακές μεταβολές ανά δεκαετία από το 1961 έως το 2001



Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

#### 4.2.4 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ

Σε σύγκριση με τους υπόλοιπους Θεσσαλικούς νομούς, ο νομός Καρδίτσας έχει πυκνότητα πληθυσμού κοντά στο μέσο όρο της Θεσσαλίας, ενώ ο νομός Τρικάλων έχει την μικρότερη πυκνότητα στην περιφέρεια. Συγκεκριμένα, η πληθυσμιακή πυκνότητα (δηλαδή ο αριθμός των κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) στην Καρδίτσα είναι 49,14 η οποία είναι μικρότερη από αυτή της χώρας που είναι 83,08 αλλά σε επίπεδο νομών Περιφέρειας είναι σαφώς μεγαλύτερη από αυτήν των Τρικάλων η οποία είναι 40,79 και πλησιάζει την πυκνότητα της Λάρισας που είναι 51,91. Τα στοιχεία της πληθυσμιακής πυκνότητας των δύο νομών σε σχέση με την Περιφέρεια Θεσσαλίας και της χώρας περιγράφονται στον Πίνακα 4 που ακολουθεί.

Πίνακας 4: Πληθυσμιακή Πυκνότητα

Γεωγραφική Ενότητα	Πληθυσμός 2001	Ποσοστό συμμετοχής στο πληθυσμό της Χώρας	Πυκνότητα
		2001	2001
Ελλάδα	10.964.020	100	83,03
Θεσσαλία	753.888	6,88	53,71
Καρδίτσα	129.541	1,18	49,14
Τρίκαλα	138.047	1,26	40,79
Λάρισα	279.305	2,55	51,91
Μαγνησία	206.995	1,89	78,53

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

#### 4.2.5 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Όσον αφορά την κατανομή του πληθυσμού, κατά την τελευταία απογραφή (2001), το ποσοστό του αγροτικού πληθυσμού στο νομό Καρδίτσας είναι 62,5% και το ποσοστό του αστικού πληθυσμού είναι 37,5% ενώ στο νομό Τρικάλων είναι 51,4% και 48,6% αντίστοιχα. Δηλαδή, ο νομός Καρδίτσας έχει, σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς της Θεσσαλίας, το μεγαλύτερο ποσοστό αγροτικού πληθυσμού και το μικρότερο ποσοστό αστικού πληθυσμού. Μάλιστα, έχει υψηλότερο ποσοστό



αγροτικού πληθυσμού (62,5%) σε σχέση με τη χώρα (27,2%) και σε σχέση με τη Περιφέρεια Θεσσαλίας (39,4%). Δηλαδή, πρόκειται για έναν κατεξοχήν αγροτικό νομό. Ο νομός Τρικάλων κατέχει την δεύτερη θέση από άποψη αγροτικού πληθυσμού στην περιφέρεια Θεσσαλίας αλλά τα ποσοστά του αστικού και αγροτικού πληθυσμού είναι σχεδόν ίδια μεταξύ τους.

Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Κατανομή

Γεωγραφική Ενότητα	Πληθυσμός 2001	Ποσοστό συμμετοχής στο πληθυσμό της Χώρας	Ποσοστό αστικού πληθυσμού 2001	Ποσοστό αγροτικού πληθυσμού 2001
		2001	2001	2001
Ελλάδα	10.964.020	100	72,8	27,2
Θεσσαλία	753.888	6,88	60,6	39,4
Καρδίτσα	129.541	1,18	37,5	62,5
Τρίκαλα	138.047	1,26	48,6	51,4
Λάρισα	279.305	2,55	68	32
Μαγνησία	206.995	1,89	73,2	26,8

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

#### 4.2.6 ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

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

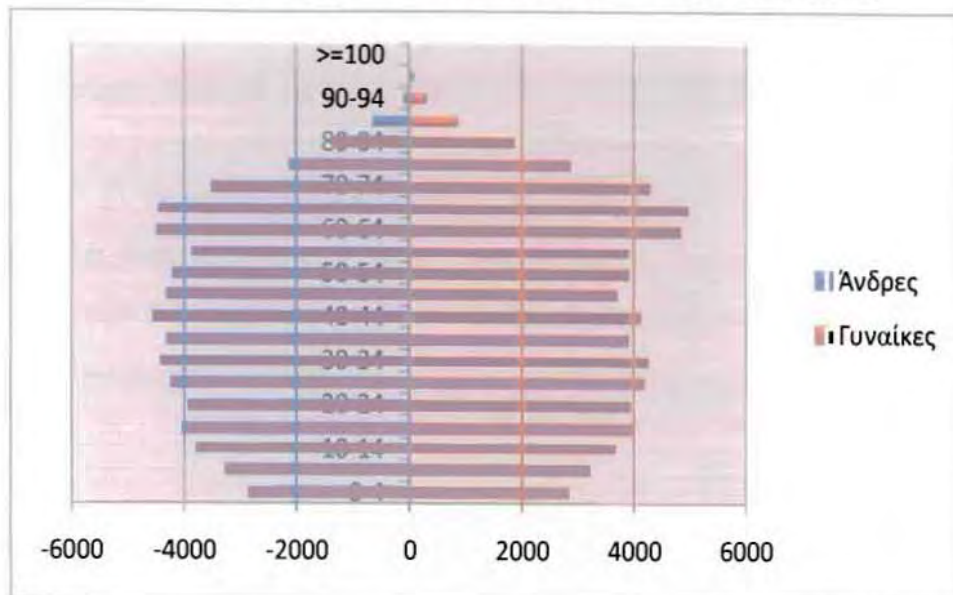
Πίνακας 6: Πληθυσμός κατά ομάδων ηλικιών και κατά φύλο ν. Καρδίτσας και ν. Τρικάλων

Ομάδες ηλικιών	2001							
	Ν. Καρδίτσας				Ν. Τρικάλων			
	Άνδρες	%	Γυναίκες	%	Άνδρες	%	Γυναίκες	%
0-4	2.872	2,217	2.815	2,173	3.174	2,299	3.033	2,197
5-9	3.261	2,517	3.159	2,439	3.620	2,622	3.376	2,446
10-14	3.804	2,937	3.642	2,811	4.071	2,949	3.874	2,806
15-19	4.028	3,109	3.930	3,034	4.467	3,236	4.183	3,030
20-24	3.934	3,037	3.885	2,999	4.167	3,019	3.878	2,809
25-29	4.239	3,272	4.145	3,200	4.542	3,290	4.494	3,255
30-34	4.438	3,426	4.222	3,259	4.489	3,252	4.456	3,228
35-39	4.308	3,326	3.866	2,984	4.433	3,211	4.298	3,113
40-44	4.582	3,537	4.079	3,149	4.747	3,439	4.412	3,196
45-49	4.314	3,330	3.668	2,832	4.780	3,463	4.323	3,132
50-54	4.198	3,241	3.838	2,963	4.791	3,471	4.353	3,153
55-59	3.885	2,999	3.861	2,981	4.143	3,001	4.266	3,090
60-64	4.503	3,476	4.774	3,685	4.707	3,410	5.257	3,808
65-69	4.467	3,448	4.936	3,810	4.796	3,474	4.959	3,592
70-74	3.525	2,721	4.254	3,284	3.634	2,632	4.260	3,086
75-79	2.155	1,664	2.831	2,185	2.179	1,578	2.858	2,070
80-84	1.314	1,014	1.845	1,424	1.241	0,899	1.693	1,226
85-89	632	0,488	829	0,640	702	0,509	835	0,605
90-94	106	0,082	304	0,235	115	0,083	360	0,261
95-99	8	0,006	71	0,055	10	0,007	61	0,044
>=100	4	0,003	10	0,008	3	0,002	7	0,005
Σύνολο	64.577	49,851	64.964	50,149	68.811	4,846	69.236	50,154

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

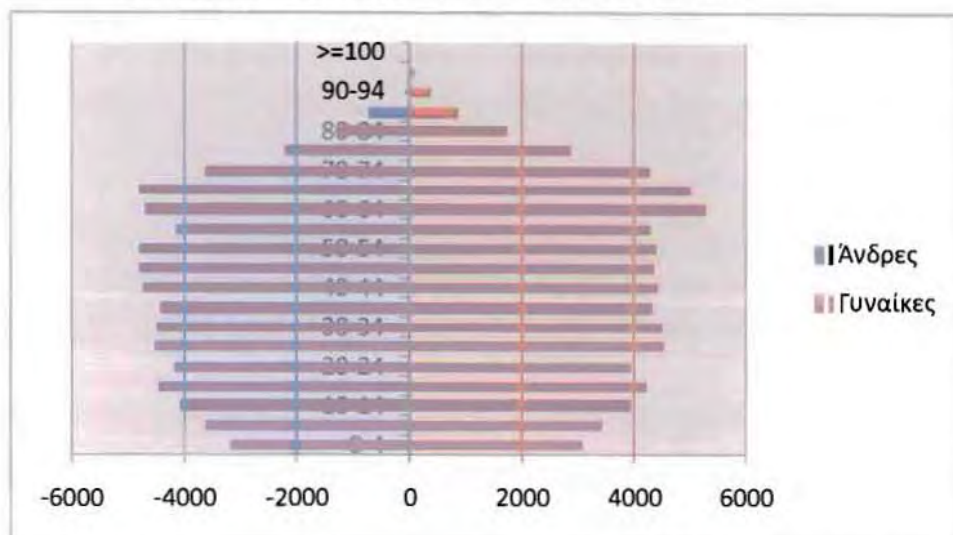
Από την ανάλυση των στοιχείων του παραπάνω Πίνακα (Πίνακας 6) φαίνεται καθαρά η τάση υπογεννητικότητας και γηρασμού που ακολουθεί ο πληθυσμός των δύο νομών, μιας και μειώνονται με το πέρασμα των δεκαετιών τα νέα άτομα, ενώ αυξάνονται τα ηλικιωμένα άτομα.

Διάγραμμα 3 Ηλικιακή Πυραμίδα Νομού Καρδίτσας



Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 4 Ηλικιακή Πυραμίδα Νομού Τρικάλων



Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

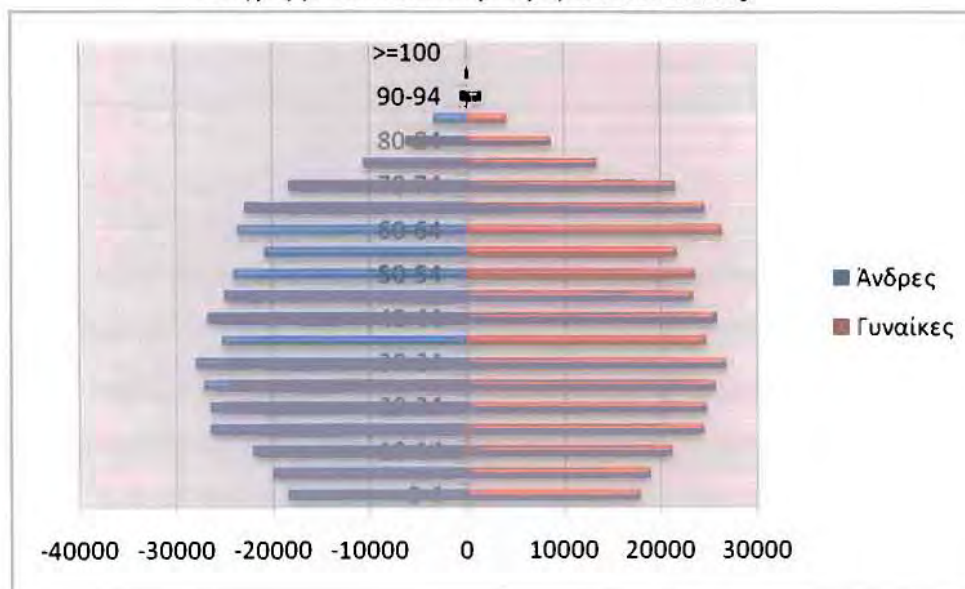
Συγκρίνοντας την ηλικιακή πυραμίδα του νομού Καρδίτσας με αυτή του νομού Τρικάλων, παρατηρούμε πως δεν εμφανίζουν σημαντικές διαφορές και μπορούμε να πούμε ότι μοιάζουν σε σημαντικό βαθμό μεταξύ τους. Από τη σύγκριση των ποσοστών μεταξύ ανδρών και γυναικών στο Νομό Καρδίτσας προκύπτει ότι, στις ηλικίες μέχρι 24 ετών άνδρες και γυναίκες παρουσιάζουν περίπου ίδια ποσοστά. Στις ηλικίες 45 με 54 μεγαλύτερο ποσοστό παρουσιάζουν οι άντρες, ενώ στις ηλικίες από 55 έως και 75+ οι γυναίκες έχουν μεγαλύτερα ποσοστά. Γενικότερα στις ενδιάμεσες



ηλικίες δεν παρατηρείται σαφής υπεροχή συγκεκριμένου φύλου. Τα ίδια ακριβώς μπορούμε να πούμε και για την ηλικιακή πυραμίδα του νομού Τρικάλων. Γενικά μπορούμε να πούμε από την ανάλυση των δύο πυραμίδων ότι ο πληθυσμός και του νομού Καρδίτσας αλλά και του νομού Τρικάλων είναι γερασμένος.

Οι επιπτώσεις του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου δεν είναι ιδιαίτερα έντονες, παρόλα αυτά είναι φανερές στις ελλειμματικές γενιές από 50 έως 60 ετών. Επίσης, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το διάστημα αυτό τα ποσοστά των γυναικών και στις δύο ηλικιακές πυραμίδες είναι μικρότερα από τα αντίστοιχα των ανδρών.

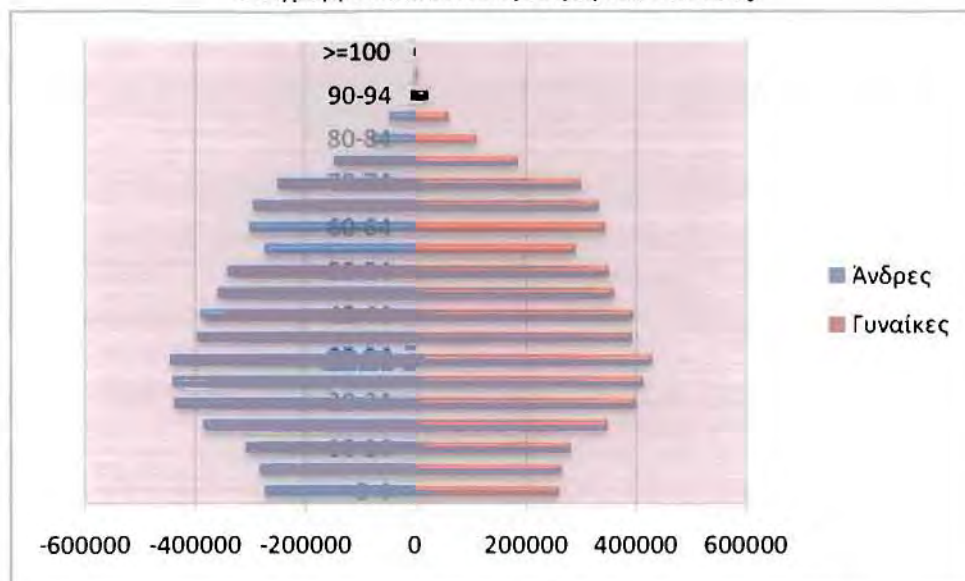
Διάγραμμα 5: Ηλικιακή Πυραμίδα Θεσσαλίας



Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρούμε ότι η ηλικιακή πυραμίδα της περιφέρειας Θεσσαλίας διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τις ηλικιακές πυραμίδες του νομού Καρδίτσας και του νομού Τρικάλων. Εμφανίζει παρόμοια ποσοστά μεταξύ ανδρών και γυναικών εκτός από τις ηλικιακές ομάδες 60-84 όπου όπως βλέπουμε οι γυναίκες είναι πιο πολλές και αυτό συμβαίνει λόγω μεγαλύτερης θνησιμότητας των ανδρών στις αντίστοιχες ηλικιακές ομάδες.

Διάγραμμα 6: Ηλικιακή Πυραμίδα Ελλάδας



Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

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

#### 4.3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι δείκτες μεταβολής του πληθυσμού δίνοντας μας σημαντικές πληροφορίες για το κατά πόσο είναι γερασμένος (δείκτης γήρανσης) ή νεανικός(δείκτης νεανικότητας) ο πληθυσμός αλλά και για το κατά πόσο είναι εξαρτημένες οι ανενεργές ομάδες ηλικιών από τον ενεργό πληθυσμό (δείκτης εξάρτησης).

Οι δείκτες αυτοί ορίζονται ως εξής:

α) Δείκτης Γήρανσης =  $(\text{Πληθυσμός } 65 \text{ και άνω} / \text{Συνολικός πληθυσμός}) \times 100$

β) Δείκτης Νεανικότητας =  $(\text{Πληθυσμός } 0-14 / \text{Συνολικός πληθυσμός}) \times 100$

γ) Δείκτης Εξάρτησης =  $(\text{Πληθυσμός } [0-14 + 65 \text{ και άνω}] / \text{Πληθυσμός } [15-64 \text{ ετών}]) \times 100$

Πίνακας 7: Δημογραφικοί Δείκτες

Γεωγραφική Ενότητα	Δείκτης Γήρανσης 2001	Δείκτης Νεανικότητας 2001	Δείκτης Εξάρτησης 2001
Σύνολο Χώρας	17	15	47
Θεσσαλία	18	16	51
Νομός Καρδίτσας	21	15	57
Νομός Τρικάλων	20	15	55
Νομός Λαρίσης	16	16	48
Νομός Μαγνησίας	17	15	48

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας έχει χαμηλότερο δείκτη γήρανσης και υψηλότερο δείκτη νεανικότητας σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο. Αντίθετα με την περιφέρεια, ο Ν. Τρικάλων έχει αρκετά υψηλότερο δείκτη γήρανσης τόσο σε σχέση με την Περιφέρεια όσο και με την Ελλάδα. Το ίδιο ακριβώς παρατηρούμε και για το Ν. Καρδίτσας ο οποίος έχει το μεγαλύτερο δείκτη γήρανσης στην περιφέρεια Θεσσαλίας. Ο δείκτης νεανικότητας των δύο νομών βρίσκονται στο επίπεδο του εθνικού μέσου όρου, ενώ όσον αφορά τώρα το δείκτη εξάρτησης, αυτός είναι μεγαλύτερος τόσο εκείνου της περιφέρειας αλλά και εκείνου (κατά πολύ) της χώρας. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε πως ο πληθυσμός του Νομού Καρδίτσας αλλά και του Νομού Τρικάλων θεωρείται γερασμένος και ότι εξαρτάται κατά πολύ από τον ενεργό πληθυσμό. Το τελευταίο σημαίνει ότι μια ενδεχόμενη αύξηση του ποσοστού ανεργίας στο καθένα από τους δύο νομούς θα έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις στο συνολικό επίπεδο διαβίωσης σε σχέση με άλλους νομούς.

Πίνακας 8: Δημογραφικοί Δείκτες ν. Καρδίτσας

Δήμος Καρδίτσας	N.	Δείκτης Γήρανσης 2001	Δείκτης Νεανικότητας 2001	Δείκτης Εξάρτησης 2001
Δήμος Καρδίτσας		15	18	50
Δήμος Αργιθέας		33	10	77
Δήμος Άρνης		25	12	60



Δήμος Αγγελώου	36	11	89
Δήμος Ιθώμης	40	10	100
Δήμος Ιτάμου	34	12	48
Δήμος Καλλιφωνίου	30	11	70
Δήμος Κάμπου	22	13	55
Δήμος Μενελαΐδας	34	10	78
Δήμος Μητρόπολης	23	15	62
Δήμος Μουζακίου	28	12	66
Δήμος Νεβρόπολης	40	9	86
Δήμος Παλαμά	21	14	54
Δήμος Παμίσου	28	13	70
Δήμος Πλαστήρα	33	10	73
Δήμος Ρεντίνας	41	7	92
Δήμος Σελλάνων	22	13	53
Δήμος Σοφάδων	18	20	63
Δήμος Ταμασίου	26	14	69
Δήμος Φύλλου	26	12	23
Κοινότητα Ανατολικής Αργιθέας	47	7	117

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ίδια Επεξεργασία

Ο δείκτης γήρανσης στο Νομό Καρδίτσας βρίσκεται πάνω από τον μέσο όρο της χώρας και είναι ο μεγαλύτερος δείκτης σε σχέση με τους άλλους τρεις νομούς της περιφέρειας Θεσσαλίας. Το ποσοστό των ηλικιωμένων σε σχέση με το συνολικό πληθυσμό, εμφανίζει ορισμένες διακυμάνσεις από Δήμο σε Δήμο και είναι μικρότερο από τον μέσο όρο στους Δήμους Καρδίτσας και Σοφάδων και υψηλότερο σε ορισμένους άλλους όπως στην κοινότητα Αθαμανών, στους Δήμους Ρεντίνας, Νεβρόπολης και Ιθώμης.

Ο δείκτης νεανικότητας στο νομό Καρδίτσας είναι ακριβώς ο ίδιος με αυτόν της Ελλάδας ενώ βρίσκεται κάτω από αυτόν της περιφέρειας Θεσσαλίας. Η αναλογία των νέων προς το συνολικό πληθυσμό εμφανίζει, όπως είναι λογικό, ορισμένες διακυμάνσεις σε επίπεδο Δήμων, και είναι καλύτερη στους Δήμους Σοφάδων, Καρδίτσας, Παλαμά και χειρότερη στην κοινότητα Αθαμανών και στους Δήμους Ρεντίνας και Νεβρόπολης.

Ο δείκτης εξάρτησης στο νομό Καρδίτσας είναι πάνω από αυτόν της χώρας και είναι συγκριτικά ο μεγαλύτερος μεταξύ των νομών της περιφέρειας Θεσσαλίας. Παρατηρώντας το παραπάνω πίνακα ο δείκτης Εξάρτησης για το 2001 για τους δήμους του νομού Καρδίτσας βλέπουμε ότι είναι καλύτερος από τον μέσο όρο σε

ορισμένους Δήμους όπως της Καρδίτσας, Ιτάμου, Κάμπου, Παλαμά και Σελλάνων, ενώ χειρότερος σε ορισμένους άλλους όπως στις Κοινότητες Αθαμανών και στους Δήμους Ιθώμης και Ρεντίνας. Αθαμανών και στους Δήμους Ρεντίνας και Νεβρόπολης.

