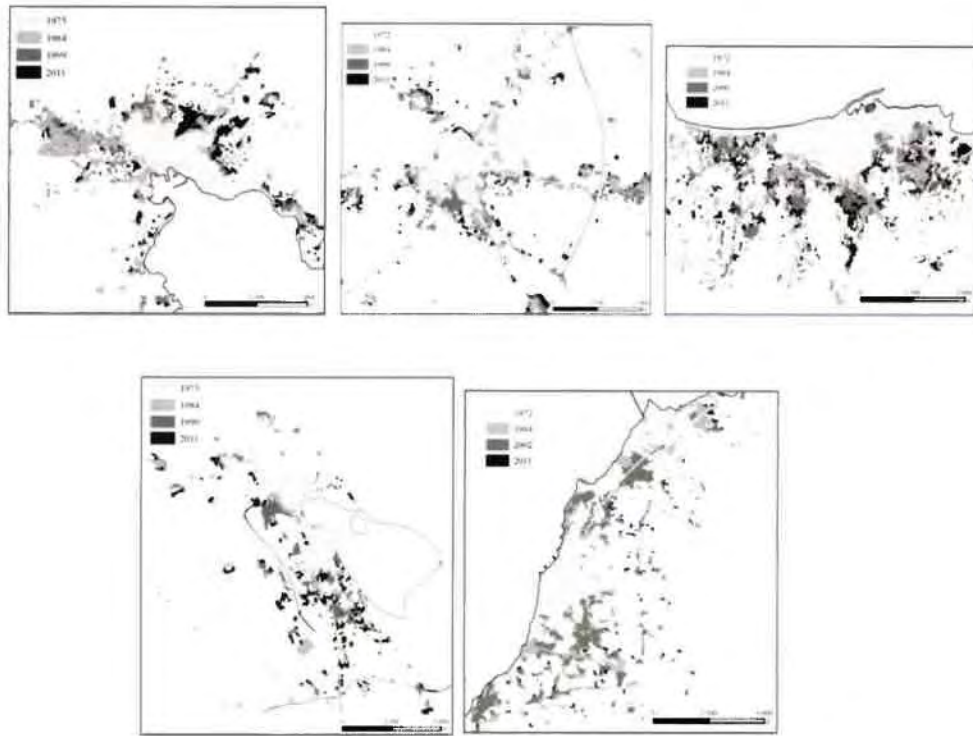


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΑΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΠΟΛΕΩΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2013



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

Αριθ. Εισ.: 11721/1
Ημερ. Εισ.: 05-07-2013
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
2013

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αναλύεται το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης ως μείζον θέμα για την οργάνωση και λειτουργία του αστικού περιβάλλοντος. Οι ιστορικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες που διαμόρφωσαν τη δημιουργία και εξέλιξη του φαινομένου σε εθνικό και διεθνές επίπεδο αποσκοπούν στην ολοκληρωμένη προσέγγιση και μελέτη του φαινομένου με πεδίο έρευνας τις μεσαίες πόλεις της Ελλάδας. Η ανάδειξη των μεσαίων πόλεων ως κέντρα διαβίωσης και εγκαθίδρυσης παραγωγικών δραστηριοτήτων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο συνέβαλλε στην πληθυσμιακή τους αύξηση, στην οικονομική ανάπτυξη, αλλά και στη διάχυση των χρήσεων τους στον περιαστικό χώρο. Η μελέτη της αστικής εξάπλωσης στην περίπτωση των μεσαίων ελληνικών πόλεων στηρίχθηκε στην αποτύπωση των διαχρονικών αλλαγών και στη χρήση γεωχωρικών και βιβλιογραφικών δεδομένων. Τα δεδομένα που προέκυψαν πρόβαλλαν τη διάσταση του φαινομένου και κατέστησαν επιβεβλημένη την αναδιαμόρφωση του υφισταμένου συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού, την αποδέσμευσή του από βραχυπρόθεσμα συμφέροντα και την εναρμόνισή του με τις κατευθυντήριες αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και της αιεθωρικής διαχείρισης του περιβάλλοντος (φυσικού και δομημένου).