Πίνακας 9: Δημογραφικοί Δείκτες ν. Τρικάλων

Δήμοι Ν. Τρικάλων	Δείκτης Γήρανσης 2001	Δείκτης Νεανικότητας 2001	Δείκτης Εξάρτησης 2001
Δήμος Τρικαίων	14	18	47
Δήμος Αιθικών	20	15	71
Δήμος Βασιλικής	25	14	64
Δήμος Γομφών	25	14	83
Δήμος Εστιαιώτιδας	21	15	57
Δήμος Καλαμπάκας	19	16	56
Δήμος Καλλιδενδρίου	22	13	55
Δήμος Καστανιάς	30	11	33
Δήμος Κλεινόβου	22	17	64
Δήμος Κόζιακα	22	17	65
Δήμος Μαλακασίου	30	9	64
Δήμος Μεγάλων Καλυβιών	24	16	65
Δήμος Οιχαλίας	23	14	60
Δήμος Παληοκάστρου	25	12	58
Δήμος Παραληθαίων	27	12	63
Δήμος Πελλιναίων	20	13	49
Δήμος Πιαλείων	23	15	62
Δήμος Πύλης	24	15	63
Δήμος Πυνδαίων	24	14	63
Δήμος Τυμφαίων	35	9	77
Δήμος Φαλωρείας	23	13	58
Δήμος Φαρκαδόνας	21	15	55
Δήμος Χασίων	31	9	72
Κοινότητα Ασπροποτάμου	19	12	46
Κοινότητα Μυροφύλλου	25	12	58
Κοινότητα Νεραΐδας	22	13	53

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Σε επίπεδο δήμου για το νομό Τρικάλων το 2001 περισσότερο γερασμένοι εμφανίζονται οι δήμοι Μαλακασίου, Τυμφαίων και Χασίων. Παράλληλα οι ίδιοι

δήμοι το 2001 έχουν τον λιγότερο νεαρό πληθυσμό (με δείκτη νεανικότητας 9 και οι τρεις). Ο δήμος Τρικκαίων παρουσιάζει τον μικρότερο δείκτη γήρανσης πολύ χαμηλότερο απ' αυτόν του νομού, της περιφέρειας ακόμη και της Ελλάδας. Τον νεανικότερο πληθυσμό εμφανίζουν οι δήμοι Τρικκαίων, Κλεινόβου, Καλαμπάκας και Κόζιακα. Επίσης οι δήμοι Μαλακασίου, Τυμφαίων και Χασίων έχουν τις υψηλότερες τιμές του δείκτη εξάρτησης (64, 77 και 72 αντίστοιχα), ενώ λιγότεροι εξαρτημένοι είναι οι πληθυσμοί των δήμων Τρικκαίων, Καστανίας και της κοινότητας Ασπροποτάμου.

Συνολικά περισσότερο γερασμένο πληθυσμό συγκεντρώνουν οι δήμοι Μαλακασίου, Τυμφαίων και Χασίων, ενώ περισσότερο νεανικό με μικρό δείκτη εξάρτησης ο δήμος Τρικκαίων στον εδρεύει η πρωτεύουσα τον νομού.

#### 4.4 ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Βασική παράμετρος που αφορά τον πληθυσμό, και αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη αυτού, είναι το επίπεδο εκπαίδευσης του. Το επίπεδο εκπαίδευσης είναι γνώμονας για την ποιότητα του εργατικού δυναμικού, τη λήψη σωστών αποφάσεων, τη συνοχή και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου.

Πίνακας 10: Επίπεδο Εκπαίδευσης

Επίπεδο εκπαίδευσης	Ελλάδα	Θεσσαλία	Ν. Καρδίτσας	Ν. Τρικάλων	Ν. Λαρίσης	Ν. Μαγνησίας
Κάτοχοι διδακτορικού τίτλου	27.259	625	46	59	246	274
Κάτοχοι Μάστερ	55.628	1.321	112	123	572	514
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	844.542	47.484	5.984	8.310	19.141	14.049
Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ) Εκκλησιαστικής εκπαίδευσης	337.739	18.793	1.751	2.751	7.793	6.498
Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης	362.605	18.636	2.542	2.796	7.200	6.098
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	2.300.727	125.118	16.395	19.170	49.884	39.669
Πτυχιούχοι ΤΕΛ	216.122	12.143	1.516	1.893	5.289	3.445
Πτυχιούχοι ΤΕΣ	182.369	10.486	1.559	1.367	4.072	3.488
Απόφοιτοι 3ταξίου Γυμνασίου	1.159.432	74.754	11.533	12.211	28.757	22.253
Απόφοιτοι Δημοτικού	3.139.901	236.253	42.055	43.746	87.850	62.602
Φοιτούν στο Δημοτικό	654.322	46.431	7.264	8.275	18.154	12.738

Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	644.699	59.717	10.052	13.481	22.571	13.613
Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	371.453	44.993	12.891	11.132	13.032	7.938
Σύνολο	10296798	696.754	113.700	125.314	264.561	193.179

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 11: Επίπεδο Εκπαίδευσης (Ποσοστά %)

Επίπεδο εκπαίδευσης	Ελλάδα	Θεσσαλία	Ν. Καρδίτσας	Ν. Τρικάλων	Ν. Λαρίσης	Ν. Μαγνησίας
Κάτοχοι διδακτορικού τίτλου	0,27	0,09	0,04	0,05	0,09	0,14
Κάτοχοι Μάστερ	0,55	0,19	0,10	0,10	0,22	0,27
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	8,27	6,82	5,26	6,63	7,24	7,27
Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ) Εκκλησια-στικής εκπαίδευσης	3,31	2,70	1,54	2,20	2,95	3,36
Πτυχιούχοι μεταδευτε-ροβάθμιας εκπαίδευσης	3,55	2,67	2,24	2,23	2,72	3,16
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	22,54	17,96	14,42	15,30	18,86	20,53
Πτυχιούχοι ΤΕΛ	2,10	1,74	1,33	1,51	2,00	1,78
Πτυχιούχοι ΤΕΣ	1,77	1,50	1,37	1,09	1,54	1,81
Απόφοιτοι 3ταξίου Γυμνασίου	11,26	10,73	10,14	9,74	10,87	11,52
Απόφοιτοι Δημοτικού	30,49	33,91	36,99	34,91	33,21	32,41
Φοιτούν στο Δημοτικό	6,35	6,66	6,39	6,60	6,86	6,59
Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	6,26	8,57	8,84	10,76	8,53	7,05
Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	3,61	6,46	11,34	8,88	4,93	4,11
Σύνολο	100	100	100	100	100	100

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Τα στοιχεία του επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης για το 2001 του πληθυσμού του Νομού Καρδίτσας και του Νομού Τρικάλων, σε σύγκριση με την Ελλάδα, τη Θεσσαλία και τους υπόλοιπους Νομούς της περιφέρειας Θεσσαλίας, φαίνονται παραπάνω στους Πίνακες 10 και 11. Τα ποσοστά κατοχής τίτλων μεταπτυχιακών σπουδών (διδακτορικά και μάστερ) για τους δύο Νομούς είναι

αρκετά χαμηλά σε σχέση με το ποσοστό που αφορά το σύνολο της Ελλάδας, κυμαίνονται σε τάξη μεγέθους όμοια με το σύνολο της περιφέρειας Θεσσαλίας, ενώ είναι παρόμοια τα μεταξύ τους ποσοστά. Τα ποσοστά των πτυχιούχων ΑΕΙ και ΤΕΙ πλησιάζουν σε αυτά των υπόλοιπων νομών της Περιφέρειας αλλά είναι αρκετά μικρότερα από το ποσοστό στο σύνολο της χώρας. Συγκεκριμένα το ποσοστό κατόχων πτυχίου ΤΕΙ είναι μισό απ' ότι της Ελλάδας.

Η ίδια τάση παρατηρείται και με τους απόφοιτους μέσης εκπαίδευσης, με την Καρδίτσα να είναι κοντά στον μέσο όρο των ποσοστών της Θεσσαλίας και των επί μέρους υπόλοιπων Νομών της αλλά και πάλι να είναι στην τελευταία θέση και τα Τρίκαλα να έρχονται προτελευταία σε αυτή την κατάταξη. Σε σχέση με την περιφέρεια, το σύνολο της χώρας αλλά και τους Νομούς Μαγνησίας και Λαρίσης, οι νομοί Τρικάλων και Καρδίτσας δείχνουν να περιλαμβάνουν τους περισσότερους απόφοιτους δημοτικού και κατοίκους που δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση. Σημειώνεται ότι η Θεσσαλία παρουσιάζει ελαφρά υψηλότερα ποσοστά από αυτά της Ελλάδας στις εξής κατηγορίες επιπέδου εκπαίδευσης: στους απόφοιτους δημοτικού, τους κατοίκους που χωρίς να έχουν τελειώσει το δημοτικό ξέρουν γραφή και ανάγνωση και τους κατοίκους που δεν ξέρουν γραφή και ανάγνωση. Το γεγονός αυτό ίσως να οφείλεται στον εντονότερο αγροτικό χαρακτήρα της Περιφέρειας.

Συνοπτικά τα ποσοστά πληθυσμού ανά κατηγορία και επίπεδο εκπαίδευσης, που παρουσιάστηκαν παραπάνω, επαληθεύονται στον συνοπτικό Πίνακα 12 που ακολουθεί, ο οποίος παρουσιάζει το εκπαιδευτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού των δύο νομών. Συμπερασματικά ο Νομός Καρδίτσας περιλαμβάνει ποσοστά πτυχιούχων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, κατόχων μεταπτυχιακού τίτλου αλλά και ποσοστό πτυχιούχων ανωτάτων και ανωτέρων σχολών ικανοποιητικά, αλλά κάτω από τους υπόλοιπους νομούς της περιφέρειας και του συνόλου της χώρας. Κατατάσσεται στην τελευταία θέση σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς της Θεσσαλίας αλλά τα ποσοστά της είναι παρεμφερή με εκείνα των Τρικάλων και δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερα μεγάλη απόσταση από αυτά της Μαγνησίας και της Λάρισας που βρίσκονται στις δύο πρώτες θέσεις.

Πίνακας 12: Εκπαιδευτικό Επίπεδο του Ανθρώπινου Δυναμικού

Γεωγραφική Ενότητα	Πτυχιούχοι 3 βάθμιας εκπαίδευσης		Κάτοχοι μεταπτυχιακού ανά 1.000 κατοίκους		Πτυχιούχοι ανωτάτων σχολών ανά 1.000 κατοίκους		Πτυχιούχοι ανωτέρων σχολών ανά 1.000 κατοίκους	
	% συμμετ οχής στη χώρα	% συμμετ οχής στην ενότητα	% συμμετ οχής στη χώρα	% συμμετ οχής στην ενότητα	% συμμετ οχής στη χώρα	% συμμετ οχής στην ενότητα	% συμμετ οχής στη χώρα	% συμμετ οχής στην ενότητα
	2001		2001		2001		2001	
Ελλάδα	1000,0	123,0	1000,0	7,6	1000,0	78,3	1000,0	29,6
Θεσσαλία	50,6	90,5	23,5	2,6	56,2	64,0	55,7	24,0
Ν. Καρδίτσας	5,9	60,9	9,5	1,2	7,0	46,7	5,2	13,0
Ν. Τρικάλων	8,3	81,4	1,9	1,3	9,8	60,9	8,2	19,2
Ν. Λαρίσης	20,6	99,4	9,9	2,9	22,6	69,4	23,3	27,1
Ν. Μαγνησίας	15,8	103,1	2,2	3,8	16,8	69,5	19,0	29,8

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

#### 4.5 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

##### 4.5.1 ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΠ

Στην ανάλυση που ακολουθεί μελετάται το παραγωγικό προφίλ της περιοχής μελέτης σε επίπεδο τομέων διαχρονικά και συγκριτικά με τους υπόλοιπους θεσσαλικούς νομούς, την περιφέρεια Θεσσαλίας και το σύνολο της ελληνικής επικρατείας.

Στους Πίνακες 13 και 14 παρουσιάζεται η συμμετοχή των δύο νομών στο ΑΕΠ του κάθε τομέα και τη συμμετοχή του κάθε τομέα στο ΑΕΠ του νομού, για τα οικονομικά έτη 1991 και 2001.



Πίνακας 13: Τομεακή διάρθρωση του ΑΕΠ το 1991

Γεωγραφική Ενότητα	Πρωτογενής Τομέας				Δευτερογενής Τομέας				Τριτογενής Τομέας			
	Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα		Ποσοστό συμμετοχής στην γεωγραφική ενότητα		Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα		Ποσοστό συμμετοχής στην γεωγραφική ενότητα		Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα		Ποσοστό συμμετοχής στην γεωγραφική ενότητα	
Ελλάδα	100,00		13,47		100,00		28,52		100,00		58,01	
Θεσσαλία	10,83	3	26,16	3	6,52	4	30,31	7	5,33	3	43,53	10
Ν. Καρδίτσας	3,22	11	36,29	1	0,64	32	15,22	50	0,73	28	48,49	43
Ν. Λαρίσης	4,12	2	23,30	15	2,14	8	25,65	20	2,16	6	51,05	36
Ν. Μαγνησίας	2,00	22	12,97	42	3,05	7	41,91	4	1,43	8	45,12	34
Ν. Τρικάλων	1,49	25	20,6	24	0,69	28	20,05	36	1,01	21	59,35	19

Πηγή: ΕΣΥΕ 1991, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 14: Τομεακή διάρθρωση του ΑΕΠ το 2001

Γεωγραφική Ενότητα	Πρωτογενής Τομέας				Δευτερογενής Τομέας				Τριτογενής Τομέας			
	Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα		Ποσοστό συμμετοχής στην γεωγραφική ενότητα		Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα		Ποσοστό συμμετοχής στην γεωγραφική ενότητα		Ποσοστό συμμετοχής στη χώρα		Ποσοστό συμμετοχής στην γεωγραφική ενότητα	
Ελλάδα	100,00		6,38		100,00		19,03		100,00		74,59	
Θεσσαλία	16,47	2	16,00	1	6,58	5	18,87	6	5,19	4	65,13	9
Ν. Καρδίτσας	3,56	8	25,82	2	0,58	28	12,62	36	0,73	30	61,57	35
Ν. Λαρίσης	6,56	1	17,02	13	2,96	8	22,91	14	1,98	6	60,07	41
Ν. Μαγνησίας	3,22	12	11,16	24	2,38	9	24,61	8	1,59	9	64,23	42
Ν. Τρικάλων	3,13	14	20,22	7	0,66	25	12,62	34	0,89	21	67,16	27

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία επεξεργασία

Η Ελλάδα έχει μετατραπεί σε οικονομία παροχής υπηρεσιών. Το 2001, ο πρωτογενής τομέας συμμετείχε στο ΑΕΠ της χώρας μόνο κατά 6,38%, ο δευτερογενής κατά 19,03% και ο τριτογενής απέδειξε την σαφέστατη κυριαρχία του συγκεντρώνοντας ένα ποσοστό της τάξης του 74,59%.

Η περιφέρεια Θεσσαλίας συγκεντρώνοντας το 16,47% της συνολικής παραγωγής του πρωτογενούς τομέα κατατάσσεται στην δεύτερη θέση μεταξύ των περιφερειών από άποψη μεγέθους παραγωγής. Παράλληλα ο δευτερογενής καταλαμβάνει το 6,58% (5<sup>η</sup> θέση) και ο τριτογενής το 5,19% (4<sup>η</sup> θέση) της παραγωγής της χώρας. Σε περιφερειακό επίπεδο ο πρωτογενής συμμετέχει καταλαμβάνοντας το 16,00% (το μεγαλύτερο ποσοστό σε επίπεδο περιφέρειας) περιφερειακού ΑΕΠ, ο δευτερογενής συμμετέχει με 18,87% (περίπου όσο και στο επίπεδο της χώρας), ενώ ο τριτογενής (65,13%) είναι σαφώς μικρότερος σε σχετικούς όρους από το σύνολο της χώρας.

Ο Ν. Καρδίτσας παράγει το 3,56% του ΑΕΠ του πρωτογενή τομέα της χώρας (8<sup>η</sup> θέση μεταξύ των νομών από άποψη μεγέθους), το 0,58% του ΑΕΠ του δευτερογενούς τομέα (28<sup>η</sup> θέση μεταξύ των νομών από άποψη μεγέθους και το 0,73% του ΑΕΠ του τριτογενούς τομέα (30<sup>η</sup> θέση μεταξύ των νομών από άποψη μεγέθους).

Ο Ν. Τρικάλων παράγει το 3,13% του ΑΕΠ του πρωτογενή τομέα της χώρας (14<sup>η</sup> θέση μεταξύ των νομών από άποψη μεγέθους), το 0,66% του ΑΕΠ του δευτερογενούς τομέα (25<sup>η</sup> θέση μεταξύ των νομών από άποψη μεγέθους) και το 0,89% του ΑΕΠ του τριτογενούς τομέα (21<sup>η</sup> θέση μεταξύ των νομών από άποψη μεγέθους).

Όσον αφορά την συμμετοχή του νομού Τρικάλων στο περιφερειακό ΑΕΠ και την κατανομή του στους τομείς της οικονομίας, στον πρωτογενή τομέα συμμετέχει κατά 20,22% στον δευτερογενή κατά 12,62% και στον τριτογενή κατά 61,57% ενώ στο νομό Καρδίτσας ο πρωτογενής τομέας συμμετέχει κατά 25,82%, ο δευτερογενής τομέας κατά 12,62% και ο τριτογενής τομέας κατά 61,57%. Στον Ν. Τρικάλων όπως και στο Ν. Καρδίτσας παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένος ο πρωτογενής τομέας με τον νομό Καρδίτσας να καταλαμβάνει την πρώτη θέση μεταξύ των τεσσάρων θεσσαλικών νομών, ενώ αντίθετα ως προς την συμμετοχή του δευτερογενή τομέα στην οικονομία βρίσκονται πίσω από τους νομούς Λαρίσης και Μαγνησίας που κατέχουν την πρωτοκαθεδρία με το νομό Καρδίτσα να κατέχει την τελευταία θέση. Η συμμετοχή του τριτογενούς τομέα στην οικονομία του νομού Τρικάλων τον κατατάσσει στην τρίτη θέση μεταξύ των θεσσαλικών νομών ενώ ο νομός Καρδίτσας έρχεται τελευταίος σε αυτή την κατάταξη αλλά με μικρή διαφορά από το νομό Τρικάλων.

#### 4.5.2 ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΠ

Οι Πίνακες 15 και 16 που ακολουθούν καταγράφεται η ποσοστιαία συμμετοχή του κάθε κλάδου της οικονομίας στο ΑΕΠ του νομού Τρικάλων και Καρδίτσας.

Πίνακας 15: Κλαδική Διάρθρωση του ΑΕΠ ν. Τρικάλων

Κλάδος\Έτη	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Γεωργία	29,04	26,7	13,7	20,97	20,15	18,44	16,84	16,08
Βιομηχανία	8,88	9,02	11,9	11,85	13,04	11,62	11,32	10,89
Μεταλλεία - Ορυχεία	0,13	0,12	0,12	0,1	0,19	0,19	0,18	0,25
Μεταποίηση	4,37	4,51	5,95	6,18	6,71	5,95	5,79	5,53
Ενέργεια	1,59	1,46	1,33	1,21	1,28	1,15	1,08	1,02
Κατασκευές	2,78	2,92	4,49	4,35	4,84	4,32	4,25	4,08
Υπηρεσίες	62,06	64,26	74,4	67,17	66,79	69,93	71,82	73,02
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	7,42	8,04	9,72	8,67	7,5	8,35	8,51	8,68

Πηγή: ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 16: Κλαδική Διάρθρωση του ΑΕΠ ν. Καρδίτσας

Κλάδος\Έτη	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Γεωργία	31.19	28.9	25.3	26.13	25.57	26.17	22.66	24.43
Βιομηχανία	13.11	13.02	12.03	12.4	12.62	16.25	17.24	16.28
Μεταλλεία - Ορυχεία	0.14	0.13	0	0	0	0	0	0
Μεταποίηση	5.53	5.69	1.47	1.77	1.64	1.86	2.83	2.94
Ενέργεια	3.79	3.39	4.79	4.54	4.5	6.2	5.78	5.42
Κατασκευές	3.64	3.79	5.77	6.09	6.47	8.18	8.62	7.91
Υπηρεσίες	55.68	58.07	62.65	61.46	61.8	57.56	60.09	59.27
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3.35	3.66	4.42	4.23	4.06	3.72	4.55	4.29

Πηγή: ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

Εξετάζοντας τους παραπάνω πίνακες συμπεραίνουμε ότι και οι δύο νομοί έχουν ως βασικό κλάδο τις υπηρεσίες που όπως παρατηρούμε το ποσοστό του κλάδου αυτού αυξάνεται συνεχώς με την πάροδο των χρόνων.

Μετά τις υπηρεσίες ακολουθεί η γεωργία γεγονός που φανερώνει την συνεχιζόμενη εξάρτηση των δύο νομών (ειδικά του νομού Καρδίτσας) από τον πρωτογενή τομέα. Ιεραρχικά κατά σειρά μεγαλύτερη συμμετοχής τίθενται οι κλάδοι της βιομηχανίας, των ξενοδοχείων-εστιατορίων, της μεταποίησης, των κατασκευών, της ενέργειας και τελευταίος ο κλάδος των μεταλλείων-ορυχείων για το νομό Τρικάλων και για το νομό Καρδίτσας έχουμε κατά σειρά τους κλάδους της

βιομηχανίας, των κατασκευών, της ενέργειας, των ξενοδοχείων-εστιατορίων, της μεταποίησης και τελευταίο τον κλάδο των μεταλλείων-ορυχείων που όπως παρατηρούμε το ποσοστό του ΑΕΠ αυτού του κλάδου τα τελευταία χρόνια είναι μηδέν.

#### **4.6 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ, ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΑΝΕΡΓΙΑ**

##### **4.6.1 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ, ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ, ΑΝΕΡΓΟΙ**

Σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του 2001, στο σύνολο της χώρας το εργατικό δυναμικό αριθμείται σε 4.615.470 άτομα και αποτελεί το 46.81% του πληθυσμού της χώρας. Η περιφέρεια Θεσσαλίας αριθμεί 298.860 εργατικό δυναμικό με το αντίστοιχο ποσοστό να είναι 44.89%. Για την περιοχή μελέτης έχουμε 47.731 άτομα για το νομό Καρδίτσας και ποσοστό 43,83% ενώ για το νομό Τρικάλων έχουμε 52.379 άτομα με ποσοστό 43.73%.

Παρατηρούμε ότι ο νομός Καρδίτσας και ο νομός Τρικάλων εμφανίζουν παρόμοια ποσοστά, αλλά είναι μικρότερα από τα αντίστοιχα της περιφέρειας Θεσσαλίας και από το σύνολο της χώρας αλλά δεν υστερούν σημαντικά. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ο οικονομικώς ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός στα διάφορα χωρικά επίπεδα.