Λέξεις κλειδιά: αστική εξάπλωση, οικιστική ανάπτυξη, πόλεις μεσαίου μεγέθους και λειτουργικών διαστάσεων, αποτύπωση διαχρονικών αλλαγών, πολιτική διαμόρφωσης αστικών επεκτάσεων

ABSTRACT

This thesis focuses on the phenomenon of urban sprawl as a major issue for the organization and operation of the urban environment. The historical, social and economic factors that contributed to the creation and evolution of the phenomenon at national and international level, aimed also to an integrated approach and study of the phenomenon with field research on the medium cities. The strengthening of medium-sized cities as centers of living and establishing productive activities at national and international level contributed to their population growth, economic development, but also to the need of diffusing to the suburban areas. The research on the urban sprawl in the field research of the medium-sized Greek cities was based on the mapping of the intemporal changes and the use of geospatial data and literature. The resulting data displayed the extent of the problem and called for the redevelopment of the existing urban-planning system, its release from short-term interests and its harmonization with the guiding principles of sustainable development and management of the environment (natural and built).

Keywords: urban sprawl, residential development, cities with medium size and functional dimensions, charting temporal changes, policy for shaping the urban expansion

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ	9
1.1 ΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΠΛΩΣΗ.....	11
1.1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	11
1.1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	13
1.2 ΜΕΣΑΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	19
1.2.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	19
1.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΑΙΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	20
1.2.3 ΟΙ ΜΕΣΑΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	21
2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ	24
2.1 ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	24
2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ	27
2.2.1 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	27
2.2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	30
2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ	32
2.3.1 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	32
2.3.2 ΑΝΕΡΓΙΑ	33
2.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	34
2.5 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	36

3. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ.....	41
3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	41
3.2 ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ.....	43
3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ.....	49
3.3.1 ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ.....	49
3.3.2 ΔΥΝΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΠΛΩΣΗ....	55
3.3.3 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ	58
3.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.....	63
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	66
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	66

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1: Διοικητική ένταξη μεσαίων πόλεων	25
Πίνακας 2.2: Πραγματικός πληθυσμός πόλεων 1961 - 2011	28
Πίνακας 2.3: Μόνιμος πληθυσμός δήμων των μεσαίων πόλεων 1991-2011	28
Πίνακας 2.4: Μεταβολή πληθυσμού δήμων και οικείων περιφερειών 2001 - 2011	29
Πίνακας 2.5: Ηλικιακή διάρθρωση πληθυσμού δήμων για το 2001	31
Πίνακας 2.6: Δείκτης γήρανσης πληθυσμού δήμων για το 2001	31
Πίνακας 2.7: Δείκτης παραγωγικότητας πληθυσμού δήμων για το 2001	32
Πίνακας 2.8: Διάρθρωση παραγωγής περιφερειακών ενοτήτων για την περίοδο 1997 - 2006	33
Πίνακας 2.9: Ποσοστό ανεργίας περιφερειακών ενοτήτων για την περίοδο 2004 - 2006	34
Πίνακας 2.10: Συγκεντρωτικός πίνακας μεγάλων υποδομών των πόλεων	35
Πίνακας 3.1: Έκταση αστικών καλύψεων 1972 – 2011	48
Πίνακας 3.2: Ποσοστό κάλυψης των εγκεκριμένων σχεδίων των κεντρικών αστικών περιοχών	49

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Διαχρονική αστική εξάπλωση, Μπανγκαλόρ Ινδίας.....	12
Εικόνα 1.2: Αστική εξάπλωση στο Δουβλίνο και στο Μιλάνο	15
Εικόνα 2.1: Πύλες – πόλοι και άξονες ανάπτυξης.....	24
Εικόνα 3.1: Δορυφορική εικόνα Ιωαννίνων, 1973	41
Εικόνα 3.2: Δορυφορική εικόνα Πατρών, 2002	42
Εικόνα 3.3: Αστική εξάπλωση στην Πάτρα	43
Εικόνα 3.4: Αστική εξάπλωση στο Ηράκλειο	44
Εικόνα 3.5: Αστική εξάπλωση στη Λάρισα	45
Εικόνα 3.6: Αστική εξάπλωση στο Βόλο	46
Εικόνα 3.7: Αστική εξάπλωση στα Ιωάννινα	47
Εικόνα 3.8: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στην Πάτρα.....	51
Εικόνα 3.9: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στο Ηράκλειο	52
Εικόνα 3.10: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στη Λάρισα.....	53
Εικόνα 3.11: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στο Βόλο.....	54
Εικόνα 3.12: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στα Ιωάννινα	55
Εικόνα 3.13: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στην Πάτρα.....	59
Εικόνα 3.14: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στο Ηράκλειο	60
Εικόνα 3.15: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στη Λάρισα.....	60
Εικόνα 3.16: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στο Βόλο.....	60
Εικόνα 3.17: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στα Ιωάννινα	61