Πίνακας 17: Οικονομικώς Ενεργός και Μη Ενεργός Πληθυσμός (2001)

Γεωγραφική Ενότητα	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί		Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
N. Καρδίτσας	47.731	41.357	6.374	61.158
N. Τρικάλων	52.379	47.177	5.202	67.410
Θεσσαλία	298.860	266.460	32.400	366.908
Ελλάδα	4.615.470	4.102.091	513.379	5.244.123

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία επεξεργασία

#### 4.6.2 ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟ

Το ποσοστό απασχόλησης στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό (Απογραφή 2001) σε επίπεδο χώρας είναι 88,88%, σε επίπεδο Περιφέρειας είναι 89,16% ενώ για την περιοχή μελέτης ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός είναι για το νομό Καρδίτσας 86,65% και για το νομό Τρικάλων 90,07%.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε ότι το ποσοστό των απασχολούμενων έχει σημειώσει μείωση στην περιοχή μελέτης όπως επίσης και στην περιφέρεια Θεσσαλίας και στο σύνολο της χώρας. Επίσης ο νομός Τρικάλων για το 2001 έχει υψηλότερα ποσοστά από αυτά της περιφέρειας αλλά και από το σύνολο της χώρας ενώ από την άλλη μεριά ο νομός Καρδίτσας έχει μικρότερο ποσοστό από αυτό του νομού Τρικάλων. Τέλος, σε σύγκριση με το 1991 τα ποσοστά απασχόλησης στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό έχει παρουσιάσει μείωση σε όλα τα χωρικά επίπεδο όπως φαίνεται στον Πίνακα 18

Πίνακας 18: Ποσοστά Απασχόλησης στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό

Γεωγραφική Ενότητα	1991			2001		
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Απασχολούμενοι	Ποσοστό %	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Απασχολούμενοι	Ποσοστό %
Ν. Καρδίτσας	44.915	41.842	93,16	47.731	41.357	86,65
Ν. Τρικάλων	49.039	45.034	91,83	52.379	47.177	90,07
Θεσσαλία	265.934	245.474	92,31	298.860	266.460	89,16
Ελλάδα	3.885.623	3.571.426	91,91	4.615.470	4.102.091	88,88

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία επεξεργασία

#### 4.6.3 ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟ

Το ποσοστό ανεργίας στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα σε επίπεδο χώρας είναι 11,12%, σε επίπεδο Περιφέρειας είναι 10,84%, στο νομό Καρδίτσας είναι 13,35% και τέλος στο νομό Τρικάλων είναι 9,93%. Όπως βλέπουμε ο νομός Καρδίτσας έχει το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας για το 2001 ενώ ο νομός Τρικάλων το μικρότερο ποσοστό.



Στο νομό Καρδίτσας, σύμφωνα με το παρακάτω πίνακα το ποσοστό ανεργίας σχεδόν διπλασιάστηκε μέσα σε μία δεκαετία. Επίσης, άμα συγκρίνουμε τα ποσοστά ανεργίας μεταξύ του 1991 και του 2001 παρατηρούμε ότι σε όλα τα χωρικά επίπεδα έχουμε αύξηση της ανεργίας.

Πίνακας 19: Ποσοστά Ανεργίας στον Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό

Γεωγραφική Ενότητα	1991			2001		
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Άνεργοι	Ποσοστό %	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Άνεργοι	Ποσοστό %
N. Καρδίτσας	44.915	3.073	6,84	47.731	6.374	13,35
N. Τρικάλων	49.039	4.005	8,17	52.379	5.202	9,93
Θεσσαλία	265.934	20.460	7,69	298.860	32.400	10,84
Ελλάδα	3.885.623	314.197	8,09	4.615.470	513.379	11,12

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία

#### 4.6.4 ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ

Ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 20) περιγράφει την τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης κατά το 2001.

Πίνακας 20: Ποσοστό Απασχόλησης ανά Οικονομικό Τομέα

Γεωγραφική Ενότητα	Απασχολούμενοι	Πρωτογενής Τομέας		Δευτερογενής Τομέας		Τριτογενής Τομέας		Δεν Δήλωσαν	
		Αρ. Απ	% Απ	Αρ. Απ	% Απ	Αρ. Απ	% Απ	Αρ. Απ	% Απ
Ελλάδα	4.102.091	592.508	14,44	891.347	21,73	2.401.834	58,55	216.402	5,28
Θεσσαλία	266.46	74.897	28,11	51.478	19,32	132.055	49,56	8.23	3,09
N. Καρδίτσας	41.357	17.546	42,43	5.505	13,31	17.505	42,33	801	1,94
N. Τρικάλων	47.177	14.4	30,52	8.944	18,96	23.114	48,99	719	1,52

Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 η απασχόληση του νομού Τρικάλων κατανέμεται στους βασικούς τομείς της οικονομίας ως εξής: το 30,52% της

απασχόλησης αφορά τον πρωτογενή τομέα, το 18,96% τον δευτερογενή και το 48,99% τον τριτογενή. Τα μεγέθη αυτά έρχονται σε πλήρη αντιστοιχία με τομεακή διάρθρωση του παραγωγικού συστήματος της περιφέρειας Θεσσαλίας όπου ο πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής τομέας αποτελούν το 28,11%, 19,32% και 49,56% αντίστοιχα. Για το νομό Καρδίτσας έχουμε τα εξής ποσοστά για τους βασικούς τομείς της οικονομίας: 42,43% για τον πρωτογενή τομέα, 13,31% για τον δευτερογενή τομέα και 42,33% για τον τριτογενή τομέα. Παράλληλα και στις τρεις χωρικές ενότητες παρουσιάζεται ένα ποσοστό ατόμων που δεν δήλωσαν κλάδο δραστηριότητας.

Στον νομό Τρικάλων ο πρωτογενής τομέας αναδεικνύεται ιδιαίτερα ισχυρός με ποσοστά μεγαλύτερα του μέσου όρου της περιφέρειας Θεσσαλίας, σημαντικότερος όμως αναδεικνύεται ο τριτογενής τομέας καθώς καταλαμβάνει το 48,99% της απασχόλησης. Η τομεακή σύνθεση του Ν. Τρικάλων υποδηλώνει ότι ο νομός εξαρτάται έντονα από τον πρωτογενή τομέα, αν και ο τριτογενής σταδιακά καταλαμβάνει όλο και περισσότερο έδαφος. Στο νομό Καρδίτσας ο πρωτογενής τομέας όπως είπαμε καταλαμβάνει το 42,43% και είναι το μεγαλύτερο ποσοστό ανάμεσα στους τέσσερις Θεσσαλικούς νομούς και από αυτό φαίνεται το πόσο πολύ ο νομός εξαρτάται από τον πρωτογενή τομέα. Ο τριτογενής τομέα του νομού Καρδίτσας παρουσιάζει παρόμοιο ποσοστό με τον πρωτογενή τομέα και παρατηρούμε ότι και ο τομέας αυτός είναι αρκετά ισχυρός στο νομό και όπως όλα δείχνουν θα είναι ο τομέας που στο μέλλον θα στηρίζεται η οικονομία του νομού Καρδίτσας.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Από την ανάλυση που προηγήθηκε στο παραπάνω κεφάλαιο συμπεραίνουμε πως η περιοχή μελέτης παρουσιάζει γηρασμένο πληθυσμό ενώ ο νεανικός πληθυσμός είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με το σύνολο της χώρας. Τα ποσοστά ανεργίας είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα με το νομό Τρικάλων να βρίσκεται κάτω από το μέσο όρο της Ελλάδος και το νομό Καρδίτσας πάνω από αυτόν. Όμως παρόλα αυτά η περιοχή μελέτης παρουσιάζει χαμηλά επίπεδα ανάπτυξης που ίσως αυτό οφείλεται και στο ότι η περιοχή μελέτης δεν βρίσκεται πάνω εθνικό οδικό δίκτυο (ΠΑΘΕ).

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, οι δύο πόλεις εμφανίζουν αρκετά ικανοποιητικά ποσοστά. Ο δευτερογενής τομέας είναι ο πιο αδύναμος και στις δύο πόλεις, ενώ ο τριτογενής τομέας όπως και ο πρωτογενής τομέας να έχουν τα υψηλότερα ποσοστά.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ**

### **5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η αξιολόγηση της περιοχής από τους κατοίκους έγινε με τη μέθοδο της δημοσκόπησης. Η μέθοδος αυτή δίνει τη δυνατότητα συλλογής στοιχείων από μεγάλο αριθμό ατόμων, για τα ίδια θέματα και συνεπώς είναι δυνατή η σύγκριση όπως επίσης και η δυνατότητα ποσοτικοποίησης και στατιστικής ανάλυσης των στοιχείων αυτών για την εξαγωγή αποτελεσμάτων. Η ακρίβεια των αποτελεσμάτων της δημοσκόπησης εξαρτάται και από τη μορφή και το είδος των ερωτήσεων. Για την επίτευξη όσο το δυνατό ακριβέστερων αποτελεσμάτων στη συγκεκριμένη έρευνα επιλέχθηκαν οι ερωτήσεις κλειστού τύπου, δηλαδή με προκαθορισμένες απαντήσεις από τον μελετητή. Η έρευνα είναι ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για τον μελετητή διότι μπορεί να δει ποιες είναι οι απόψεις των κατοίκων της περιοχής δίνοντας μια διαφορετική εικόνα και έτσι μπορεί να έχει μία ποιο σφαιρική άποψη για την περιοχή και μπορεί να τον βοηθήσει να καταλάβει ποια είναι τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της περιοχής έτσι ώστε να προτείνει τα κατάλληλα μέτρα για την σωστή ανάπτυξη των δύο πόλεων.

### **5.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ**

Στα πλαίσια της εκπόνησης της διπλωματικής μου για τις προοπτικές ανάπτυξης του διόλου Καρδίτσα - Τρίκαλα μοιράστηκαν ερωτηματολόγια στους κατοίκους των δύο πόλεων. Τα ερωτηματολόγια αυτά αποσκοπούν στην καταγραφή των απόψεων, γνώμων και αντιλήψεων των κατοίκων για την περιοχή τους. Συνάμα, ζητείται η κατάθεση των ιδεών και των οραμάτων τους για το μέλλον και την ανάπτυξη των δύο νόμων ως εφαρμογή της διαδικασίας συμμετοχής των πολιτών στο σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων σε θέματα που τους αφορούν άμεσα. Οι ερωτώμενοι καλούνται να κατατάξουν σε όλα τα ερωτήματα σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 με το 1 να αντιπροσωπεύει το χαμηλότερο βαθμό και το 5 το μέγιστο.

Το ερωτηματολόγιο<sup>4</sup> (Παράρτημα Ι) αποτελείται συνολικά από έντεκα κλειστές ερωτήσεις οι οποίες ομαδοποιήθηκαν σε πέντε γενικές κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία ερωτήσεων αφορά ζητήματα για τις συνθήκες μετακίνησης μεταξύ των δύο πόλεων και περιλαμβάνει τις τρεις πρώτες ερωτήσεις. Η δεύτερη κατηγορία ερωτήσεων αφορά ζητήματα αντιπαλότητας μεταξύ των δύο πόλεων και περιλαμβάνει την τέταρτη ερώτηση. Η Τρίτη κατηγορία ερωτήσεων αφορά ζητήματα που αφορούν την αντίληψη των πολιτών σε θέματα συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων και στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι ερωτήσεις πέντε, έξι και επτά. Η τέταρτη κατηγορία ερωτήσεων αφορά την αντίληψη των πολιτών όσον αφορά τις υφιστάμενες υποδομές της περιοχής αλλά και πως βλέπουν ότι θα είναι τα πράγματα στο μέλλον για τις αντίστοιχες υποδομές. Στην κατηγορία αυτή εντάσσεται η όγδοη ερώτηση. Τέλος, η πέμπτη κατηγορία ερωτήσεων στοχεύει στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των δύο πόλεων από τους κατοίκους της περιοχής και περιλαμβάνει τις τρεις τελευταίες ερωτήσεις.

Συνολικά συμπληρώθηκαν 100 ερωτηματολόγια, 50 στην πόλη της Καρδίτσας και 50 στην πόλη των Τρικάλων. Το δείγμα αποτελείται από όλες τις κοινωνικές ομάδες ώστε να έχουμε μια σφαιρική εικόνα για την κάθε πόλη αλλά οι πιο πολλοί ερωτηθέντες ήταν φορείς της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης όπως επίσης και φορείς από αναπτυξιακές εταιρίες των δύο πόλεων. Ο μέσος όρος ηλικίας του δείγματος είναι 34,8 χρονών και αποτελείται από 54% άνδρες και 46% γυναίκες. Όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο του δείγματος το 52% έχει τελειώσει το πανεπιστήμιο, το 22% το λύκειο, το 22% το λύκειο και το 12% έχει κάνει και μεταπτυχιακές σπουδές. Το 64% του δείγματος δουλεύει στον ιδιωτικό τομέα και το 36% στο δημόσιο τομέα. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι στο σύνολο του δείγμα κατοικεί στην περιοχή μελέτης και μόλις το 4% κατάγεται από κάποια άλλη πόλη.

---

<sup>4</sup> Κρίθηκε σκόπιμο να κρατηθεί η μορφή του ερωτηματολογίου της διπλωματικής εργασίας της Χασάπης Μ. (2007) κάνοντας κάποιες αλλαγές ώστε να έχουμε πιο ακριβή αποτελέσματα από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή μελέτης



### 5.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω οι πρώτες τρεις ερωτήσεις σχετίζονται με ζητήματα που αφορούν τις μετακινήσεις των δύο πόλεων. Η πρώτη ερώτηση αφορά τη συχνότητα των μετακινήσεων μεταξύ των κατοίκων των δύο πόλεων. Στο Πίνακα 21 παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου του δείγματος (55%) μετακινείται σπανιότερα από μία φορά το μήνα από την Καρδίτσα προς τα Τρίκαλα και αντίστροφα. Μεγάλο ποσοστό αποτελούν και όσοι μετακινούνται μία φορά το μήνα μεταξύ των δύο πόλεων με το ποσοστό να φτάνει της τάξης του 24% στο σύνολο του δείγματος. Ακόμη, πολύ μικρότερο είναι το ποσοστό αυτών που μετακινούνται μία φορά την εβδομάδα από την μία πόλη στην άλλη όπου το ποσοστό ανέρχεται της τάξης τους 13%. Το ποσοστό όσων μετακινούνται 2-4 φορές την εβδομάδα από την Καρδίτσα προς τα Τρίκαλα και το αντίστροφο είναι 7% ενώ μόλις 1% κάνει αυτή την διαδρομή 5 φορές την εβδομάδα και πιο συγκεκριμένα έχουμε την μετακίνηση από την Καρδίτσα προς τα Τρίκαλα ενώ κανένας δεν κάνει την αντίστροφη διαδρομή. Τέλος, κανένας δεν μετακινείται περισσότερο από 5 φορές την εβδομάδα από την Καρδίτσα προς τα Τρίκαλα και το αντίστροφο.

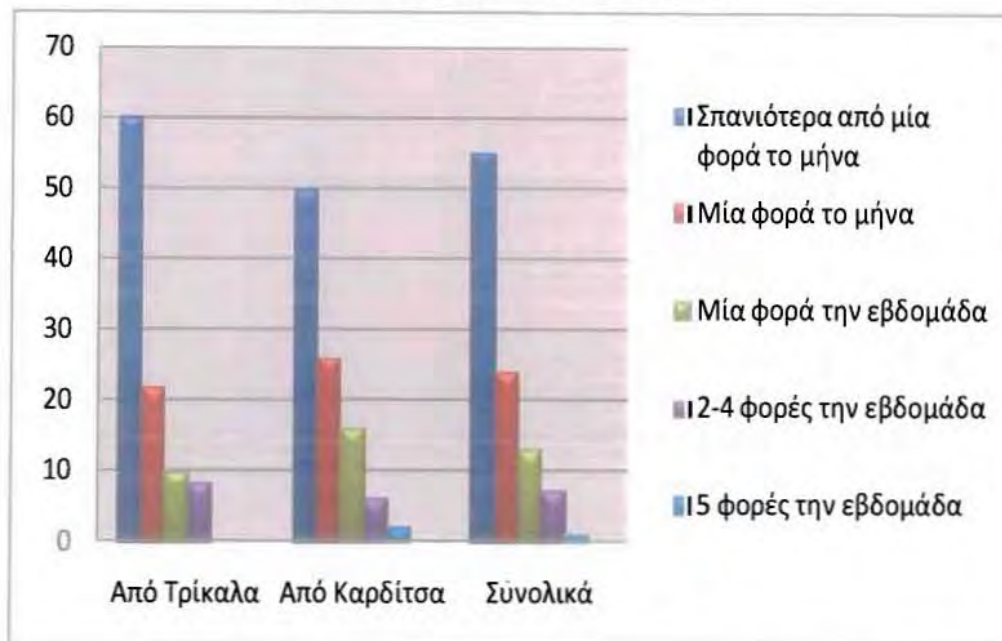
Πίνακας 21: Συχνότητα Μετακινήσεων

	Από Τρίκαλα	Ποσοστό %	Από Καρδίτσα	Ποσοστό %	Σύνολικά	Ποσοστό %
Σπανιότερα από μία φορά το μήνα	30	60	25	50	55	55
Μία φορά το μήνα	11	22	13	26	24	24
Μία φορά την εβδομάδα	5	10	8	16	13	13
2-4 φορές την εβδομάδα	4	8	3	6	7	7
5 φορές την εβδομάδα	0	0	1	2	1	1
Περισσότερο από 5 φορές την εβδομάδα	0	0	0	0	0	0
Σύνολο	50	100,0	50	100,0	100	100,0

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

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

Διάγραμμα 7: Συχνότητα Μετακινήσεων



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στην δεύτερη ερώτηση οι ερωτηθέντες έπρεπε να απαντήσουν για ποιους λόγους γίνεται αυτή η μετακίνηση τους μεταξύ των δύο πόλεων. Σύμφωνα με τον Πίνακα 22 στο σύνολο του δείγματος το 32,5% μετακινείται από την μία πόλη στην άλλη για διασκέδαση. Επίσης, μεγάλο είναι το ποσοστό (23%) όσων μετακινούνται για να κάνουν επίσκεψη σε κάποιο φιλικό πρόσωπο όπως επίσης και για όσους κάνουν την μετακίνηση αυτή ώστε να πραγματοποιήσουν τις αγορές τους (20%). Πιο μικρά είναι τα ποσοστά για όσους κάνουν την μετακίνηση αυτή για εργασία (13,5%) και για εκείνους μετακινούνται από την μία πόλη στην άλλη για παροχή ή λήψη υπηρεσιών (10%).

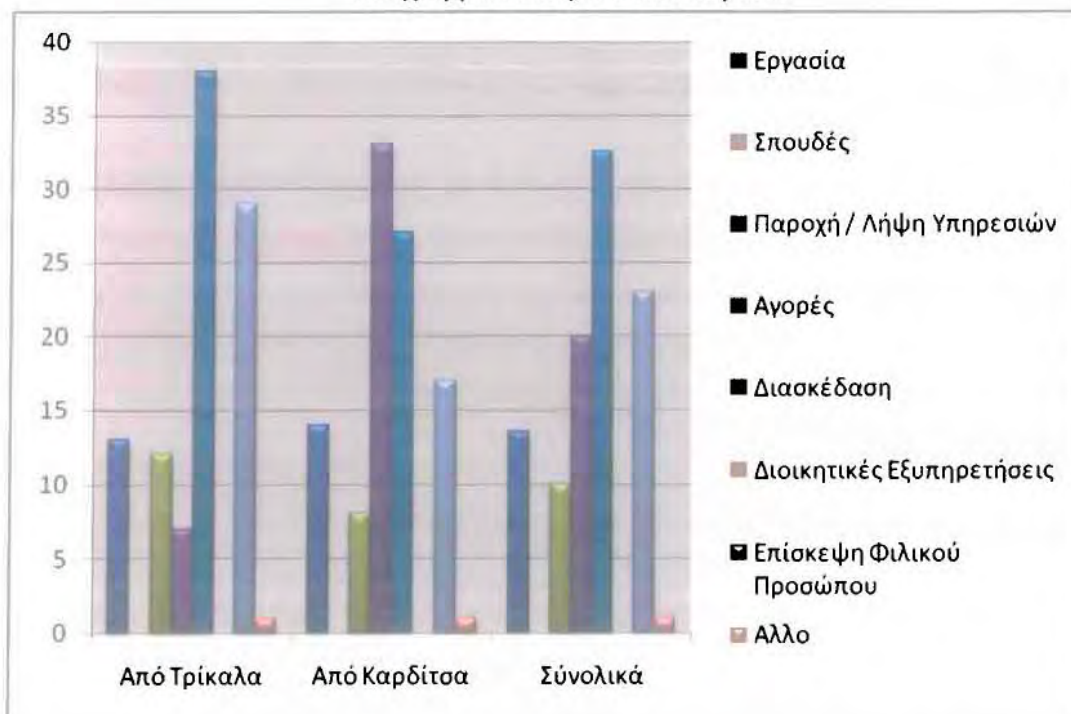
Πίνακας 22: Λόγοι Μετακινήσεων

	Από Τρίκαλα	Ποσοστό %	Από Καρδίτσα	Ποσοστό %	Συνολικά	Ποσοστό %
Εργασία	13	13	14	14	27	13,5
Σπουδές	0	0	0	0	0	0
Παροχή / Λήψη Υπηρεσιών	12	12	8	8	20	10
Αγορές	7	7	33	33	40	20
Διασκέδαση	38	38	27	27	65	32,5
Διοικητικές Εξυπηρετήσεις	0	0	0	0	0	0
Επίσκεψη Φιλικού Προσώπου	29	29	17	17	46	23
Άλλο	1	1	1	1	2	1
Σύνολο	100	100,0	100	100,0	200	100,0

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 8) φαίνεται σχηματικά οι κυριότεροι λόγοι για την μετακίνηση αυτή

Διάγραμμα 8: Λόγοι Μετακινήσεων

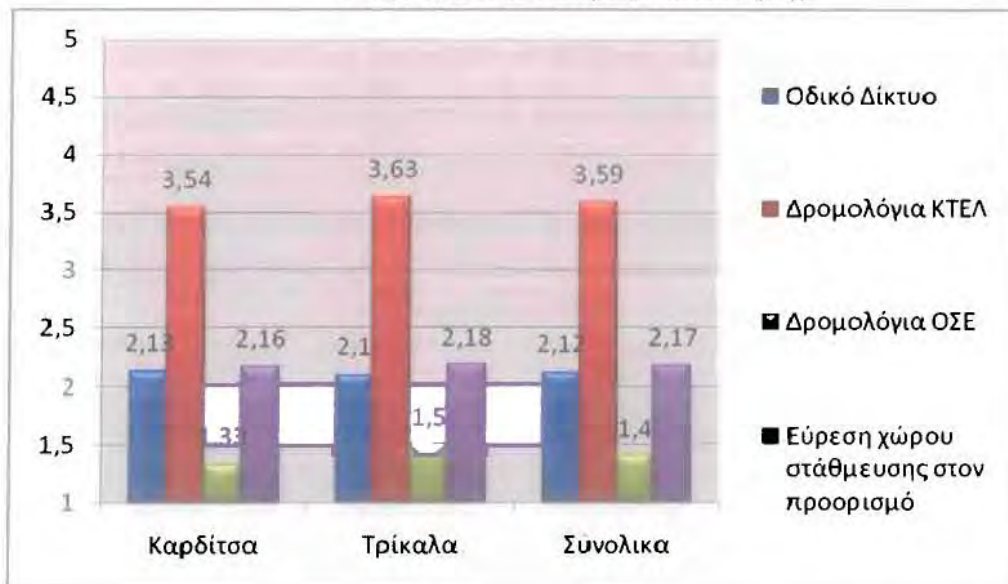


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Στην Τρίτη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν τις συνθήκες που ισχύουν για την μετακίνηση αυτή. Πιο συγκεκριμένα τους ζητήθηκε να βαθμολογήσουν από το 1 μέχρι το 5, όπου το 1 αντιπροσωπεύει το πολύ κακό και το 5 το πολύ καλό, την υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου, τα δρομολόγια του υπεραστικού ΚΤΕΛ, τα δρομολόγια του ΟΣΕ και την κατάσταση που επικρατεί όσον αφορά την εύρεση χώρου στάθμευσης στην πόλη προορισμό.