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ΒΙΠΕ: Βιομηχανική Περιοχή

ΓΠΣ: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

ΓΠΧΣΑΑ: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΠΧΣΑΑ: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΖΟΕ: Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου

ΝΕΟ: Νέα Εθνική Οδός

NUTS: Nomenclature of Territorial Units for Statistics

ΟΟΣΑ: Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

ΠΑΘΕ: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι

ΠΔ: Προεδρικό Διάταγμα

ΠΕ: Περιφεριακή ενότητα

ΠΕΟ: Παλαιά Εθνική Οδός

ΠΠΧΣΑΑ: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΣΧΟΟΑΠ: Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης

ΤΕΙ: Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί το τελευταίο στάδιο όχι μόνο των σπουδών μου, αλλά και μίας από τις πιο σημαντικές και δημιουργικές περιόδους της ζωής μου. Η πορεία από το ξεκίνημα των σπουδών μου μέχρι τη διεκπεραίωση της παρούσας εργασίας δεν θα είχε υλοποιηθεί χωρίς την άμεση ή έμμεση συμβολή ορισμένων ανθρώπων τους οποίους επιθυμώ να ευχαριστήσω.

Πρωτίστως, θέλω να απευθύνω ευχαριστίες στον καθηγητή του τμήματος κ. Σταθάκη Δημήτριο, που στήριξε την επιλογή του θέματος της εργασίας, ανέλαβε την επίβλεψή της και με καθοδήγησε με την πολύτιμη βοήθειά του στη διεκπεραίωσή της.

Ευχαριστίες θέλω επίσης να απευθύνω προς τους συμφοιτητές μου που μοιράστηκα σπουδαίες εμπειρίες μαζί τους στη διάρκεια των σπουδών και που μου προσέφεραν τη βοήθειά τους όποτε τη χρειάστηκα, όπως και στην παρούσα εργασία.

Τέλος, θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου για τη στήριξη που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η φυσιογνωμία των πόλεων μεταβάλλεται συνεχώς με τη συνεχή τους ανάδειξη ως κέντρα διαβίωσης, εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων, πολιτισμού, αναψυχής και μετάδοσης γνώσεων και τεχνολογίας. Η συνεχής πληθυσμιακή αύξηση εντείνει την οικιστική τους ανάπτυξη είτε μέσω της αύξησης του οικιστικού αποθέματος στον υφιστάμενο ιστό είτε μέσω της διάχυσής τους στον περιαστικό και κατ' επέκταση εξωαστικό χώρο. Από αυτές η δεύτερη μορφή συνιστά το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης, το οποίο μελετάται ως προς τη δημιουργία του και την εξέλιξή του μέχρι σήμερα αρχικά σε παγκόσμιο και έπειτα σε εθνικό επίπεδο.

Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους και λειτουργικών διαστάσεων αναδύονται ολοένα και περισσότερο ως κέντρα αυξανόμενου ενδιαφέροντος, καθώς δύναται να συμβάλλουν στην αναχαίτηση της γιγάντωσης των μεγαλύτερων πόλεων, ενώ παράλληλα μπορούν να αναπτύξουν δικτυακή λειτουργία με την ενδοχώρα τους και να συγκροτήσουν με αυτή δυναμικές περιοχές με ολοκληρωμένες λειτουργίες και παραγωγική βάση. Η κατηγορία των μεσαίων πόλεων δεν στοιχειοθετείται με συγκεκριμένα κριτήρια με αποτέλεσμα να διαφοροποιείται η δομή τους ανά τον κόσμο. Στην περίπτωση της Ελλάδας ο υδροκεφαλισμός της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης αποτελεί γεγονός μέχρι και σήμερα, ωστόσο η αστικοποίηση του πληθυσμού εν μέρει συντελέστηκε σε μεγάλες πόλεις της περιφέρειας, οι οποίες μεταπολεμικά και ιδιαίτερα μεταπολιτευτικά αναπτύχθηκαν σε έντονους ρυθμούς και σε όλα τα επίπεδα των δραστηριοτήτων. Ουσιαστικά διαμορφώθηκε μια ξεχωριστή κατηγορία στο αστικό δίκτυο από τις πόλεις μεσαίου μεγέθους (100.000 – 500.000 κατοίκους), καθώς σταδιακά απέκτησαν και αυξημένες λειτουργικές διαστάσεις σε σχέση με τις μικρότερες πόλεις, αλλά οπωσδήποτε αρκετά μικρότερες από αυτές των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται η Πάτρα, το Ηράκλειο, η Λάρισα, ο Βόλος και τα Ιωάννινα.