Διάγραμμα 9: Συνθήκες Μετακίνησης



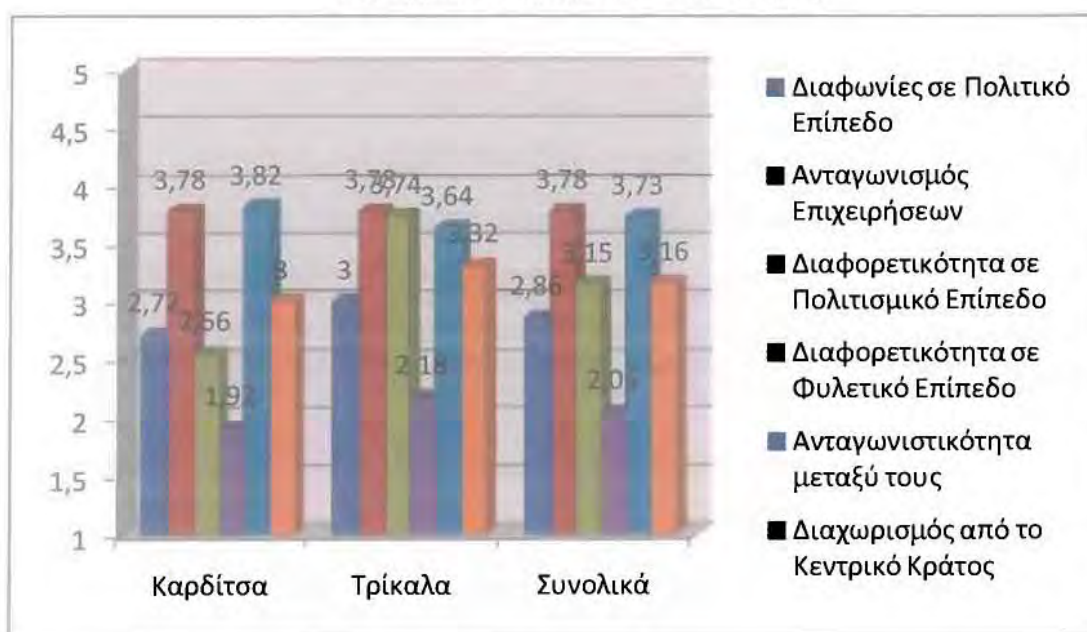
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Όπως παρατηρούμε από το παραπάνω διάγραμμα (Διάγραμμα 9) στο σύνολο του δείγματος, οι ερωτηθέντες είναι πολύ ευχαριστημένοι από τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ, όπου όλοι οι ερωτηθέντες το αξιολόγησαν από μέτριο μέχρι πολύ καλό. Στο άλλο άκρο βρίσκονται τα δρομολόγια του ΟΣΕ που όπως βλέπουμε οι κάτοικοι και των δύο περιοχών δεν είναι καθόλου ευχαριστημένοι και αυτό φαίνεται από το δείγμα διότι το 80% του συνόλου του δείγματος χαρακτήρισε πολύ κακές τις υφιστάμενες υποδομές του ΟΣΕ. Τέλος, όσον αφορά το οδικό δίκτυο και την εύρεση χώρου στάθμευσης στο προορισμό παρατηρούμε για ακόμη μια φορά ότι πάλι οι κάτοικοι δεν είναι ευχαριστημένοι. Στο σύνολο του το δείγμα βαθμολόγησε από μέτριο ως πολύ κακό το οδικό δίκτυο και την στάθμευση στον προορισμό.

Η τέταρτη ερώτηση αφορά τα ζητήματα αντιπαλότητας μεταξύ των δύο πόλεων. Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 10) οι περισσότεροι ερωτηθέντες

θεωρούν πως μεταξύ των δύο πόλεων υπάρχει έντονος ανταγωνισμός των επιχειρήσεων (όπου το 20% του δείγματος αξιολόγησε ότι σίγουρα ναι υπάρχει ανταγωνισμός). Επίσης, οι ερωτηθέντες θεωρούν ότι υπάρχει και έντονη ανταγωνιστικότητα μεταξύ τους όπου το 25% του συνόλου το δείγματος πιστεύει ότι σίγουρα υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ τους. Επίσης, από το Διάγραμμα.. παρατηρούμε ότι στην ερώτηση για την διαφορετικότητα σε πολιτισμικό επίπεδο υπάρχει μεγάλη διάφορα στις απαντήσεις από τους κατοίκους των δύο πόλεων με τους κατοίκους της Καρδίτσας να θεωρούν ότι δεν υπάρχει και μεγάλη διαφορά ενώ οι κάτοικοι των Τρικάλων πιστεύουν το αντίθετο. Αμφιλεγόμενες είναι οι απαντήσεις από τους κατοίκους των δύο πόλεων όσον αφορά αν υπάρχει διαχωρισμός από το κεντρικό κράτος. Τέλος, οι ερωτηθέντες κρίνουν πως οι διαφορές δεν είναι πολλές σε πολιτικό επίπεδο και ότι δεν υπάρχει διαφορετικότητα σε φυλετικό επίπεδο.

Διάγραμμα 10: Ζητήματα Αντιπαλότητας



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

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



Πίνακας 23: Ζητήματα Συνεργασίας

	Παρόν			Μέλλον (10 χρόνια)		
	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Συνολικά	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Συνολικά
Συνεργασία Τοπικής Αυτοδιοίκησης	2,63	2,57	2,6	3,47	3,28	3,37
Ζητήματα Ανάπτυξης	2,69	2,42	2,55	3,41	3,14	3,27
Ζητήματα Διαχείρισης	2,8	2,5	2,65	3,25	3,35	3,3
Ζητήματα Εκπαίδευσης	2,22	2,28	2,25	3,13	3,35	3,24
Ζητήματα Πολιτισμού	2,47	2,92	2,69	3,66	3,5	3,58
Ζητήματα Προβολής	2,27	2,71	2,49	3,44	3,57	3,5
Συνεργασία Επιχειρήσεων	2,52	2,5	2,51	3,3	3,07	3,18
Συνεργασία Φορέων Πολιτών	2,33	2,42	2,37	3,38	3,28	3,33
Συνεργασία Εκκλησιών	2,31	2,78	2,54	2,88	3,42	3,15
Συνεργασία Επιχειρηματικών Φορέων	2,61	2,85	2,73	3,66	3,35	3,5

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον παραπάνω πίνακα (Πίνακας 23) παρατηρούμε ότι οι ερωτηθέντες πιστεύουν σε γενικές γραμμές ότι η τωρινή συνεργασία των δύο πόλεων δεν είναι μεγάλη. Το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνει η συνεργασία επιχειρηματικών φορέων (2,73) και η συνεργασία όσον αφορά ζητήματα πολιτισμού, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό συγκεντρώνει η συνεργασία σε θέματα εκπαίδευσης (2,25) και η συνεργασία φορέων πολιτών.

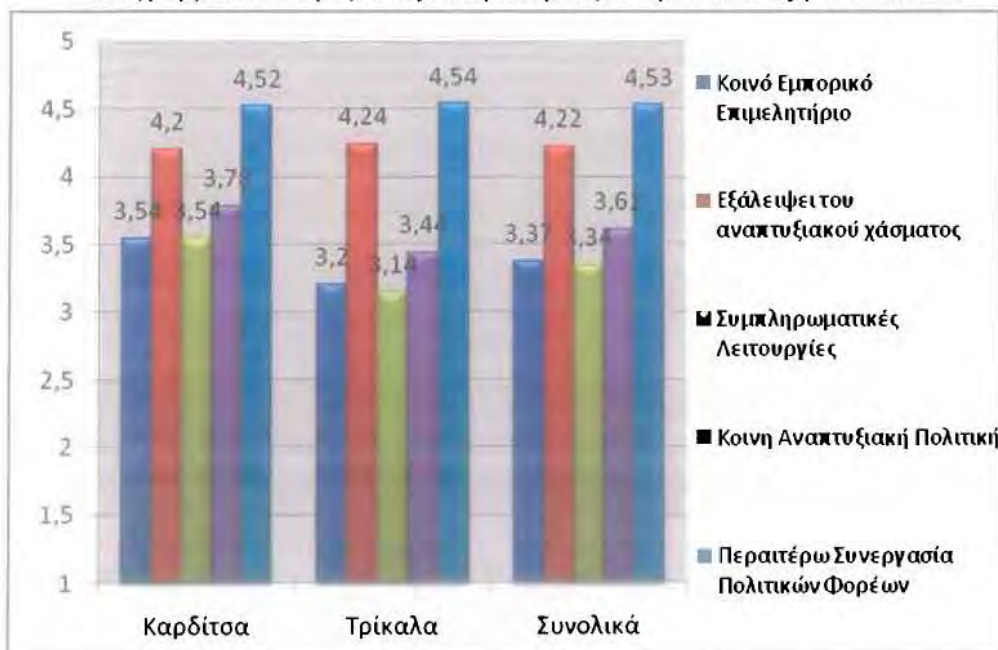
Στο μέλλον εμφανίζεται διαφορετική εικόνα όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων. Οι ερωτηθέντες έχουν υψηλές προσδοκίες για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας για ζητήματα πολιτισμού (3,58) όπως επίσης και για περαιτέρω συνεργασία των επιχειρηματικών φορέων. Ακόμη προσδοκούν και σε μεγάλη συνεργασία σε ζητήματα προβολής των δυο νομών (3,5). Τα χαμηλότερα ποσοστά καταλαμβάνουν η συνεργασία των εκκλησιών (3,15) και η συνεργασία σε ζητήματα εκπαίδευσης. Σαν γενική εικόνα βλέπουμε ότι οι κάτοικοι και των δύο περιοχών προσδοκούν ότι στο μέλλον θα υπάρξει πιο μεγάλη συνεργασία των δύο πόλεων και αυτό θα βοηθήσει για την περαιτέρω ανάπτυξη των περιοχών τους.

Στην έκτη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 (1: σίγουρα όχι, 5: σίγουρα ναι) ζητήματα που αφορούν



το δίπολο Καρδίτσα – Τρίκαλα. Όπως παρατηρούμε από το παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 11) στο σύνολο του δείγματος το 58% απαντά ναι στην περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων των δύο πόλεων. Επίσης, το 45% του συνόλου του δείγματος πιστεύει ότι σίγουρα η ανάπτυξη του διπόλου Καρδίτσα – Τρίκαλα θα συμβάλει στην άρση της αναπτυξιακής υστέρησης της δυτικής Θεσσαλίας. Θετικά βλέπουν οι κάτοικοι των δύο περιοχών την δημιουργία κοινής πολιτικής για την ανάπτυξη της κάθε πόλης όπου το 28% του συνόλου του δείγματος απάντησε σίγουρα ναι. Αμφιλεγόμενες ήταν οι απαντήσεις των ερωτηθέντων ως προς την δημιουργία κοινού εμπορικού επιμελητηρίου και στο αν η μία πόλη μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς όφελος της άλλης.

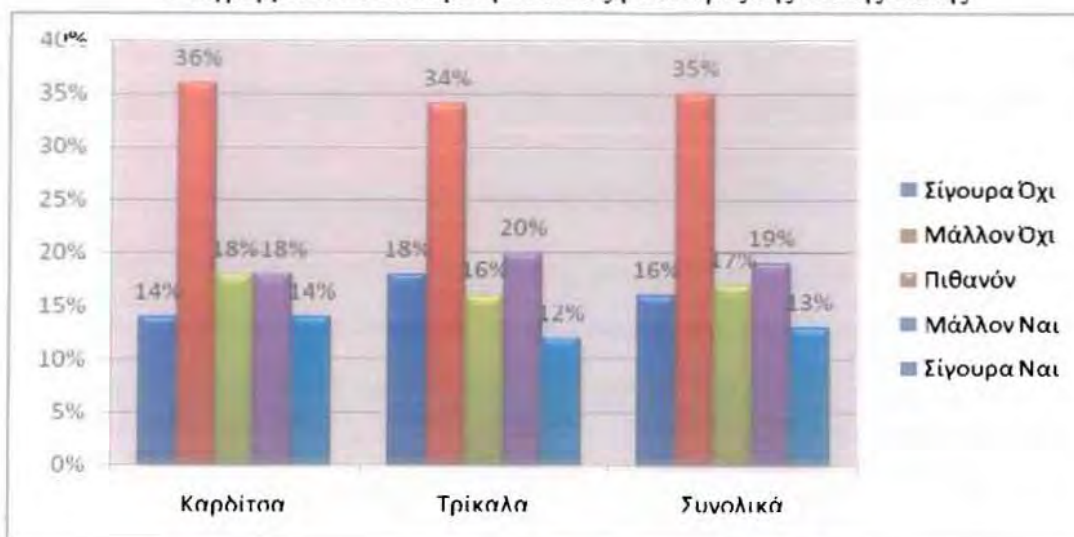
Διάγραμμα 11: Παράγοντες Απαραίτητοι για την Ανάπτυξη του Διπόλου



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην έβδομη ερώτηση οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν αν θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας πόλης μπορεί να οδηγήσει σε αναπτυξιακή υστέρηση της άλλης. Στο Διάγραμμα 12 παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει μία ξεκάθαρη εικόνα πάνω σε αυτό το ζήτημα από τους κατοίκους των δύο πόλεων αφού βλέπουμε ότι τα ποσοστά είναι μοιρασμένα σε όλες σχεδόν τις επιλογές. Πάντως στο σύνολο του δείγματος το 35% απαντά μάλλον όχι στην παραπάνω ερώτηση, γεγονός που δείχνει ότι το 51% του δείγματος δεν θεωρεί ότι υπάρχει εμφανής ανταγωνισμός μεταξύ των δύο πόλεων.

Διάγραμμα 12: Οικονομική Ανάπτυξη σε Βάρος της Άλλης Πόλης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην όγδοη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν τις υφιστάμενες υποδομές της περιοχής τους αυτή την στιγμή αλλά και στο μέλλον σε δέκα χρόνια σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 (1: καθόλου, 5: πάρα πολύ).

Πίνακας 24: Υφιστάμενες Υποδομές

	Παρόν			Μέλλον (10 χρόνια)		
	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Συνολικά	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Συνολικά
Το αστικό οδικό δίκτυο	2,4	2,4	2,4	3,31	3,65	3,48
Το νομαρχιακό οδικό δίκτυο	2,52	2,54	2,53	3,38	3,36	3,37
Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες	2,54	2,56	2,55	3,4	3,57	3,48
Οι σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες	2,3	2,4	2,35	3,11	3,14	3,12
Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ΑΕΙ, ΤΕΙ κτλ.	2,2	2,4	2,3	2,88	2,78	2,83
Οι υποδομές υγείας και Πρόνοιας	2,38	2,38	2,38	3,05	2,64	2,85
Οι πολιτιστικές υποδομές	2,98	2,82	2,9	3,48	3,5	3,49
Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, αξιοθέατα κτλ.)	3,44	3,78	3,61	4,12	4,35	4,24
Οι ανοιχτοί χώροι και χώροι πρασίνου (πλατείες, πάρκα κτλ)	3,34	3,08	3,21	3,91	3,71	3,81
Οι Περιβαλλοντικές Υποδομές (ΧΥΤΑ, βιολογικός καθαρισμός κλπ.)	2,38	3	2,69	3,58	3,71	3,64

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

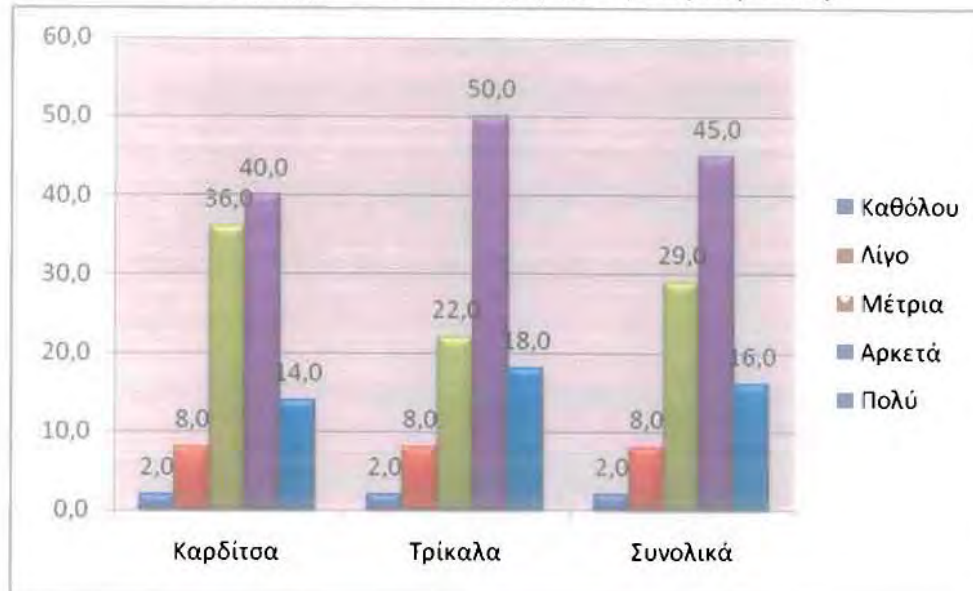


Παρατηρούμε από το Πίνακα 24 ότι οι τουριστικές υποδομές έχουν λειτουργήσει προς όφελος και για τις δύο πόλεις. Πιο συγκεκριμένα για τους κάτοικους της Καρδίτσας το 10% απαντά ότι η υφιστάμενη κατάσταση των τουριστικών υποδομών είναι πολύ υψηλή και το 36% ότι είναι υψηλή, ενώ οι κάτοικοι των Τρικάλων απάντησαν ότι η κατάσταση των τουριστικών υποδομών είναι πολύ υψηλή σε ποσοστό της τάξης του 26% και το 36% πιστεύει ότι είναι υψηλή η ποιότητα και η επάρκεια. Έπειτα ακολουθούν οι ανοιχτοί χώροι πρασίνου όπου στο σύνολο του δείγματος το 5% πιστεύει ότι είναι πολύ υψηλή (όλοι που ψήφισαν πολύ υψηλή είναι κάτοικοι της πόλης της Καρδίτσας) ενώ το 35% πιστεύει ότι είναι υψηλή η επάρκεια και η ποιότητα. Από την άλλη μεριά οι υποδομές με την χαμηλότερη αξιολόγηση είναι το αστικό οδικό δίκτυο (2,4), οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (2,3), οι υποδομές υγείας και πρόνοιας (2,38) και οι σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες (2,35).

Στο μέλλον, οι ερωτηθέντες κρίνουν ότι όλες οι υποδομές θα είναι σε καλύτερη κατάσταση από την τωρινή και θα λειτουργούν προς όφελος και των δύο πόλεων. Όπως παρατηρούμε από το Πίνακα οι κάτοικοι των δύο πόλεων πιστεύουν ότι κυρίως οι τουριστικές υποδομές (4,24), οι ανοιχτοί χώροι και χώροι πρασίνου (3,81) και οι περιβαλλοντικές υποδομές (3,64) στο μέλλον θα υπάρχουν σε μεγάλη επάρκεια και θα συμβάλουν στην ανάπτυξη των περιοχών τους. Οι υποδομές που συγκεντρώνουν τα χαμηλότερα ποσοστά είναι οι σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες (3,12), οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (2,83) και οι υποδομές υγείας και πρόνοιας (2,85) και αυτό μάλλον συμβαίνει διότι αυτές οι υποδομές δεν είναι σε ικανοποιητικό βαθμό καλές στο παρόν και οι πολίτες κρίνουν ότι και στο μέλλον δεν θα βελτιωθούν και πάρα πολύ.

Οι τρεις παρακάτω ερωτήσεις στοχεύουν στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των δύο πόλεων. Πιο συγκεκριμένα, στην ένατη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να μας πουν πόσο είναι ευχαριστημένοι από τη ζωή στην πόλη τους. Όπως παρατηρούμε από το παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 13) στο σύνολο του δείγματος το 45% δηλώνει αρκετά ευχαριστημένο από τη ζωή στην πόλη όπου κατοικεί. Πιο συγκεκριμένα στην Καρδίτσα το 40% δήλωσε αρκετά ευχαριστημένο και το 14% πολύ ευχαριστημένο, ενώ στα Τρίκαλα τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 50% και 18%. Επίσης, σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνουν και αυτοί που είναι μέτρια ευχαριστημένοι από την ζωή της πόλης τους.

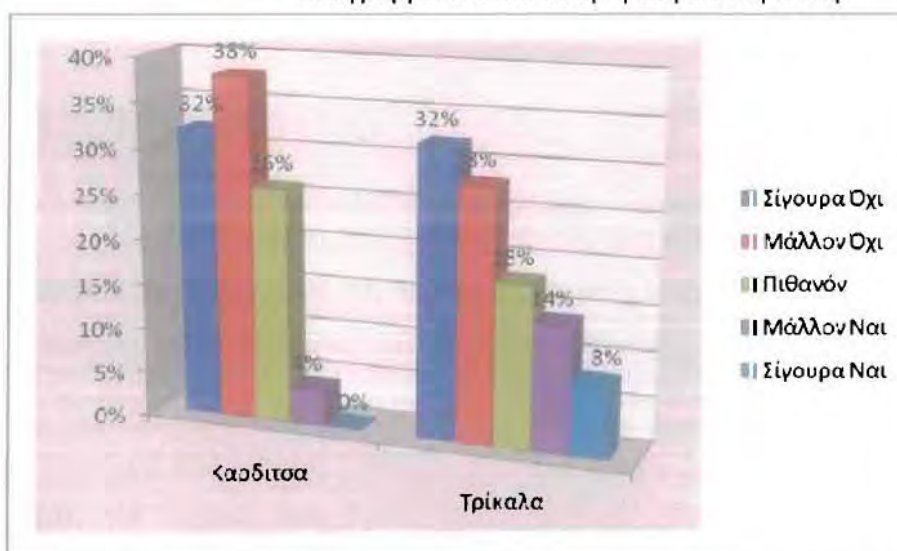
Διάγραμμα 13: Ικανοποίηση από τη Ζωή στην Πόλη



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην δέκατη ερώτηση ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες αν θα μετακόμιζαν στην άλλη πόλη. Όπως παρατηρούμε στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 14) οι κάτοικοι της Καρδίτσας απάντησαν σε ποσοστό 32% σίγουρα όχι, το ίδιο ποσοστό έχουμε και για τους κατοίκους των Τρικάλων για το αν θα μετακόμιζαν στην πόλη της Καρδίτσας. Ακόμη, μόλις το 8% απάντησε ότι σίγουρα ναι θα μετακόμιζε από την πόλη της Καρδίτσας στην πόλη των Τρικάλων, ενώ κανένας κάτοικος των Τρικάλων δεν απάντησε στην ανάποδη μετακίνηση.

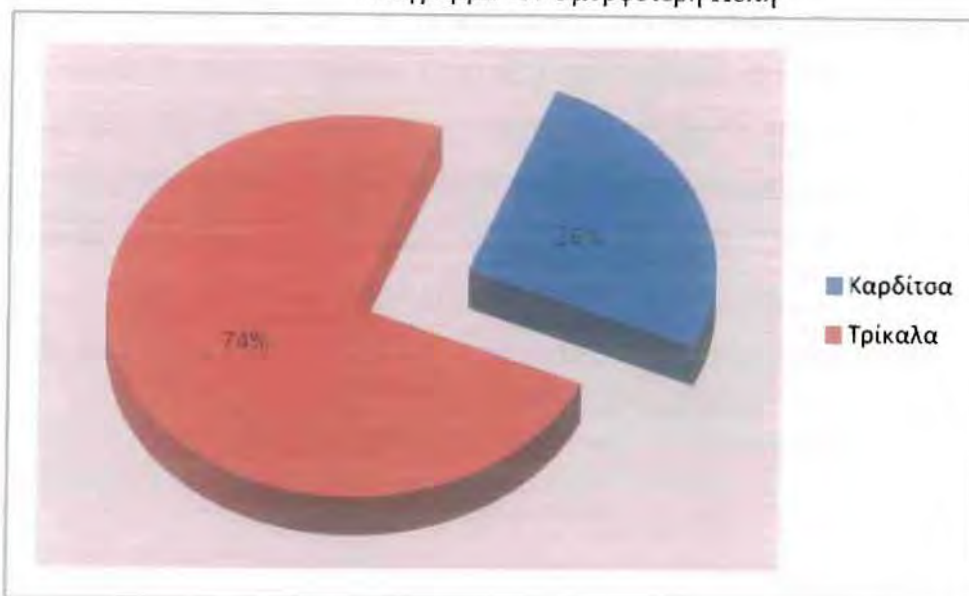
Διάγραμμα 14: Μετοίκηση στην Άλλη Πόλη



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην ενδέκατη ερώτηση ζητήθηκε να απαντήσουν ποια πόλη θεωρούν πιο όμορφη. Το 74% του συνόλου του δείγματος θεωρεί πιο όμορφη πόλη την πόλη των Τρικάλων (Διάγραμμα 15). Πιο συγκεκριμένα το 52% από τους κατοίκους της Καρδίτσας θεωρεί πιο όμορφη την πόλη των Τρικάλων και το 48% την πόλη της Καρδίτσας, ενώ οι κάτοικοι των Τρικάλων απάντησαν ως πιο όμορφη πόλη την δική τους σε ποσοστό 96% και μόλις το 4% ως πιο όμορφη πόλη την πόλη της Καρδίτσας.

Διάγραμμα 15: Ομορφότερη Πόλη



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

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



φυλετικό επίπεδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως δεν έχουν σημαντικές διαφορές.

Όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ των δύο πόλεων εμφανίζεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε όλους τους τομείς που ζητήθηκε να αξιολογηθούν, αλλά το αισιόδοξο είναι ότι οι πολίτες πιστεύουν ότι στο μέλλον η συνεργασία των δύο πόλεων πάνω σε αυτά τα θέματα θα είναι μεγαλύτερη. Ως σημαντικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη του διπόλου κρίθηκε η περαιτέρω συνεργασία των πολιτικών φορέων. Ακόμη, οι κάτοικοι των δύο πόλεων μέσα από την έρευνα που έγινε πιστεύουν ότι η δημιουργία του διπόλου θα βοηθήσει ώστε η περιοχή μελέτης να αποφύγει την οικονομική υστέρηση που υπάρχει σε σχέση με την ανατολική Θεσσαλία. Επίσης, οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας πόλης δεν μπορεί να οδηγήσει σε οικονομική υστέρηση της άλλης πόλης, γεγονός που ευνοεί την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας.

Τέλος, οι κάτοικοι των Τρικάλων εμφανίζονται περισσότερο ευχαριστημένοι από την ζωή στην πόλη τους σε αντίθεση με τους κατοίκους της Καρδίτσας οι οποίοι πιο εύκολα θα μετακόμιζαν στην πόλη των Τρικάλων από ότι οι κάτοικοι των Τρικάλων στην Καρδίτσα.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΔΙΠΟΛΟΥ**

### **6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσουμε να διαπιστώσουμε αν μπορεί να υπάρξει δίπολο ανάμεσα στις πόλεις της Καρδίτσας και των Τρικάλων. Αυτή η προσπάθεια θα γίνει με την βοήθεια της ανάλυσης που προηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια όπως επίσης και από τα αποτελέσματα που εξήχθησαν από το ερωτηματολόγιο που μοιράστηκε στους κατοίκους των δύο πόλεων. Για να υπάρχει δίπολο ανάμεσα σε δύο πόλεις θα πρέπει αυτές οι πόλεις, που στην περίπτωση μας είναι η πόλη της Καρδίτσας και η πόλη των Τρικάλων, να πληρούν κάποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις όπως έχουμε αναφέρει στο πρώτο κεφάλαιο όπου είχαμε αναλύσει για την έννοια του διπόλου. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη χωρική, οικονομική και κοινωνικό-πολιτική διάσταση της περιοχής μελέτης και εξετάζονται στο παρόν κεφάλαιο.

### **6.2 ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ**

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

Η πόλη της Καρδίτσας και η πόλη των Τρικάλων απέχουν μεταξύ τους μόνο 26 χιλιόμετρα και η απόσταση αυτή να καλυφθεί σε είκοσι λεπτά περίπου με το αυτοκίνητο. Το ανώτατο όριο ταχύτητας στην περιοχή αυτή είναι τα ενενήντα χιλιόμετρα την ώρα εκτός από μερικές περιοχές που είναι πενήντα χιλιόμετρα την ώρα επειδή ο δρόμος διασχίζει μερικά χωριά. Η σύνδεση μεταξύ των δύο πόλεων μπορεί να γίνει ικανοποιητικά από τα ΚΤΕΛ, αυτό φαίνεται και από τα

ερωτηματολόγια όπου οι κάτοικοι ήταν πολύ ευχαριστημένοι.. Υπάρχουν 17 δρομολόγια καθημερινά από την Καρδίτσα προς τα Τρίκαλα και αντίστροφα. Η σύνδεση μπορεί ακόμη να γίνει και μέσω σιδηρόδρομου αλλά επειδή η κατάσταση του δεν είναι πολύ καλή δεν το χρησιμοποιούν και πάρα πολύ κάτοικοι των δύο περιοχών για την μετακίνηση αυτή.

Ο χώρος που παρεμβάλλεται ανάμεσα στις δύο πόλεις είναι κυρίως αγροτικός. Επίσης, στον χώρο αυτό δεν υπάρχει κάποια κυρίαρχη πόλη. Σημαντικό θα ήταν να ειπωθεί σε αυτό το σημείο ότι στη μέση απόσταση περίπου μεταξύ των δύο πόλεων είναι ένας σχετικά μεγάλος οικισμός το χωριό του Αγναντερού με 1932 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Στην περιοχή εκείνη γύρω από το χωριό και κατά μήκος του οδικού άξονα που ενώνει τις δύο πόλεις τον τελευταίο καιρό παρατηρείται μία έντονη δραστηριότητα με την κατασκευή διάφορων μαγαζιών αλλά και του εμπορικού κέντρου (Olympia Mall) που εγκαινιάστηκε τον Σεπτέμβριο που μας πέρασε. Αυτά τα καταστήματα που έχουν δημιουργηθεί εκεί έχουν σκοπό να εξυπηρετήσουν τους πολίτες και των δύο πόλεων. Όλη αυτή η κατάσταση που επικρατεί σε εκείνη την περιοχή όπως φαίνεται μπορεί να βοηθήσει και να ενισχύσει το δίπολο Καρδίτσα – Τρίκαλα.

Επιπλέον, η μορφολογία της περιοχής μεταξύ των δύο πόλεων, η οποία είναι πεδινή χωρίς φυσικά εμπόδια, επιτρέπει την εύκολη και γρήγορη επικοινωνία και πρόσβαση ανάμεσα στις δύο πόλεις σε επίπεδο μετακινήσεων, εμπορικών συναλλαγών κλπ. Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι παρόλο που η πρόσβαση μεταξύ των δύο πόλεων είναι εύκολη οι κάτοικοι των δύο περιοχών έκριναν ότι το οδικό δίκτυο που τους ενώνει βρίσκεται σε κακό επίπεδο και ότι στο μέλλον θα πρέπει να βελτιωθεί.

Ωστόσο, παρόλο που η πρόσβαση από την μία πόλη στην άλλη γίνεται σε γενικές γραμμές γρήγορα και εύκολα, οι κάτοικοι των δύο πόλεων από την ανάλυση του ερωτηματολογίου έκριναν ότι οι μετακινήσεις των πολιτών ανάμεσα στις δύο πόλεις δεν είναι ιδιαίτερα συχνές. Οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους γίνεται αυτή η μετακίνηση είναι η αγοράς για τους κατοίκους της Καρδίτσας και για διασκέδαση για τους κατοίκους των Τρικάλων. Οι σχέσεις μεταξύ των δύο πόλεων είναι κυρίως εμπορικές όπως παρατηρούμε, γεγονός που υποδεικνύει ότι θα έπρεπε να υπάρχει μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των εμπορικών φορέων των δύο πόλεων και πιο

συγκεκριμένα η δημιουργία ενός κοινού εμπορικού επιμελητηρίου ίσως εξασφάλιζε στο μέγιστο τα συμφέροντα των δύο πόλεων.

Τέλος, όσον αφορά τις ροές εργασίας που υπάρχουν μεταξύ των δύο πόλεων, μόλις 143 κάτοικοι μετακινούνται σε καθημερινή βάση από την πόλη των Τρικάλων προς την πόλη της Καρδίτσας και 67 κάτοικοι αντίστροφα (commuting). Τα ποσοστά είναι χαμηλά αν αναλογιστεί κανείς ότι και στις δύο πόλεις υπάρχουν δεκάδες χιλιάδες εργαζόμενοι. Πιο συγκεκριμένα, προς την πόλη των Τρικάλων μετακινούνται καθημερινά από τον νομό Καρδίτσας 259 άτομα (Πίνακας 25), ενώ προς την πόλη της Καρδίτσας μετακινούνται καθημερινά από το νομό Τρικάλων 195 άτομα (Πίνακας 26). Αυτή η διαφορά στις ροές ίσως οφείλεται στο ότι κοντά στα σύνορα με το νομό Τρικάλων βρίσκονται δυο μεγάλοι δήμοι του νομού Καρδίτσας και αρκετοί κάτοικοι πηγαίνουν στην πόλη των Τρικάλων για την καθημερινή τους εργασία και αυτό συμβαίνει διότι η πόλη των Τρικάλων βρίσκεται νότια του νομού και είναι πιο κοντά γι αυτούς τους δήμους του νομού Καρδίτσας.

Πίνακας 25: Ροές Εργασίας προς Τρίκαλα

Τόπος Προέλευσης	Ροές Εργασίας
Δήμος Παμίσου	76
Δήμος Μουζακίου	75
Δήμος Καρδίτσας	64
Δήμος Σελλάνων	17
Δήμος Παλαμά	6
Δήμος Ιθώμης	6
Δήμος Μητρόπολης	4
Δήμος Σοφάδων	4
Δήμος Άρνης	2
Δήμος Ιτάμου	2
Δήμος Καλλιφωνίου	1
Δήμος Μενελαΐδας	1
Δήμος Νεβρόπολης	
Αγράφων	1
<b>Σύνολο</b>	<b>259</b>

Πηγή: Eurostat, 2005

Πίνακας 26: Ροές Εργασίας προς Καρδίτσα

Τόπος Προέλευσης	Ροές Εργασίας
Δήμος Τρικκαίων	143
Δήμος Πελλιναίων	9
Δήμος Πιαλείων	7
Δήμος Γόμφων	7
Δήμος Φαρκαδόνας	5
Δήμος Εστιαιώτιδας	4
Δήμος Καλαμπάκας	4
Δήμος Καλλιδένδρου	4
Δήμος Παληοκάστρου	3
Δήμος Φαλωρείας	3
Κοινότητα Μυροφύλλου	2
Δήμος Παραληθαίων	2
Δήμος Μεγάλων Καλυβίων	1
Δήμος Βασιλικής	1
<b>Σύνολο</b>	<b>195</b>

Πηγή: Eurostat, 2005

Φαίνεται λοιπόν ότι τα χαρακτηριστικά της χωρικής διάστασης είναι σε ένα ικανοποιητικό βαθμό ανεπτυγμένα και με τις κατάλληλες ενέργειες που θα γίνουν στο μέλλον θα έχει ως αποτέλεσμα να αναπτυχθεί σωστά το δίπολο.

### 6.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

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

Από την ανάλυση που προηγήθηκε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η οικονομική βάση των δύο πόλεων είναι σε ένα μεγάλο βαθμό παρόμοια αφού όπως έχουμε δει και οι δύο πόλεις στηρίζονται στον πρωτογενή τομέα αλλά τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να αναπτύσσεται σε ικανοποιητικό βαθμό και ο τριτογενής τομέας και ιδιαίτερα ο κλάδος του τουρισμού.

Πιο συγκεκριμένα, συγκρίνοντας τις δύο πόλεις, με όσα προαναφέρθηκαν, και οι δύο πόλεις έχουν ανεπτυγμένο σε μεγάλο βαθμό τον πρωτογενή τομέα που αυτό οφείλεται και σε μεγάλο βαθμό διότι οι δύο πόλεις είναι χωροθετημένες στην μεγαλύτερη πεδιάδα της Ελλάδος. Επίσης, εξαιτίας της μορφολογίας της περιοχής που όπως έχουμε αναφέρει είναι πεδινή και χωρίς φυσικά εμπόδια μπορεί να συμβάλλει θετικά όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής με την προσέλκυση επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπλέον, μπορεί να συνεργαστούν οι δύο πόλεις στην δημιουργία πρότυπων καλλιεργειών και έτσι αυτή η συνεργασία να βοηθήσει στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη αλλά και στην ανάδειξη της περιοχής.

Ο δευτερογενής τομέας δεν εμφανίζεται ιδιαίτερα ανεπτυγμένος ούτε στην πόλη της Καρδίτσας ούτε στην πόλη των Τρικάλων. Ο νομός Καρδίτσας διαθέτει Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.) αλλά είναι ακόμα σε στάδιο της δημιουργίας και βρίσκεται στην οδό Καρδίτσας – Λάρισας. Από την άλλη ο νομός Τρικάλων δεν διαθέτει Βιομηχανική Περιοχή αλλά είναι στα σχέδια ώστε να δημιουργηθεί. Αν η χωροθέτηση αυτή γίνει πάνω στον άξονα Καρδίτσας – Τρικάλων αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να συμβάλλει στην περαιτέρω συνεργασία των δύο πόλεων. Επίσης, μπορεί οι διάσπαρτες βιομηχανικές μονάδες που βρίσκονται μεταξύ των δύο πόλεων να μετακινηθούν στην ΒΙ.ΠΕ Τρικάλων αν χωροθετηθεί ανάμεσα στις δύο πόλεις. Επιπλέον, η δημιουργία ενός αιολικού πάρκου ανάμεσα στις δύο πόλεις μπορεί να συμβάλλει στην παραγωγή «πράσινης» ενέργειας και θα μπορούσε αυτή η ενέργεια να χρησιμοποιηθεί για την φωταγώγηση του δρόμου μεταξύ των δύο πόλεων αλλά και της πιθανής ΒΙ.ΠΕ..

Ο τριτογενής τομέας και στις δύο πόλεις είναι ανεπτυγμένος σε ικανοποιητικό βαθμό και όπως φαίνεται από διάφορα στοιχεία μπορεί να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων ώστε να μην αρχίσει η μία πόλη να λειτουργεί εις βάρος της άλλης. Επίσης,

από την ανάλυση των ερωτηματολογίων οι κάτοικοι θα ήθελαν να υπάρξει μεγαλύτερη συνεργασία των φορέων σε ζητήματα προβολής των δύο πόλεων. Επομένως μία σωστή και καλή συνεργασία σε ζητήματα προβολής θα βοηθούσε ώστε να αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό ο τουρισμός της περιοχής μελέτης αλλά και η τοπική οικονομία των δύο περιοχών. Στο σύνολο των ερωτηθέντων στην αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε, οι περισσότεροι κάτοικοι των δύο πόλεων πιστεύουν ότι στο μέλλον θα έπρεπε να υπάρχει μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων και των επιχειρηματικών φορέων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρξει μεγαλύτερη συνεργασία των φορέων και η δημιουργία ενός κοινού Εμπορικού Επιμελητηρίου θα μπορούσε να συμβάλλει στην καλύτερη συνεργασία των καταστημάτων και των επιχειρήσεων των δύο πόλεων ώστε να μην ανταγωνίζονται μεταξύ τους.

Από την αξιολόγηση οι κάτοικοι των δύο πόλεων έκριναν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας δεν μπορεί να εμποδίζει την ανάπτυξη της άλλης. Αυτό το γεγονός δείχνει ότι οι κάτοικοι της μίας πόλης δεν βλέπουν ανταγωνιστικά την άλλη.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι δύο πόλεις, παρόλο που σε μεγάλο βαθμό η οικονομική τους βάση είναι παρόμοια μπορούν όμως με τις κατάλληλες ενέργειες στο μέλλον να δημιουργηθούν και σχέσεις συμπληρωματικότητας σε διάφορους τομείς. Αυτές οι σχέσεις που υπάρχουν θα πρέπει να συνεχίσουν να υπάρχουν αλλά και να γίνουν εντονότερες. Έτσι η ανάπτυξη αυτών των σχέσεων θα βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη του διπόλου. Προς αυτή την κατεύθυνση συγκλίνει και η γνώμη των κατοίκων των δύο πόλεων οι οποίοι συμφωνούν σε μεγάλο βαθμό στην περαιτέρω συνεργασία των δύο πόλεων με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.

#### **6.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ**

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



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

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι στην περίπτωση μας δηλαδή μεταξύ της Καρδίτσας και των Τρικάλων ισχύει η οριζόντια συνέργια (τύπου πλέγματος) αφού τον τελευταίο καιρό σε διάφορα θέματα που απασχολούν τις δύο περιοχές οι φορείς κανόνισαν να συναντηθούν ώστε από κοινού να βρουν λύσεις για κοινά προβλήματα. Για παράδειγμα ένα από αυτά τα προβλήματα είναι το πολύ κακό οδικό δίκτυο που ενώνει τις δύο πόλεις και συμφώνησαν στην εκπόνηση μελέτης ώστε να βελτιώσουν την μεταξύ τους οδική επικοινωνία. Επίσης, στο Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης του νομού Καρδίτσας 2007-2013 αναφέρεται καθαρά ότι θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία με το νομό Τρικάλων όπου στο σχέδιο αυτό αναφέρεται καθαρά ο όρος «δίπολο», όπως επίσης και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τρικάλων όπου αναφέρει ότι για την σωστή ανάπτυξη της περιοχής θα πρέπει να υπάρξει συνεργία με τους όμορους νομούς. Στο Χωροταξικό Σχέδιο το δίπολο Καρδίτσα – Τρίκαλα αναφέρεται ως δευτερεύων πόλος ανάπτυξης για την χώρα.

Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήσαμε είδαμε ότι η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο υπάρχει μεν αλλά είναι σε χαμηλό επίπεδο. Επίσης, και σε άλλα ζητήματα συνεργασίας είδαμε ότι το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων είναι χαμηλό αλλά το ενθαρρυντικό στοιχείο είναι ότι και οι κάτοικοι και των δύο πόλεων θέλουν και πιστεύουν ότι τα επόμενα χρόνια η συνεργασία που θα υπάρχει μεταξύ των δύο πόλεων σε διάφορα θέματα θα υπάρχει και θα λειτουργεί σωστά ώστε οι δύο πόλεις να επωφεληθούν από αυτή την συνεργασία και να πετύχουν που θέλουν. Επομένως, βλέποντας από την στάση των πολιτών και των δύο πόλεων θα πρέπει οι φορείς να εκμεταλλευτούν αυτό το στοιχείο ώστε να αναπτύξουν ουσιαστικές σχέσεις συνεργασίας.

Όσον αφορά τη δημιουργία κοινής πολιτικής για την ανάπτυξη της κάθε πόλης, οι πιο πολλοί από τους πολίτες των δύο περιοχών πιστεύει ότι αυτό θα ήταν πολύ σημαντικό και ότι θα έπρεπε να γίνει οπωσδήποτε. Επίσης οι πολλοί από τους

κατοίκους των δύο περιοχών πιστεύει πως θα πρέπει να υπάρξει περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων των δύο πόλεων. Επομένως, οι κάτοικοι αλλά και οι φορείς των δύο πόλεων που απάντησαν στην έρευνα θεωρούν πως μπορεί να ενισχυθεί η πολιτική διάσταση για την υλοποίηση του διπόλου και συνεπώς αυτό που απομένει είναι η ανάπτυξη ολοκληρωμένου και οργανωμένου στρατηγικού σχεδιασμού.