Η πληθυσμιακή αύξηση των μεσαίων πόλεων ενέτεινε την ανάγκη αύξησης του οικιστικού τους αποθέματος. Πέρα από την εντατικοποίηση της δόμησης στις προϋφιστάμενες περιοχές του αστικού ιστού, εντάθηκε και η διάχυσή τους στον περιαστικό χώρο, τόσο της κατοικίας όσο και των εμπορικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και των κοινωνικών εξυπηρετήσεων. Παράλληλα, εντάθηκε και η διεύρυνση των μεταφορικών δικτύων προκειμένου να καλυφθούν οι αυξανόμενες ανάγκες των αστικών και υπεραστικών μετακινήσεων. Το αποτέλεσμα ήταν η αλλαγή

της κάλυψης του εδάφους σε αστική σε μεγάλα τμήματα του περιαστικού χώρου των πόλεων και των όμορων οικισμών τους. Η αποτύπωση του μεγέθους των διαχρονικών αλλαγών από την αστική εξάπλωση και ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών που απέκτησαν οι περιοχές στις οποίες επεκτάθηκαν οι αστικές χρήσεις αποτελεί το βασικό ζήτημα στην παρούσα εργασία, η οποία στηρίζεται τόσο σε γεωχωρικά όσο και σε βιβλιογραφικά δεδομένα. Παράλληλα, αποτιμάται το πλαίσιο που διαμορφώθηκε από την πολιτική επέκτασης των αστικών περιοχών, η οποία εκφράζεται μέσω του πολεοδομικού, αλλά και του χωροταξικού σχεδιασμού.

Τέλος, ακολουθεί η σύνοψη των αποτελεσμάτων και η διεξαγωγή συμπερασμάτων ως προς την αποτελεσματικότητα του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού και συγκεκριμένα στο πλαίσιο των αστικών επεκτάσεων.

1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

1.1 ΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΠΛΩΣΗ

1.1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Στο πέρασμα του χρόνου και ιδιαίτερα κατά τους δύο προηγούμενους αιώνες επιτελέστηκαν σημαντικές κοινωνικές, οικονομικές ακόμη και φυσικές διεργασίες που αποτέλεσαν τη βάση για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα του αστικού. Οι διεργασίες αυτές που βασίστηκαν σε συγκεκριμένους παράγοντες προσέδωσαν δυναμική στο αστικό περιβάλλον με αποτέλεσμα οι πόλεις να εξελιχθούν και να διαμορφωθούν ως κέντρα λειτουργιών και δραστηριοτήτων και να μετασχηματιστούν έως και ριζικά τα χαρακτηριστικά τους. Οι προαναφερθέντες παράγοντες είναι οι εξής:

- Τα φυσικά φαινόμενα και οι διαδικασίες που επιτελούνται στο περιβάλλον
- Ο ανθρώπινος παράγοντας που χρησιμοποιεί τον χώρο προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες του όπως αυτές προκύπτουν από τις επιταγές της εκάστοτε εποχής κάνοντας χρήση της τεχνολογίας που διαθέτει
- Η παρέμβαση από την πλευρά κάποιας δημόσιας αρχής. Τέτοιου τύπου παρεμβάσεις στη χωρική οργάνωση, που αποτελούν εκφράσεις μιας αντίστοιχης δημόσιας πολιτικής, υπήρχαν και στο παρελθόν. Η συστηματική ωστόσο κρατική παρέμβαση στο χώρο αποτελεί σχετικά πρόσφατο φαινόμενο, με τις πολεοδομικές πολιτικές να αναπτύσσονται από τον 19ο αιώνα, ενώ σε χωροταξικό επίπεδο το φαινόμενο απέκτησε μονιμότητα και επαρκή εμβέλεια κατά τη μεταπολεμική περίοδο (Οικονόμου, 2009: 16-17).