Είναι εμφανές ότι μεταξύ των δύο πόλεων υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις ώστε να δημιουργηθεί το δίπολο. Το ζήτημα είναι να υπάρχει θέληση και οι πολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες των δύο πόλεων να καταλάβουν ότι η επίτευξη συνεργασίας μεταξύ τους είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των δύο πόλεων. Επίσης, αν αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη δημιουργία ενός ισχυρού διπόλου τότε θα μπορεί να εξαλειφθεί η αναπτυξιακή υστέρηση της δυτικής Θεσσαλίας από την ανατολική Θεσσαλία.

#### **6.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ**

Η ύπαρξη κοινής ταυτότητας ανάμεσα στις δύο πόλεις είναι η τελευταία προϋπόθεση για την ύπαρξη διπολικού συστήματος. Η συνεργασία, εκτός από την οικονομική και πολιτική της διάσταση, βασίζεται και στην στάση των κατοίκων. Μια συμφωνία απόψεων σε γενικότερο επίπεδο, ίσως να αυξήσει της πιθανότητες συνεργασίας σε θέματα πολιτικής και διοίκησης. Πολλές πόλεις έχουν ισχυρά ιστορικά διαμορφωμένες ταυτότητες οι οποίες πολλές φορές απεικονίζονται τόσο στο χώρο, όσο και στην κοινωνική και πολιτιστική τους διάσταση. Η στάση των τοπικών μέσων (εφημερίδες, ραδιόφωνο, τηλεόραση) σε πολλές περιπτώσεις αναπαράγουν την ταυτότητα αυτή και ανάλογα με την στάση τους άλλοτε μπορεί να βοηθούν και άλλοτε να εμποδίζουν την ανάπτυξη του διπόλου (Kloosterman και Musterd, 2000).

Κοινό στοιχείο και για τις δύο πόλεις είναι η ιστορία τους αφού εμφανίζουν κοινό παρελθόν. Και οι δύο πόλεις είχαν βρεθεί υπό την Οθωμανική Κατοχή. Επίσης, ο ρόλος και των δύο νομών την περίοδο της τουρκοκρατίας ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για την προετοιμασία του απελευθερωτικού Αγώνα των Ελλήνων, καθώς οι ορεινοί όγκοι τους αποτέλεσαν εστίες κλεφτών και αμαρτωλών. Το 1881 και οι δύο

πόλεις παραχωρήθηκαν έπειτα από ελληνοτουρκική συνθήκη στο ελληνικό κράτος. Ένα ακόμα στοιχείο που δείχνει ότι οι δύο πόλεις είχαν και έχουν κοινή ταυτότητα είναι ότι παλαιότερα και οι δύο νομοί (Καρδίτσας και Τρικάλων) ήταν ένας.

Επιπλέον, από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε προέκυψε πως οι κάτοικοι των δύο πόλεων δεν εμφανίζουν διαφορετικότητα ούτε σε πολιτισμικό αλλά ούτε και σε φυλετικό επίπεδο, γεγονός που συμβάλλει στην εύρεση κοινής ταυτότητας. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι και στην πόλη της Καρδίτσας αλλά και στην πόλη το Τρικάλων ο πληθυσμός δεν διαφέρει σημαντικά και είναι σε μεγάλο βαθμό ομοιογενής.

Φαίνεται να απουσιάζει μία κοινά αποδεκτή ταυτότητα στους κατοίκους των δύο πόλεων όσον αφορά τα αθλητικά γεγονότα. Πιο συγκεκριμένα, οι δύο πόλεις έχουν ξεχωριστές ποδοσφαιρικές ομάδες και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχει μία έντονη ατομική αθλητική δραστηριότητα. Επίσης, υπάρχει και έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των κατοίκων των δύο πόλεων σε αθλητικά γεγονότα όπως για παράδειγμα ένας ποδοσφαιρικός αγώνας μεταξύ των ομάδων των δύο πόλεων.

Όμως παρόλο που σε κάποια μεμονωμένα θέματα υπάρχει αντιπαλότητα και όχι κάποια κοινή ταυτότητα, οι κάτοικοι και των δύο πόλεων μέσα από την έρευνα που έγινε θέλουν να υπάρξει πιο μεγάλη συνεργασία μεταξύ των φορέων ώστε να βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη και των δύο πόλεων και αυτό συμβαίνει διότι και οι κάτοικοι έχουν συνειδητοποίηση ότι μέσω μιας καλής και σωστής συνεργασίας θα μπορέσουν να πετύχουν τους στόχους που έχουν βάλει.

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε παρατηρούμε ότι η κάτοικοι της Καρδίτσας αντιμετωπίζουν τους κατοίκους των Τρικάλων λιγότερα ανταγωνιστικά μιας και θεωρούν πως δεν υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ των δύο πόλεων από το κεντρικό κράτος. Επίσης, στην ερώτηση αν η οικονομική ανάπτυξη της μίας πόλης μπορεί να οδηγήσει σε αναπτυξιακή υστέρηση της άλλης, παρατηρούμε ότι οι κάτοικοι και το δύο πόλεων αν και οι απαντήσεις τους ήταν ποικίλες κλείνουν στο ότι η οικονομική ανάπτυξη της μίας δεν θα οδηγήσει σε οικονομική υστέρηση της άλλης.

Από όλα τα παραπάνω βλέπουμε ότι οι κάτοικοι και των δύο πόλεων βλέπουν θετικά το θέμα της συνεργασίας μεταξύ τους. Επιπλέον, οι δύο πόλεις έχουν κάποια

κοινή ταυτότητα αλλά φαίνεται ότι υπάρχουν τα εφόδια ώστε αυτή η κοινή ταυτότητα στο μέλλον να ισχυροποιηθεί. Εξάλλου, οι κάτοικοι των δύο πόλεων έχουν κοινές καταβολές, είναι Θεσσαλοί και έχουν κοινή παράδοση και έθιμα γεγονός που ενισχύει την κοινωνική διάσταση.

## 6.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάσαμε πώς οι τέσσερις διαστάσεις κρίνονται εξίσου απαραίτητες για την ανάπτυξη του διπόλου. Όπως έχουμε πει αυτές οι διαστάσεις είναι η χωρική, η οικονομική, η πολιτική και η κοινωνική. Αρχίζοντας από τη χωρική διάσταση, από την ανάλυση που προηγήθηκε φαίνεται πως οι δύο πόλεις διαθέτουν έναν ικανοποιητικό βαθμό χαρακτηριστικών που μπορούν να συμβάλλουν στην υλοποίηση του διπόλου, όπως οι μεταφορικές υποδομές, η εγγύτητα, η μορφολογία της περιοχής και οι ροές ανθρώπων.

Όσον αφορά την οικονομική διάσταση, οι δύο πόλεις όπως είδαμε πιο πάνω παρουσιάζουν παρόμοια οικονομική βάση και με αυτό τον τρόπο μπορούν να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης. Επίσης, επειδή ο χώρος μεταξύ των δύο πόλεων είναι πεδινός και αποτελείται από αγροτική γη θα μπορούσαν οι δύο πόλεις να το εκμεταλλευτούν από κοινού για την δημιουργία διάφορων εγκαταστάσεων όπως Βιομηχανικές Περιοχές, Επιχειρηματικά Πάρκα Αιολικά Πάρκα κ.α. οι οποίες θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Σχετικά με την πολιτική διάσταση, όπως προαναφέρθηκε οι δύο πόλεις αποτελούν ένα αναπτυξιακό πόλο σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο. Προς το παρόν η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο εμφανίζεται ασθενής και δεν υπάρχουν σημαντικές συνεργασίες για την κοινή ανάπτυξη και διαχείριση των δύο πόλεων. Η κοινωνική διάσταση μπορεί να συμβάλλει στη ανάπτυξη του διπόλου αφού οι κάτοικοι δεν εμφανίζουν σε σημαντικό βαθμό αντιπαλότητα. Συνεπώς, αυτό που προκύπτει είναι η ανάγκη για μία περιεκτική προσέγγιση από τη στιγμή που οι τέσσερις διαστάσεις εμπλέκονται μεταξύ τους.

Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει ως αποτέλεσμα να βοηθήσει την περιοχή μελέτης που βρίσκεται σε αναπτυξιακή

υστέρηση σε σχέση με την πιο ανεπτυγμένη ανατολική Θεσσαλία όπως επίσης θα βοηθήσει και στην διακοπή της εξάρτησης του διόλου από τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα παίζοντας το ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης. Προς αυτή την κατεύθυνση συγκλίνει και η γνώμη των κατοίκων των δύο πόλεων οι οποίοι συμφωνούν σε μεγάλο ποσοστό στην περαιτέρω συνεργασία των δύο πόλεων με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.



συνισταμένη τη στόχευση σε εξειδικευμένο και σαφώς οριοθετημένο επιμέρους στόχο των γενικών στρατηγικών στόχων της ανάπτυξης.

Οι έξι άξονες που περιλαμβάνει το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του διπόλου Καρδίτσας - Τρικάλων παρουσιάζονται ονομαστικά στον πίνακα 28 που ακολουθεί:

Πίνακας 28: Άξονες Δράσης του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του διπόλου Καρδίτσας - Τρικάλων

1. Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας
2. Βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος
3. Αναβάθμιση και προστασία του περιβάλλοντος και πρόληψη κινδύνων
4. Ανάπτυξη Ανθρώπινου δυναμικού και προώθηση της Απασχόλησης
5. Βελτίωση της διοικητικής ικανότητας της Δημόσιας Διοίκησης
6. Ενίσχυση της διαπεριφερειακής συνεργασίας και της χωρικής συνοχής

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Καθένας από αυτούς τους άξονες εκφράζει μία σχετικά γενική στόχευση. Συνεπαγωγή αυτής της ευρύτητας του περιεχομένου των αξόνων είναι να συμπεριλαμβάνεται σε καθέναν από αυτούς ένα σημαντικό εύρος πολιτικών και δράσεων με αρκετά διαφοροποιημένο χαρακτήρα και σκοπό. Για το λόγο αυτό, τα περιεχόμενα κάθε άξονα δράσης ομαδοποιούνται σε ομοιογενείς κλάσεις. Με αυτόν τον τρόπο, μία δέσμη δράσεων με κοινό περιεχόμενο, επιμέρους στόχο και πεδίο εφαρμογής συνιστά μία θεματική ενότητα δράσεων.

Πιο συγκεκριμένα, διατηρήθηκε ο πυρήνας των δράσεων εκείνων που βρίσκουν εφαρμογή σε κάθε περίπτωση και αφορούν, κυρίως σε περιφερειακά, εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα και πλαισιώθηκε από δράσεις και πολιτικές που απευθύνονται επακριβώς και λεπτομερώς στην ιδιαίτερη ταυτότητα των δύο νομών.

Έτσι, επιτυγχάνεται η εξειδίκευση της παρέμβασης σύμφωνα με τις εξειδικευμένες ανάγκες της περιοχής μελέτης και η συμμόρφωση του σχεδιασμού με τις τοπικές κοινωνικές, οικονομικές και διαρθρωτικές ιδιαιτερότητες.

Στη συνέχεια, σε κάθε άξονα και κάθε θεματική ενότητα εντάχθηκαν συγκεκριμένες δράσεις και πολιτικές επιλεγμένες σύμφωνα με όσα υπαγορεύθηκαν από την αξιολόγηση της ανάλυσης της αναπτυξιακής ταυτότητας της περιοχής μελέτης.

Για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και της ωφέλειας της παρέμβασης οι πολιτικές και οι δράσεις ιεραρχήθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύεται ο βαθμός προτεραιότητας που διεκδικούν ως προς τη μελλοντική εφαρμογή και υιοθέτησή τους. Το να υλοποιηθούν οι χαρακτηρισμένες ως υψηλής προτεραιότητας δράσεις σε βάρος των υπολοίπων θα μπορούσε να επιφέρει ανισότητες στην κατανομή της παρέμβασης. Αντίθετα, σκοπός είναι να αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό οι προτάσεις του σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τη στενότητα των διαθέσιμων πόρων, τη γραφειοκρατία, την παραδοσιακά ανεπαρκή απορροφητικότητα των κονδυλίων, την κοινωνική διαφωνία και τη διάσταση απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Στο σημείο αυτό κρίνεται επιβεβλημένη η αναλυτική παρουσίαση της ταυτότητας και του περιεχομένου των αξόνων και των θεματικών ενοτήτων του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Διπλόλου Καρδίτσας – Τρικάλων.

## **1. Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας**

Όπως προδίδει και η ιεράρχηση του άξονα της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, η τελευταία αποτελεί το θεμέλιο άξονα της αναπτυξιακής στρατηγικής.

Η ανταγωνιστικότητα είναι το κυρίαρχο εργαλείο που διαθέτει ο σχεδιασμός στην προσπάθεια να βελτιώσει το επίπεδο ευημερίας μιας περιοχής και να της προσδώσει τα απαιτούμενα εφόδια για να σταθεί με αξιώσεις στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης της αγοράς και της κοινωνίας.



Πίνακας 29: Θεματικές Ενότητες Πρώτου Άξονα Δράσης

1.1. Ενίσχυση της Επιχειρηματικότητας και προώθηση νέων επενδύσεων
1.2. Ενίσχυση της «έρευνας και ανάπτυξης»
1.3. Αγροτική ανάπτυξη και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της γεωργίας και της κτηνοτροφίας
1.4. Ενίσχυση των παραγωγικών υποδομών
1.5. Ανάπτυξη και αναδιάρθρωση του τουρισμού
1.6. Προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς των δύο νομών
1.7. Δημιουργία Κοινής ΒΙ.ΠΕ.

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής μελέτης επιδιώκεται σε μεγάλο βαθμό μέσω της προώθησης νέων επενδύσεων. Οι επενδύσεις, ως στοιχείο της επιχειρηματικότητας έχουν τη δυνατότητα να προσδώσουν ζωντάνια και λειτουργικότητα στην περιοχή και να αποτελέσουν την ατμομηχανή της ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας. Οι επενδύσεις αυτές διαρθρώνονται ανάλογα με το μέγεθος, το αντικείμενο και τον προσανατολισμό τους με τέτοιον τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ομοιόμορφη ανάπτυξη και κοινωνική και χωρική συνοχή.

Ως δεύτερη θεματική ενότητα επιλέχθηκε αυτή που περιλαμβάνει δράσεις σχετικές με την έρευνα και την ανάπτυξη. Αυτό το γεγονός υποδηλώνει το μέγεθος της σημασίας που αποδίδεται από το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του διπόλου Καρδίτσας - Τρικάλων στον ερευνητικό τομέα ως μέσου καινοτομίας, εκσυγχρονισμού και σύμπλευσης με τις τάσεις της σύγχρονης εποχής. Με αυτό τον τρόπο οι δύο πόλεις θα συνεργαστούν πάνω στην έρευνα και αυτό θα βοηθήσει με την σειρά του την ανάπτυξη των δύο πόλεων αφού από μόνες τους δεν θα είχαν ανάλογα αποτελέσματα σε ένα σημαντικό τομέα για την ανάπτυξη.

Η τρίτη θεματική ενότητα περιλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την αγροτική ανάπτυξη εν γένει και ειδικότερα, με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της γεωργίας και της κτηνοτροφίας. Η επιλογή αυτή απορρέει από την αξιολόγηση του αγροτικού παραγωγικού τομέα ως ιδιαίτερα σημαντικού για το νομό Καρδίτσας όπως επίσης και για το νομό Τρικάλων, καθώς διαμορφώνει σε μεγάλο βαθμό τη βάση του τοπικού παραγωγικού συστήματος. Επίσης, στην θεματική ενότητα αυτή προτείνουμε και δράσεις για την καλύτερη συνεργασία των φορέων όσον αφορά τους αγρότες της περιοχής. Η ανταγωνιστικότητα είναι και πάλι το κυρίαρχο αναπτυξιακό εργαλείο του σχεδιασμού φιλοδοξώντας να αναδείξει τα ποιοτικά πλεονεκτήματα της τοπικής αγροτικής παραγωγής.

Η τέταρτη θεματική ενότητα περιλαμβάνει την ενίσχυση των υποδομών. Η σημασία των υποδομών για την αναπτυξιακή προοπτική μιας περιοχής είναι αυταπόδεικτη. Στην περίπτωση του διπόλου Καρδίτσας – Τρικάλων προτείνεται ο νομός Τρικάλων να αποτελέσει κόμβος μεταφορών σε εθνικό επίπεδο αφού το Χωροταξικό Σχέδιο του δίνει αυτό το χαρακτηρισμό. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να δώσει ένα σημαντικό πλεονέκτημα στο δίπολο, όπου και με την δημιουργία του E-65 θα βοηθήσει την περιοχή μελέτης να γίνει προσβάσιμη από όλους και να βοηθήσει στην οικονομική ανάπτυξη με την προσέλκυση νέων επενδυτών. Επίσης, επιδιώκεται η βελτίωση της τεχνικής υποδομής των δύο νομών και η συμπλήρωση των ανεπαρκειών τους. Σημαντικές δράσεις προτείνονται, ακόμη, για την παραγωγική και ενεργειακή ανάδειξή τους.

Στην πέμπτη θεματική ενότητα με τίτλο «Ανάπτυξη και αναδιάρθρωση του τουρισμού» προτείνονται δράσεις εκμετάλλευσης του πλούσιου τουριστικού προϊόντος διαμέσου μιας παρεμβατικής πολιτικής. Και στους δύο νομούς μπορούν να αναπτυχθούν πολλές μορφές εναλλακτικού τουρισμού και επίσης προτείνουμε οι φορείς των δύο νομών να συνεργαστούν για την καλύτερη προβολή της περιοχής μελέτης το οποίο θα έχει αντίκτυπο στην οικονομία και των δύο νομών.

Στην έκτη θεματική ενότητα του πρώτου άξονα προτείνεται η προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς των δύο νομών. Όπως και στις υπόλοιπες εκδοχές του τουρισμού, έτσι και στον πολιτισμό επιλέγεται μία δυναμική στρατηγική προώθησης και ανάδειξης του πλούσιου πολιτιστικού αποθέματος της περιοχής μελέτης που συμμετέχει πολύ δυναμικά στη διάρθρωση της παραγωγικής δομής.



Στην έβδομή και τελευταία θεματική ενότητα στόχος μας είναι η δημιουργία ενιαίας ΒΙ.ΠΕ. για το δίπολο. Με την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας επιτυγχάνεται η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, η αύξηση της απασχόλησης και η μεγέθυνση του τοπικού μεταποιητικού προϊόντος. Ένα επιπρόσθετο πλεονέκτημα για να γίνει αυτό το μέτρο είναι η ύπαρξη διαθέσιμων εκτάσεων αλλά και ο πεδινός τους χαρακτήρας, στις οποίες μπορεί να επεκταθεί η μελλοντική ΒΙ.ΠΕ..

## **2. Βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος**

Η κατεύθυνση αυτή αφορά κατά κύριο λόγο τον τομέα των μεταφορών και σχετίζεται άμεσα με την χωρική διάσταση. Περιλαμβάνει τη σύνδεση των δύο πόλεων μεταξύ τους καθώς και με το ευρύτερο περιβάλλον. Είναι προφανές ότι η βελτίωση της προσπελασιμότητας συνδέεται κυρίως με την ανάπτυξη των υποδομών.

Πίνακας 30: Θεματικές Ενότητες Δεύτερου Άξονα Δράσης

2.1. Ανάπτυξη και βελτίωση των εθνικών δικτύων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας
2.2. Ανάπτυξη και βελτίωση των περιφερειακών και νομαρχιακών μεταφορών καθώς και των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης
2.3. Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών της περιοχής
2.4. Βελτίωση των κοινωνικών υποδομών

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η ανάπτυξη και βελτίωση των εθνικών δικτύων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας καθίσταται πρώτη προτεραιότητα του άξονα, όπως φαίνεται από την ιεράρχηση της ομώνυμης θεματικής ενότητας. Η υλοποίηση των δρομολογημένων



έργων εθνικής εμβέλειας και η συμπλήρωσή τους από βελτιωτικές παρεμβάσεις κινούνται προς αυτήν ακριβώς την κατεύθυνση. Όλα τα παραπάνω θα βοηθήσουν την περιοχή μελέτης να γίνει πιο ελκυστική για τους νέους επενδυτές.

Η δεύτερη θεματική ενότητα εστιάζει στην ανάπτυξη και βελτίωση των περιφερειακών και νομαρχιακών μεταφορών, καθώς και των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης. Η άρση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων είναι ο κύριος στόχος των δράσεων που περιλαμβάνονται στη συγκεκριμένη θεματική ενότητα.

Η τρίτη θεματική ενότητα αποσκοπεί στην βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής μελέτης αλλά και της μεταξύ τους σύνδεση των δύο πόλεων με την χρήση του σιδηρόδρομου. Η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ των δύο πόλεων κρίνεται μη επαρκής, λόγω του παλαιωμένου δικτύου αλλά και των ελάχιστων δρομολογίων. Επίσης, από την έρευνα προέκυψε ότι οι πολίτες δεν είναι καθόλου ευχαριστημένοι με το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.

Επομένως, προτείνεται η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου τόσο στο τμήμα που ενώνει τις δύο πόλεις, αλλά και όσο και στο υπόλοιπο τμήμα. Η δράση αυτή θα συμβάλει όχι μόνο στη προσβασιμότητα της περιοχής μελέτης, αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας διότι θα βοηθήσει στην προσέλκυση ή ακόμα και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων.

Στην τέταρτη θεματική ενότητα προτείνονται δράσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της κοινωνικής υποδομής ως μέσου άσκησης κοινωνικής πολιτικής. Η αύξηση του βιοτικού επιπέδου είναι ο απώτερος στόχος αυτής της δέσμης δράσεων αφού όπως είδαμε από την ανάλυση στην περιοχή μελέτης το εκπαιδευτικό προφίλ και των δύο νομών είναι πάρα πολύ καλό και μπορεί να γίνει ακόμα καλύτερα και έτσι θα έχουμε μία άριστο ανθρώπινο δυναμικό το οποίο θα μπορεί να βοηθήσει και τις δύο πόλεις να αναπτυχθούν.

### **3. Αναβάθμιση και προστασία του περιβάλλοντος και πρόληψη κινδύνων**

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός της ανάδειξης της βιωσιμότητας ως ενός εκ των τριών βασικών στρατηγικών στόχων της ανάπτυξης γίνεται εύκολα κατανοητή η

ανάγκη ανάληψης δράσεων υπέρ μιας ολοκληρωμένης περιβαλλοντικής πολιτικής.

Πίνακας 31: Θεματικές Ενότητες Τρίτου Άξονα Δράσης

3.1. Ανάπτυξη και βελτίωση των περιβαλλοντικών υποδομών

3.2. Αποκατάσταση και αξιοποίηση των υποβαθμισμένων χώρων

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η πρώτη θεματική ενότητα του συγκεκριμένου άξονα συγκεντρώνει εκείνες τις δράσεις που αποσκοπούν στην ανάπτυξη και βελτίωση των περιβαλλοντικών υποδομών. Για να προληφθούν ή να αντιμετωπιστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις της ανάπτυξης στο περιβάλλον προτείνεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου περιβαλλοντικών υποδομών και ο εξοπλισμός της περιοχής μελέτης με τα κατάλληλα προστατευτικά εργαλεία.

Η δεύτερη ενότητα δράσεων στοχεύει στην αποκατάσταση και αξιοποίηση των υποβαθμισμένων χώρων ώστε να βελτιώνεται διαρκώς η ποιότητα του περιβάλλοντος και να αναχαιτίζεται η διαδικασία υποβάθμισής του.

Από τις δύο παραπάνω δράσεις βλέπουμε ότι έχουν σκοπό να κάνουν το δομημένο περιβάλλον και όχι μόνο ελκυστικό για τους πολίτες των δύο νομών αλλά και για νέους πολίτες όπως επίσης και για τους νέους επενδυτές στην περιοχή.

#### **4. Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού και προώθηση της απασχόλησης**

Σημαντικό κεφάλαιο κάθε περιοχής αποτελεί το ανθρώπινο δυναμικό της. Βασικό εργαλείο για την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού αποτελεί η απασχόληση και για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητη η προώθησή της.

## Πίνακας 32: Θεματικές Ενότητες Τέταρτου Άξονα Δράσης

4.1. Αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμός της απασχόλησης - Ενίσχυση και υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην πρώτη θεματική ενότητα του τέταρτου άξονα τοποθετούνται δράσεις και πολιτικές που έχουν ως αντικείμενο την ενίσχυση και υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού με την υλοποίηση σχετικών προγραμμάτων, αποσκοπώντας, σε τελική ανάλυση στην καθολική αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό της απασχόλησης. Με αυτή την δράση οι οικονομίες ξεχωριστά των δύο νομών αλλά και ως μία θα γίνουν πολύ καλύτερες και θα λειτουργούν πιο σωστά και θα μπορεί να συμβάλει στην περιοχή μελέτης, αφού θα μπορέσει να αποτελέσει γρανάζι της ελληνικής οικονομίας και όχι μόνο.

## 5. Βελτίωση της διοικητικής ικανότητας της Δημόσιας Διοίκησης

## Πίνακας 33: Θεματική Ενότητα Πέμπτου Άξονα Δράσης

5.1. Βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διοικητικών υπηρεσιών

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ο πέμπτος άξονας δράσης περιέχει μόνο μία ενότητα που συγκεντρώνει όλες τις δράσεις που είναι σχετικές με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διοικητικών υπηρεσιών. Ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν εξασφαλίζει από μόνος του την ομαλή αναπτυξιακή πορεία της περιοχής μελέτης. Απαιτείται η ύπαρξη μιας δομημένης διοικητικής μηχανής, στελεχωμένης με ικανό προσωπικό που κατορθώνει να αναδυθεί πάνω από τις παραδοσιακές γραφειοκρατικές αγκυλώσεις που οδηγούνται από την αβελτηρία και την ανικανότητα και καταλήγουν σε αναπτυξιακό τέλμα. Ο λόγος που προτείνουμε αυτή την δράση είναι ότι τα υψηλά υφιστάμενα πρόσωπα και στους δύο νομούς να είναι ανοιχτόμυαλοι και να μπορούν να



καταλαβαίνουν πιο είναι το σωστό για την περιοχή τους και ποτέ να μην είναι στάσιμοι.

## 6. Ενίσχυση της διαπεριφερειακής συνεργασίας και της χωρικής συνοχής

Η οικονομική ανάπτυξη και σύγκλιση του διπόλου Καρδίτσας – Τρικάλων προϋποθέτει την ύπαρξη εκείνων των μηχανισμών που επιτρέπουν στην περιοχή να κινείται εντός του ευρύτερου πλαισίου στο οποίο τοποθετείται πλέον η αγορά και η οικονομία. Η παγκοσμιοποίηση καθιστά απαραίτητη τη συνεργασία μεταξύ των περιοχών δίχως την οποία μειώνονται οι προοπτικές και οι δυνατότητες ανάπτυξης.

Εξάλλου, η χωρική συνοχή που έχει αναχθεί σε βασικό στόχο του σχεδιασμού χρειάζεται τη συνεργασία για την έξοδο των μειονεκτικών περιοχών από την απομόνωση.

Πίνακας 34: Θεματικές Ενότητες Έκτου Άξονα Δράσης

6.1. Διεθνής συνεργασία
6.2. Διαπεριφερειακή και Ενδοπεριφερειακή συνεργασία
6.3. Άρση ενδονομαρχιακών ανισοτήτων – Ενίσχυση της συνοχής

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η διεθνής συνεργασία συνιστά την πρώτη θεματική ενότητα του έκτου άξονα δράσης. Η εξωστρέφεια της παραγωγής την καθιστά μονόδρομο και η ανάληψη δράσεων όπως η συμμετοχή σε διεθνή δίκτυα είναι βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση. Με αυτό τον τρόπο το δίπολο Καρδίτσα-Τρίκαλα μπορεί να γίνει αναγνωρίσιμο σε διεθνή δίκτυα και θα βοηθήσει στην καλύτερη ανάπτυξη του.

Αντίστοιχης σημασίας είναι και η διαπεριφερειακή και ενδοπεριφερειακή συνεργασία που εντάσσεται στη δεύτερη και περιλαμβάνει δράσεις που οδηγούν στη

βελτίωση των σχέσεων των δύο νομών που αποτελούν το δίπολο το οποίο εξετάζουμε αλλά και με τους όμορους και κοντινούς Νομούς ώστε να παρέχουν πληθώρα εναλλακτικών επιλογών όσον αφορά τις αγορές – στόχους.

Η τελευταία θεματική ενότητα του έκτου άξονα δράσης έχει ως επιμέρους στόχο την άρση των ενδονομαρχιακών ανισοτήτων και την παράλληλη ενίσχυση της συνοχής. Η ισόρροπη διάχυση της ανάπτυξης απαιτεί την ανάληψη δράσεων που είναι ικανές να περιορίσουν τη συγκεντρωτική τάση της ανάπτυξης σε πόλους, αλλά και να την επεκτείνουν προς το σύνολο της επικράτειας της περιοχής παρέμβασης. Όσο μικρότερες είναι οι χωρικές ανισότητες στο εσωτερικό των δύο νομών αλλά και μεταξύ τους και όσο μεγαλύτερη είναι η συνοχή, τόσο αποτελεσματικότερη είναι η παρέμβαση των δράσεων που κινούνται προς αυτήν την κατεύθυνση.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως τονίσαμε από την αρχή, η πολυκεντρικότητα θεωρείται από τους βασικότερους στόχους του ευρωπαϊκού αναπτυξιακού σχεδιασμού και μέσο εξασφάλισης οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, βιώσιμης και ισόρροπης ανάπτυξης και ώθησης της ανταγωνιστικότητας, της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και την παγκοσμιοποίηση. Όσο περνά τα χρόνια η ΠΑΠ «αντί να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει μια υπάρχουσα κατάσταση ή αναδυόμενη πραγματικότητα, η έννοια αυτή έρχεται να δημιουργήσει αυτήν την πραγματικότητα» (Davoudi, 2002, σελ.117).

Ακόμη, η δημιουργία μιας ΠΑΠ δεν είναι μια στερεότυπη ενέργεια. Η επιτυχία της εξαρτάται από χαρακτηριστικά (ιστορική, οικονομική και χωρική εξέλιξη) που δεν αναπαράγονται τόσο εύκολα ή απαιτούν μεγάλο χρονικό πλαίσιο (Parr, 2004). Αυτό σημαίνει ότι, γενικότερα, μια ΠΑΠ απαιτεί κάποιο χρόνο για να υλοποιηθεί και ότι θα πρέπει να υπάρχει συνεχής παρατήρηση και αξιολόγηση κατά την πορεία υλοποίησής της, ώστε να διαπιστωθεί η πρόοδος αλλά και οι παρεμβάσεις – έργα που πιθανόν να απαιτούνται.

Γενικότερος σκοπός της μελέτης είναι διττός. Κατά πρώτον, δεδομένης της απουσίας ενός θεωρητικού πλαισίου, η μελέτη εισαγάγει ένα αναλυτικό πλαίσιο μελέτης και ταξινόμησης των ΠΑΠ. Κατά δεύτερον, η μελέτη της περίπτωσης του διπόλου Καρδίτσας – Τρικάλων συμβάλλει στην αποσαφήνιση των εννοιών και την βελτίωση του θεωρητικού και μεθοδολογικού πλαισίου. Επιπλέον, έχει χρηστική αξία τόσο για την ίδια την περιοχή, καθώς μπορεί να αποτελέσει βάση αναφοράς για την υλοποίηση της συγκεκριμένης πολιτικής, όσο και για τους χωροτάκτες και τους φορείς λήψης αποφάσεων, αφού μπορεί να αποτελέσει ένα πολύ χρήσιμο μεθοδολογικό εργαλείο για την υλοποίηση ανάλογων αναπτυξιακών πολιτικών.

Η μελέτη της βιβλιογραφίας έδειξε ότι η εμφάνιση πολυκεντρικών αστικών περιοχών αποτελεί ένα φαινόμενο που απασχολεί όλο και μεγαλύτερο πλήθος επιστημόνων. Παρόλα αυτά είναι δύσκολο να οριστεί με ακρίβεια ο όρος αυτός αφού χρησιμοποιείται σε διάφορες κλίμακες και από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους. Στην εργασία αυτή ορίσαμε τις ΠΑΠ ως ένα σύνολο γειτονικών αλλά σαφώς διαχωρισμένα αστικά κέντρα, που υφίστανται ως αναγνωρίσιμη οντότητα, τα οποία συνεργάζονται σε όλα τα επίπεδα (οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό)

ενισχύοντας το ένα το άλλο με έντονους δεσμούς – ροές (ανθρώπων, αγαθών, πληροφοριών κτλ.).

Ο σαφής προσδιορισμός των ιδιαίτερων γνωρισμάτων των ΠΑΠ δεν είναι εύκολος ακόμη και αν μελετήσει κανείς τα παραδείγματα που υπάρχουν. Από τις έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε συνδυασμό με τα παραδείγματα συμπεραίνουμε πως για να χαρακτηριστεί μια περιοχή ως ΠΑΠ πρέπει να εμφανίζει ορισμένα χαρακτηριστικά. Τα χαρακτηριστικά προσδιορισμού μιας ΠΑΠ είναι τα εξής: μία ομάδα αστικών κέντρων, το ανώτατο όριο απόστασης, το κατώτατο όριο διαχωρισμού, η επικοινωνία, η αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων, η λειτουργική εξειδίκευση, η πολιτική και κοινωνική συνοχή.

Επίσης, από την ανάλυση της βιβλιογραφίας είδαμε ότι η πολυκεντρικές αστικές περιοχές διακρίνονται σε δύο τύπους: α) την οριζόντια συνέργια («συλλογικός» τύπος – “club”) όταν τα κέντρα έχουν κάποιους κοινούς στόχους, δραστηριότητες ή υπηρεσίες, καθώς και παρόμοιες επιδιώξεις και δίκτυα συνδιαλλαγών, που σε αυτή την περίπτωση έχουμε την δημιουργία οικονομίας κλίμακας και β) την κάθετη συνέργια («δικτυακός» τύπος – “web”) όταν τα κέντρα έχουν διαφορετικές δραστηριότητες οι οποίες χαρακτηρίζονται από συμπληρωματικές μεταξύ τους, που σε αυτή την περίπτωση έχουμε την δημιουργία οικονομίες εξειδίκευσης.

Από την περιγραφή από της περιοχής μελέτης συμπεραίνουμε πως πρόκειται για τις πρωτεύουσες δύο νομών της περιφέρειας Θεσσαλίας και εμφανίζουν πλούσιο φυσικό και ιστορικό πλούτο. Οι υποδομές της περιοχής μπορούμε να πούμε ότι κρίνονται ικανοποιητικές αν αναλογιστεί κανείς ότι η περιοχή μελέτης βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της Θεσσαλίας οπου παρουσιάζει αναπτυξιακή υστέρηση σε σχέση με το πιο αναπτυγμένο ανατολικό το οποίο μάλιστα βρίσκεται ακριβώς δίπλα στο ΠΑΘΕ, που αυτό σίγουρα έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη της εκείνης περιοχής και στο ότι η Λάρισα είναι η πρωτεύουσα της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Ακόμη, η περιοχή μελέτης παρουσιάζει σχετικά χαμηλά ποσοστά ανεργίας και αρκετά νεανικό πληθυσμό γεγονός που δείχνει πως διαθέτει το πρωτογενές υλικό για περαιτέρω ανάπτυξη. Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης οι δύο πόλεις εμφανίζουν αρκετά καλά ποσοστά που σε αρκετές περιπτώσεις τα ποσοστά είναι πάνω από το μέσο όρο της χώρας. Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολεί ο τριτογενής τομέας ο

οποίος όπως φαίνεται διαχρονικά όσο και αυξάνεται περισσότερο. Ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζει και αυτός μεγάλο ποσοστό και αυτό οφείλεται στο ότι η δύο πόλεις την περιοχής μελέτης ήταν κατεξοχήν αγροτικές περιοχές και στο ότι βρίσκονται στην μεγαλύτερη πεδιάδα της Ελλάδος. Ο δευτερογενής τομέας εμφανίζεται ιδιαίτερα αδύναμος αφού στην περιοχή δεν υπάρχει κάποια σοβαρή ΒΙ.ΠΕ. και το τελευταίο καιρό έχουν αρχίσει να γίνονται κάποιες ενέργειες για την δημιουργία και την καλύτερη λειτουργία των ΒΙ.ΠΕ..

Η δημοσκόπηση που έγινε στην περιοχή μελέτης ανέδειξε τις απόψεις των κατοίκων για μία σειρά θεμάτων που αφορούν τη συνεργασία των δύο πόλεων και των δυνατοτήτων ανάπτυξης μίας ευρύτερης πολυκεντρικής περιοχής. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι οι μετακινήσεις από την μία πόλη στην άλλη δεν είναι ιδιαίτερα συχνές αφού το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος μετακινείται σπανιότερα από μία φορά το μήνα ή μία φορά το μήνα, για λόγους όπως είναι οι αγορές και οι διασκέδαση, γεγονός που δείχνει ότι στην περιοχή μελέτης έχουμε χαμηλές ροές ανθρώπων και εργατικού δυναμικού. Σχετικά με την ανταλλακτικότητα μεταξύ των δύο πόλεων, το δείγμα θεωρεί πως δεν υπάρχει διαφορετικότητα σε πολιτισμικό και φυλετικό επίπεδο. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως δεν έχουν σημαντικές διαφορές.

Όσον αφορά στη συνεργασία των δύο πόλεων από την ανάλυση του ερωτηματολογίου παρατηρούμε ότι υπάρχει σε χαμηλό επίπεδο, αλλά το θετικό είναι ότι οι κάτοικοι και των δύο πόλεων βλέπουν πιο αισιόδοξα το μέλλον. Ως σημαντικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη του διπόλου κρίθηκε η περαιτέρω συνεργασία των πολιτικών φορέων. Ακόμη, οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούν πως η οικονομική ανάπτυξη της μίας πόλης δεν μπορεί να οδηγήσει σε οικονομική υστέρηση της άλλης, γεγονός που μπορεί να βοηθήσει ώστε να αναπτυχθούν καλύτερα σχέσεις συνεργασίας.

Σχετικά με την υλοποίηση του διπόλου μεταξύ των δύο πόλεων αναλύθηκαν τέσσερις διαστάσεις και πιο συγκεκριμένα η χωρική, η οικονομική, η πολιτική και η κοινωνική. Ξεκινώντας, από την χωρική διάσταση, από την ανάλυση που έγινε καταλήξαμε πως οι δύο πόλεις διαθέτουν σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά εκείνα που χρειάζονται ώστε να αναπτυχθεί το δίπολο όπως είναι εγγύτητα (λιγότερο από μίση ώρα απόσταση) και η μορφολογία της περιοχής η οποία είναι πεδινή. Όσον

αφορά την οικονομική διάσταση, οι δύο πόλεις παρουσιάζουν παρόμοια οικονομική βάση και αυτό μπορεί να βοηθήσει ώστε να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας. Σχετικά με την πολιτική διάσταση, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο είναι ασθενής αλλά το τελευταίο καιρό γίνονται βήματα και από τις δύο πλευρές για καλύτερη και πιο συστηματική συνεργασία. Τέλος, η κοινωνική διάσταση μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη του διπόλου αφού η κάτοικοι των δύο πόλεων δεν εμφανίζουν υψηλό βαθμό αντιπαλότητας και ανταγωνισμού και ότι οι κάτοικοι έχουν καταλάβει ότι για το καλό της περιοχής τους θα πρέπει να συνεργαστούν οι δύο πόλεις.

Προκειμένου οι πόλεις να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές, πολιτικές και άλλες προοπτικές και να καταστούν κέντρο αναπτυξιακής ανταλλαγής, απαραίτητη είναι η αναβάθμιση και σταδιακή ανασυγκρότηση της περιοχής μελέτης μέσω ενός εύστοχου προγραμματισμού, κρίσιμων τομέων για την περιοχή. Οι τομείς αυτοί επιδιώκεται να ενισχυθούν μέσα από τις κατευθύνσεις που προτείνονται. Τα κυριότερα μέτρα που προτείνονται είναι η ενίσχυση της συνοχής του γεωγραφικού χώρου με μεταφορικά δίκτυα όπως επίσης και δράσεις που ενισχύουν την ενδοπεριφερειακή σύνδεση αλλά και συνεργασία καθώς και ενίσχυση της οικονομίας της περιοχής με διάφορα μέτρα.

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

Οι δύο πόλεις μπορούμε να πούμε ότι διαθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα χαρακτηριστικά εκείνα που μπορούν να οδηγήσουν στην ανάπτυξη ενός επιτυχούς διπόλου. Με την εργασία αυτή έγινε μία πρώτη προσέγγιση στο δίπολο Καρδίτσα – Τρίκαλα το οποίο δεν μπορούμε να πούμε ότι υφίσταται επί του παρόντος. Αν και μέχρι σήμερα δεν έχει σχεδιαστεί καμία κοινή στρατηγική για την ανάπτυξη των δύο πόλεων, τον τελευταίο καιρό έχουν γίνει κάποιες ενέργειες από τους φορείς των δύο πόλεων ώστε να συνεργαστούν πάνω σε διάφορα θέματα που απασχολούν τις δύο πόλεις. Σκοπός της έρευνας αυτής είναι η αξιοποίηση όλων των χαρακτηριστικών που

διαθέτουν οι δύο πόλεις για το μελλοντικό σχεδιασμό και την διαμόρφωση του διπλού.



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

**ΚΑΡΔΙΤΣΑ-ΤΡΙΚΑΛΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΟΛΕΩΝ**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

Η έρευνα αυτή γίνεται από το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στα πλαίσια Διπλωματικής Εργασίας του φοιτητή Γιαννάκου Κων/νου (ΑΕΜ:648) του 5<sup>ου</sup> έτους. Σκοπός της είναι να καταγράψει τις απόψεις των πολιτών της Καρδίτσας και των Τρικάλων σχετικά με τη δυνατότητα συνεργασίας και τη δημιουργία αναπτυξιακού διπόλου μεταξύ των δύο πόλεων. Το ερωτηματολόγιο συμπληρώνεται ανώνυμα. Οι πληροφορίες που θα συλλεχθούν είναι απόλυτα εμπιστευτικές. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα είναι διαθέσιμα σε κάθε ενδιαφερόμενο μετά από συνεννόηση με το φοιτητή.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για τη διάθεση του χρόνου σας και τη συμβολή σας στην επιτυχή διεκπεραίωση της έρευνας.

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

**Ερώτηση 1:** Πόσο συχνά επισκέπτεστε την πόλη της Καρδίτσας/Τρικάλων;

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

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

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

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

	Πολύ κακό ←→ Πολύ Καλό				
	1	2	3	4	5

1. Οδικό Δίκτυο					
2. Δρομολόγια ΚΤΕΛ					
3. Δρομολόγια ΟΣΕ					
4. Εύρεση χώρου στάθμευσης στον προορισμό					

B. Η παρακάτω ερώτηση αφορά ζητήματα αντιπαλότητας των δύο πόλεων

**Ερώτηση 4:** Αξιολογήστε τα παρακάτω για τις δύο πόλεις (1: Σίγουρα Όχι, 5: Σίγουρα Ναι).

	Σίγουρα όχι ← → Σίγουρα ναι				
	1	2	3	4	5
1. Θεωρείτε πως υπάρχουν διαφωνίες σε πολιτικό επίπεδο μεταξύ των δύο πόλεων;					
2. Θεωρείτε πως υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων των δύο πόλεων;					
3. Θεωρείτε πως οι δύο πόλεις εμφανίζουν διαφορετικότητα σε πολιτισμικό επίπεδο;					
4. Θεωρείτε πως οι δύο πόλεις εμφανίζουν διαφορετικότητα σε φυλετικό επίπεδο;					
5. Θεωρείτε πως υπάρχει ανταγωνιστικότητα μεταξύ των δύο πόλεων;					
6. Θεωρείτε πως υπάρχει διαχωρισμός των δύο πόλεων όσον αφορά πολιτικές που εφαρμόζονται από το κεντρικό κράτος;					

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

**Ερώτηση 5:** Αξιολογήστε σε κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 όσον αφορά την συνεργασία στις δύο πόλεις (1: καθόλου, 5: πάρα πολύ).

	Σήμερα					Στο μέλλον (10 χρόνια)				
	Καθόλου ←→ Πάρα Πολύ					Καθόλου ←→ Πάρα Πολύ				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. Συνεργασία Τοπικής Αυτοδιοίκησης										
α) Ζητήματα Ανάπτυξης										
β) Ζητήματα Διαχείρισης										
γ) Ζητήματα Εκπαίδευσης										
δ) Ζητήματα Πολιτισμού										
ε) Ζητήματα Προβολής										
2. Συνεργασία Επιχειρήσεων										
3. Συνεργασία Φορέων Πολιτών										
4. Συνεργασία Εκκλησιών										
5. Συνεργασία Επιχειρηματικών Φορέων										
6. Άλλο.....										