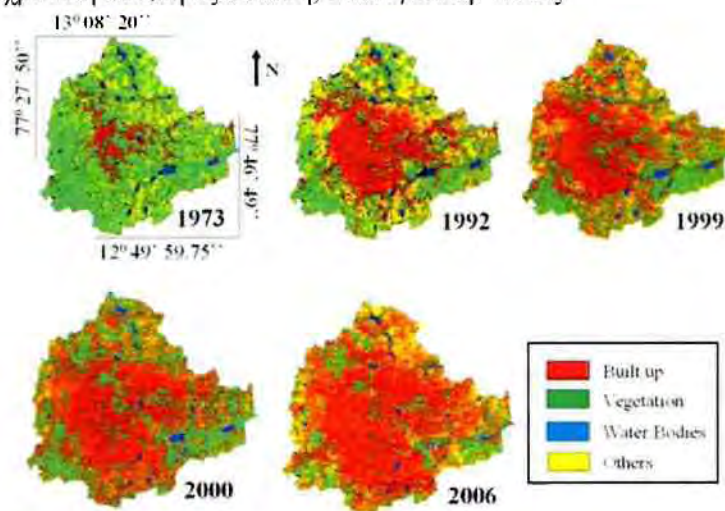
Οι συνεχείς μετασχηματισμοί του αστικού περιβάλλοντος υπαγορεύουν εκτός από την ύπαρξη δημοσίων παρεμβάσεων και τις συνεχόμενες τροποποιήσεις τους προκειμένου οι πόλεις να καταστούν βιώσιμες και να προσφέρουν ιδανική ποιότητα ζωής στους κατοίκους και στους επισκέπτες τους. Παρ' όλα αυτά ο έλεγχος των αστικών μετασχηματισμών έχει αποδείξει ότι δεν δύναται να καταστεί αποτελεσματικός σε πολλές περιπτώσεις από τα μέχρι στιγμής δεδομένα για μία σειρά από παράγοντες που αφορούν τόσο στις αναποτελεσματικές πολιτικές όσο και στη μη αποδοχή τους από το κοινωνικό σύνολο του οποίου σε πολλές περιπτώσεις θίγονται τα συμφέροντά του.

Οι μετασχηματισμοί που συντελούνται έχουν να κάνουν με τη μεταβολή της έκτασης της πόλης (κατά βάση οι περισσότερες πόλεις εξαπλώνονται, αλλά υπάρχουν και

ορισμένες εξαιρέσεις όπου συρρικνώνονται), με την τροποποίηση στοιχείων της (αναπλάσεις και αλλαγή χρήσεων γης), καθώς και με ανεξάρτητους παράγοντες που σχετίζονται με τη βελτίωση ή την υποβάθμιση των στοιχείων και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Από τους παραπάνω παράγοντες η παρούσα διπλωματική εστιάζει στη μελέτη της αστικής εξάπλωσης ως ένα από τα σημαντικότερα και πολυσύχναστα φαινόμενα που παρουσιάστηκαν και δημιούργησαν νέα δεδομένα στο αστικό περιβάλλον.

Η αστική εξάπλωση (urban sprawl) στη διεθνή βιβλιογραφία ορίζεται με διάφορους τρόπους, ωστόσο από μία συνισταμένη αυτών προκύπτει ως η διάχυτη επέκταση των αστικών περιοχών με χαμηλές πυκνότητες στην περιβάλλουσα ύπαιθρο. Αποτελεί έκφραση της αυξανόμενης βαρύτητας των πόλεων ως κέντρα διαβίωσης και δραστηριοτήτων και υποδηλώνει υψηλή κατάτμηση της γης λόγω περιορισμένου ελέγχου. Η ανάπτυξη που δημιουργεί η αστική εξάπλωση είναι αποσπασματική και τείνει να δημιουργήσει ασυνέχεια στον χώρο («νεκρά» – μη εκμεταλλεύσιμα τμήματα) (EEA, 2006: 5). Μέσω της εξάπλωσης των πόλεων ανέρχεται το πρότυπο της ανοιχτής πόλης που ωθεί λειτουργίες και χρήσεις γης στον εξωαστικό χώρο, καταργώντας έτσι το πρότυπο της συμπαγούς πόλης σύμφωνα με το οποίο εκμεταλλεύεται κάθε διαθέσιμο τμήμα του αστικού ιστού για την εξυπηρέτηση των ανθρώπων που ζουν ή/ και δραστηριοποιούνται σ' αυτόν (συμπυκνωμένες λειτουργίες).