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

	Σίγουρα όχι ←→ Σίγουρα ναι				
	1	2	3	4	5
1. Θεωρείτε πως η προοπτική ενός κοινού εμπορικού επιμελητηρίου θα προωθούσε καλύτερα τα συμφέροντα και των δύο πόλεων;					
2. Πιστεύετε πως η δημιουργία ενός ισχυρού διπόλου μπορεί να εξαλείψει το μειονέκτημα του αναπτυξιακού χάσματος μεταξύ της Ανατολικής και της Δυτικής Θεσσαλίας;					
3. Πιστεύετε πως η κάθε πόλη ξεχωριστά μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς όφελος της άλλης;					
4. Θεωρείται σημαντική την δημιουργία κοινής πολιτικής για την ανάπτυξη της κάθε πόλης;					
5. Πιστεύετε πως θα έπρεπε να υπάρξει περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων των δύο πόλεων;					

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

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

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

**Ερώτηση 8:** Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με την επάρκεια και την ποιότητα των παρακάτω κατηγοριών (1: πολύ χαμηλή, 5: πολύ υψηλή).

	Σήμερα					Στο μέλλον (10 χρόνια)				
	πολύ χαμηλή ←→ πολύ υψηλή					πολύ χαμηλή ←→ πολύ υψηλή				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. Το αστικό οδικό δίκτυο										
2. Το νομαρχιακό οδικό δίκτυο										
3. Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες										
4. Οι σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες										
5. Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ΑΕΙ, ΤΕΙ κτλ.										
6. Οι υποδομές υγείας και Πρόνοιας										
7. Οι πολιτιστικές υποδομές										
8. Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, αξιοθέατα κτλ.)										
9. Οι ανοιχτοί χώροι και χώροι										

πρασίνου (πλατείες, πάρκα κτλ)										
10. Οι Περιβαλλοντικές Υποδομές (ΧΥΤΑ, βιολογικός καθαρισμός κλπ.)										

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

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

Καθόλου	
Λίγο	
Μέτρια	
Αρκετά	
Πολύ	

**Ερώτηση 10:** Θα μετακομίζατε στην πόλη της Καρδίτσας/Τρικάλων αν ευνοούσαν οι συνθήκες;

Σίγουρα όχι ← → Σίγουρα ναι				
1	2	3	4	5

**Ερώτηση 11:** Ποια πόλη θεωρείτε πιο όμορφη;

Καρδίτσα	
Τρίκαλα	

Έχετε κάποια άλλα σχόλια να κάνετε σχετικά με την έρευνα;

.....

.....

.....

.....



**ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΑ**

ΗΛΙΚΙΑ \_\_\_\_\_ ετών

ΦΥΛΟ:

Άρρεν	<input type="checkbox"/>
Θήλυ	<input type="checkbox"/>

ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (έως που έχετε φτάσει και αποφοιτήσει):

Δημοτικό	<input type="checkbox"/>
Γυμνάσιο	<input type="checkbox"/>
Λύκειο	<input type="checkbox"/>
ΤΕΙ	<input type="checkbox"/>
Πανεπιστήμιο	<input type="checkbox"/>
Μεταπτυχιακές Σπουδές	<input type="checkbox"/>

ΕΡΓΑΣΙΑ:

Δημόσιος  τομέαςΙδιωτικός τομέας 

ΚΑΤΟΙΚΙΑ:

Τόπος Διαμονής \_\_\_\_\_

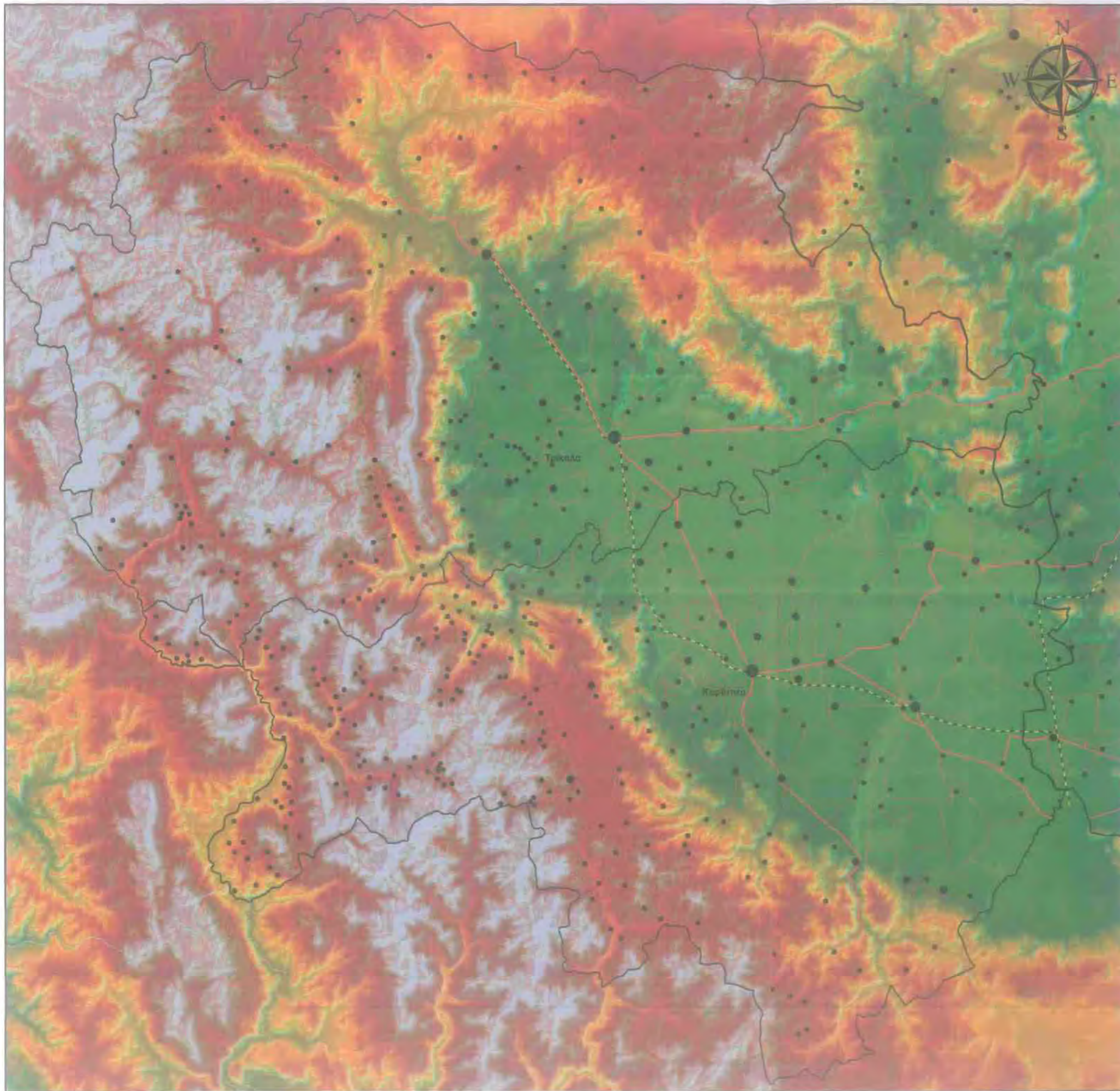
Τόπος Καταγωγής \_\_\_\_\_

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΑΣ**

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**



# Χάρτης 1: Υφιστάμενη Κατάσταση



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΔΙΠΟΛΟΥ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΤΡΙΚΑΛΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΟΛΥΖΟΣ  
ΣΕΡΑΦΕΙΜ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:250.000

ΒΟΛΟΣ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2009

## Υπόμνημα

### Οικισμοί

- 0-775
- 775-3270
- 3270-9801
- 9801-48686

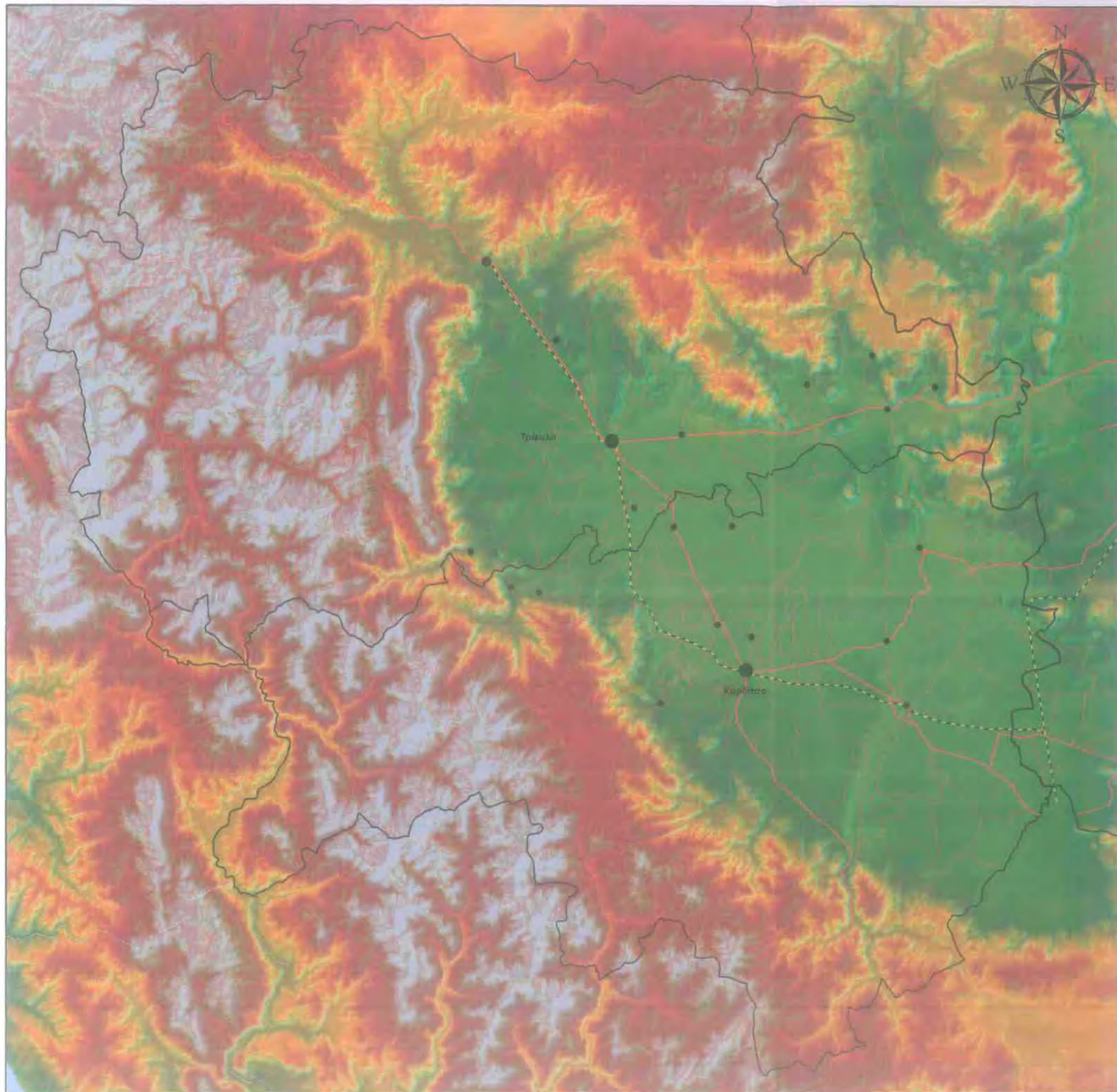
□ Νομοί

### Οδικό Δίκτυο

- ΠΑΘΕ
- Πρωτεύων
- Δευτερεύων
- Τριτεύων
- - - - Σιδηροδρομικό Δίκτυο



## Χάρτης 2: Διοικητική Διάρθρωση



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΔΙΠΟΛΟΥ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΤΡΙΚΑΛΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΟΛΥΖΟΣ  
ΣΕΡΑΦΕΙΜ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:250.000

ΒΟΛΟΣ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2009

### Υπόμνημα

#### Οικισμοί

- 2ου Επιπέδου
- 3ου Επιπέδου
- 4ου Επιπέδου

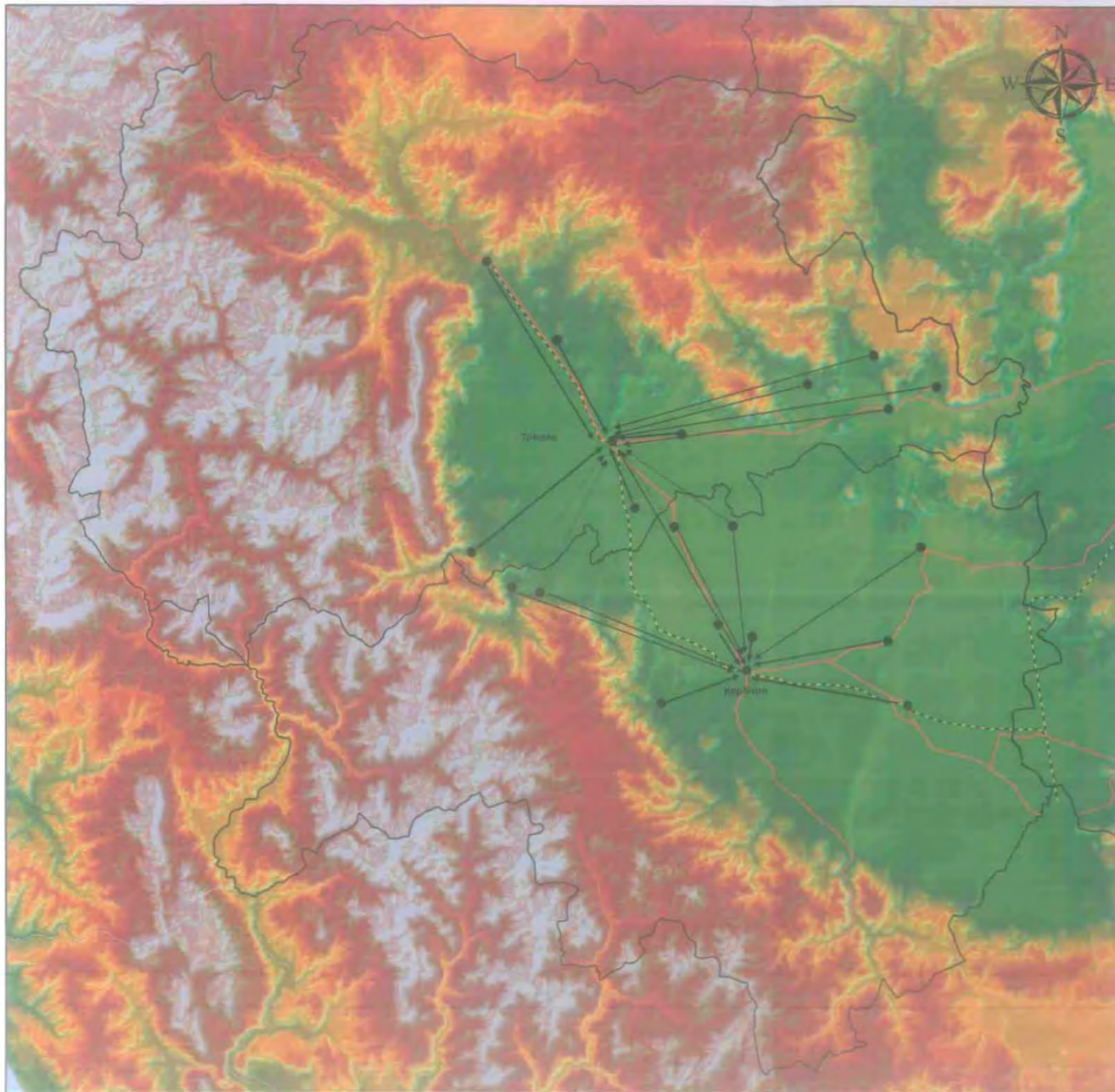
□ Νομοί

#### Οδικό Δίκτυο

- ΠΑΘΕ
- Πρωτεύον
- Δευτερεύον
- Τριτεύον
- - - Σιδηροδρομικό Δίκτυο



# Χάρτης 3: Εξαρτήσεις



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΔΙΠΟΛΟΥ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΤΡΙΚΑΛΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΟΛΥΖΟΣ  
ΣΕΡΑΦΕΙΜ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:250.000

ΒΟΛΟΣ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2009

## Υπόμνημα

● Οικισμοί

□ Νομοί

### Εξαρτήσεις

→ Υψηλές

→ Μέτριες

→ Χαμηλές

↔ Αμφίδρομες

### Οδικό Δίκτυο

— ΠΑΘΕ

— Πρωτεύον

----- Σιδηροδρομικό Δίκτυο



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι Ι Ι**

Εικόνα 5: Κεντρική Πλατεία ν. Καρδίτσας



Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Εικόνα 6: Δημοτική Αγορά ν. Καρδίτσας



Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Εικόνα 7: Πανοραμική Θέα της κεντρικής πλατείας του ν. Καρδίτσας



Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Εικόνα 8: Το φρούριο στο ν. Τρικάλων



Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Εικόνα 9: Τζαμί στο ν. Τρικάλων



Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Εικόνα 10: Ληθαίος Ποταμός που διασχίζει την πόλη των Τρικάλων



Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Γραφείο Μελετών Καραθανάση Ε. κ.α., (2007) Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τρικάλων, Τρίκαλα.

Δασκαλάκης Κ. και Τσακίρης Σ. (1999) Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον» (Ε.Π.ΠΕΡ.): Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος – ΕΣΥΕ, (2007) Συνοπτική Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος 2006, Πειραιάς.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος – ΕΣΥΕ, (2001) Συνοπτική Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος, Αθήνα: ΕΣΥΕ, διαθέσιμα στο [www.statistics.gr/Athena2001](http://www.statistics.gr/Athena2001) [πρόσβαση: Οκτώβριος 2008 ].

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (2006) Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Δήμος Βόλου – Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου.

ΣΑΚΧ, (1999) Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου: Προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λουξεμβούργου.

Φρυτζαλάς Η., (2008) Πολυκεντρικές Αστικές Περιφέρειες (ΠΑΠ) – Θεωρητική και εμπειρική διερεύνηση, Βόλος

Χασάπη Μ., (2007) Διπλωματική εργασία: Στρατηγικές ανάπτυξης ενός περιφερειακού δίπολου: Το δίπολο Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή, Βόλος

ΥΠΕΘΟ, (2007) Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου: Προγραμματική περίοδος 2007-2013, Αθήνα.

ΥΠΕΧΩΔΕ, (2007) Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης, Αθήνα

Αναπτυξιακή Καρδίτσας (ΑΝ.ΚΑ.) Α.Ε., (2006) Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης Του Νομού Καρδίτσας 2007-2013, Καρδίτσα.

Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ., (2004), Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα, Αθήνα: Κριτική.

**ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

- Albrechts L., (1998) "The Flemish Diamond: Precious Gem and Virgin Area", *European Planning Studies* 6, σελ. 411-424.
- Alonso, W., (1973) "Urban zero population growth", *Daedalus*, 109, σελ. 191-206.
- Bailey N. και Turok I., (2001) "Central Scotland as a Polycentric Urban Region: Useful Planning Concept or Chimera?", *Urban Studies*, 38 (4), σελ. 697-715.
- Batten D., (1995) "Network cities: creative urban agglomerations for the 21<sup>st</sup> century", *Urban Studies*, 32, σελ. 313-327.
- Capineri R. και Kamann F., (1998) "Synergy in networks: concepts", *Transport Networks in Europe*, σελ 35-56, Cheltenham.
- Camagni R. και Salone C., (1993) "Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework", *Urban Studies*, 30 (6), σελ. 1053-1064.
- Champion A., (2001) "A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations", *Urban Studies*, 38 (4) σελ. 657-677.
- Davoudi S., (2002) "Polycentricity: modeling or determining reality", *Town & Country Planning*, 71 σελ. 114-117.
- Dieleman M. και Faludi A., (1998) "Polynucleated metropolitan regions in Northwest Europe", *European Planning Studies*, 6, σελ. 365-377.
- ESPON, (2006<sup>α</sup>) Study on Urban Functions: First Interim Report, Denmark, Ministry of Interior and Spatial Development.
- ESPON, (2006<sup>β</sup>) Study on Urban Functions, Denmark, Ministry of Interior and Spatial Development.
- ESPON, (2006<sup>γ</sup>) Territory matters for competitiveness and cohesion: Facets of regional diversity and potentials in Europe, Denmark, Ministry of Interior and Spatial Development
- ESPON, (2006<sup>δ</sup>) Mapping the structure of the European territory, Bonn, Γερμανία, Federal Office for Building and Regional Planning.
- ESPON, (2005<sup>α</sup>) Potentials for polycentric development in Europe: Project report, Σουηδία, Nordic Center for Spatial Development.
- ESPON, (2005<sup>β</sup>) European Territorial Research in Progress, Λουξεμβούργο, Malmö AB.

- ESPON, (2004) Diversity within the European territory, Denmark.
- ESPON, (2003<sup>α</sup>) Second interim report, Σουηδία, Nordic Center for Spatial Development.
- ESPON, (2003<sup>β</sup>) Third interim report, Σουηδία, Nordic Center for Spatial Development.
- ESPON, (2002) 1<sup>st</sup> Interim Report, Σουηδία, Nordic Center for Spatial Development.
- Friedman J. και Miller J., (1965) “The urban field”, Journal of the American Institute of Planners, 31(4), σελ. 312-319.
- Hall P. και Pain K. (2006) The Polycentric Metropolis: Learning from Mega – City Regions in Europe, London.
- Hoppenbrouwer C. και Meijers J. (2002) Basis for a regional approach in polycentric urban regions: the case of the Randstad, Polycentric Metropolitan Regions: New Concepts and Experiences, Warsaw.
- Kloosterman R. και Musterd S. (2001) “The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda”, Urban Studies, 38(4), σελ. 623-633.
- Meijers E. (2005) “Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?”, Urban Studies, 42(4), σελ. 765-781.
- Metaxas T. και Kallioras D. (2003) “Medium sized – cities’ economic development and regional competitiveness: the case of Larissa – Volos dipole in Thessaly region of Greece”, Discussion Paper Series, 10(7), pp. 161-200.
- Parr J. (2004) “Polycentric Urban Region: A Closer Inspection”, Regional Studies, 38(3), σελ. 231-240.
- Shaw D. και Sykes O. (2004) “The Concept of Polycentricity in European Spatial Planning: Reflections on its Interpretation and Application in the Practice of Spatial Planning”, International Planning Studies, σελ. 283-306
- Toruk I. και Bailey T. (2004) “The Theory of Polynuclear Urban Regions and its Application to Central Scotland”, European Planning Studies, 12(3), σελ. 371-390,

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.karditsa-city.gr/> [πρόσβαση, Οκτώβριος 2008]

<http://www.statistics.gr/> [πρόσβαση, Οκτώβριος 2008]



<http://www.trikalacity.gr/> [πρόσβαση, Νοέμβριος 2008]

<http://www.ose.gr/> [πρόσβαση, Νοέμβριος 2008]

<http://europa.eu/> [πρόσβαση Δεκέμβριος 2008]

<http://www.panoramio.com/> [πρόσβαση, Ιανουάριος 2009]