Εικόνα 1.1: Διαχρονική αστική εξάπλωση, Μπανγκαλόρ Ινδίας



Πηγή: www.ces.iisc.ernet.in/

1.1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Διεθνές επίπεδο

Σε παλαιότερες εποχές ο διαχωρισμός πόλης – υπαίθρου ήταν εμφανής, καθώς οι κάτοικοι των πόλεων συνωστιζόνταν εντός των τειχών σε πολύ υψηλές πυκνότητες. Υπήρχε ωστόσο ένας μεταβατικός χώρος μεταξύ της πόλης και της υπαίθρου όπου αναπτύσσονταν οι οχλούσες δραστηριότητες (προβιομηχανική παραγωγή και νεκροταφεία), ενώ σ' αυτή τη ζώνη κατοικούσαν είτε άνθρωποι με χαμηλά εισοδήματα που δεν είχαν τη δυνατότητα να συντηρούν κατοικία εντός των τειχών είτε οικονομικά επιφανείς που διέθεταν δεύτερη κατοικία εκτός των τειχών για λόγους αναψυχής και απομόνωσης από το αστικό περιβάλλον, ενώ όσοι ενασχολούνταν με την αγροτική παραγωγή ανήκαν επίσης στην ομάδα ανθρώπων που εκμεταλλεύονταν το περιαστικό περιβάλλον. Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορεί να θεωρηθεί η μεταβατική αυτή ζώνη ως τμήμα με αστικά χαρακτηριστικά (Bruegmann, 2005: 21-29).

Η απαρχή του φαινομένου θεωρείται ότι συντελέστηκε στην Αγγλία και στη Βόρεια Αμερική, όπου μέχρι πριν τη βιομηχανική επανάσταση οι μεγαλύτερες πόλεις ήταν συνεκτικές και δομημένες με υψηλές πυκνότητες (χαρακτηριστικό παράδειγμα το Λονδίνο που παρόλο που είχε ήδη αυξημένο πληθυσμό η απόσταση από το κέντρο μέχρι τα περίχωρα της πόλης ήταν αρκετά μικρή). Κατά την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης (τέλη 17^{ου} με αρχές 18^{ου} αιώνα) η οικονομική ανάπτυξη των πόλεων που άρχισε να συντελείται επέτρεψε σε περισσότερους ανθρώπους να ζήσουν και να εργαστούν σ' αυτές διαμορφώνοντας έτσι τη νέα κατηγορία του αστικού πληθυσμού. Οι μεγαλύτερες ωστόσο πόλεις εκείνης της εποχής με την αύξηση του πληθυσμού τους και τις υψηλές πυκνότητες που παρουσίαζαν στα κέντρα τους άρχισαν να εξωθούν σταδιακά ομάδες ανθρώπων σε περιαστικές περιοχές με χαμηλότερες πυκνότητες. Στις περιαστικές περιοχές των πόλεων της Αγγλίας και της Βόρειας Αμερικής μετακινήθηκαν κυρίως οι πιο αριστοκρατικές τάξεις, ενώ το κύριο τμήμα του αστικού ιστού καταλαμβάνονταν από τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα που συνέρρεαν για την εξεύρεση καλύτερων συνθηκών εργασίας. Η εξώθηση αυτή σταδιακά υποστηρίχθηκε και από την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και με αυτόν τον τρόπο οι πόλεις αυτές άρχισαν να εξαπλώνονται με αποτέλεσμα οι πολύ υψηλές πυκνότητες στα κεντρικά τμήματα να κάμψουν και σταδιακά να μειωθούν σε κάποιο βαθμό, ενώ στα λιγότερο κεντρικά τμήματα αυξήθηκαν χωρίς να φτάσουν όμως σε υψηλά νούμερα (Couch et al 2007: 7-11).

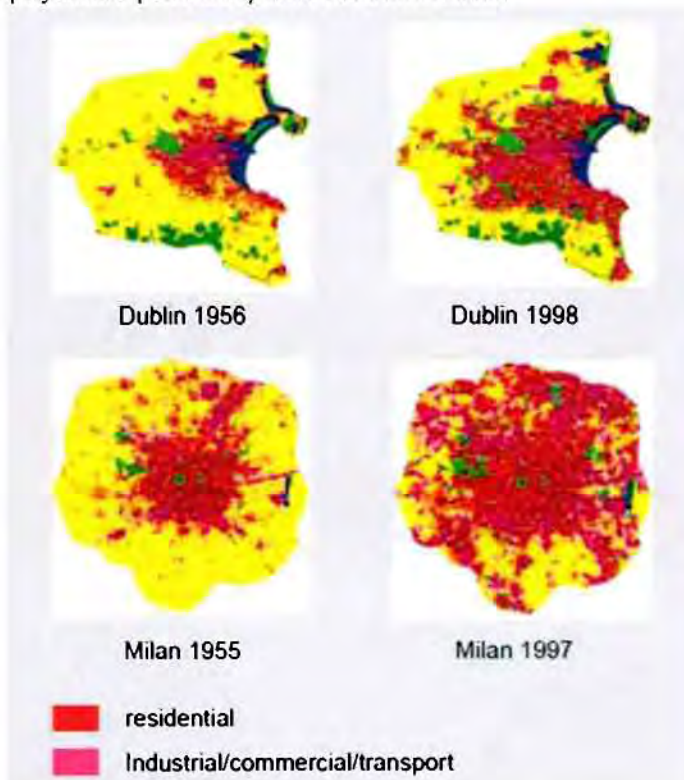
Στην υπόλοιπη Ευρώπη πρότυπο για την εξάπλωση των πόλεων αποτέλεσε η δομή του Παρισιού που αποτελούσε από τότε τη μεγαλύτερη πόλη της ηπειρωτικής Ευρώπης. Μετά την εκτεταμένη πολεοδομική παρέμβαση που συντελέστηκε μετά τη Γαλλική Επανάσταση οι στενοί και δαιδαλώδεις δρόμοι στο κέντρο του Παρισιού αντικαταστάθηκαν από μεγάλες λεωφόρους και επιβλητικά κτίρια διαμερισμάτων στα οποία διέμεναν οι αριστοκρατικές τάξεις (Γοσποδίνη, 1996: 144 - 145). Ο λόγος για τον οποίο η ελίτ του Παρισιού προτιμούσε το κέντρο από τα προάστια έχει να κάνει με το γεγονός ότι υπήρχε εγγύτητα σε ότι αφορά τις αστικές ανέσεις όπως θέατρα, εστιατόρια, καφέ κ.ά έναντι της ελίτ του Λονδίνου που θεωρούσε καλύτερη τη διαβίωση στην εξοχή. Οι χαμηλότερες τάξεις εκ των πραγμάτων μετακινήθηκαν στην περιφέρεια όπως και η βιομηχανική παραγωγή. Η συγκεκριμένη δομή που θεωρήθηκε πιο αυταρχική έναντι της αγγλοαμερικάνικης αποτέλεσε πρότυπο για την εξάπλωση των μεγάλων πόλεων στην υπόλοιπη ηπειρωτική Ευρώπη κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα (Couch et al, 2007: 12-13).

Η αστική μεγέθυνση συνεχίστηκε με αμειώτους ρυθμούς τον 20^ο αιώνα στις πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Η νέα διάρθρωση της παραγωγής (συρρίκνωση αγροτικού κλάδου και διεύρυνση των κλάδων της μεταποίησης και ιδιαίτερα των υπηρεσιών) σε συνδυασμό με την τεχνολογική ανάπτυξη και την παγκόσμια αύξηση του πληθυσμού αποτέλεσαν τη βάση για την αύξηση του πληθυσμού των πόλεων οι οποίες κατ' επέκταση διαχύθηκαν περαιτέρω στον εξωαστικό αγροτικό χώρο. Οι γεωργικές και σε κάποιες περιπτώσεις οι δασικές εκτάσεις του περιαστικού χώρου μετατράπηκαν είτε σε αμιγώς αστικές είτε σε μεικτές όπου ο διαχωρισμός πόλης – υπαίθρου δεν είναι σαφής. Κατά τον 20^ο αιώνα και ιδίως τις πρώτες δεκαετίες η αστική εξάπλωση στην Αμερική ήταν ραγδαία λόγω της αύξησης του πληθυσμού των πόλεων και σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και αργότερα με τη διάδοση των ιδιωτικών αυτοκινήτων ο αγροτικός πληθυσμός των ΗΠΑ αποτελούσε μόλις το 30% επί του συνολικού στις αρχές του '30. Κατά τη δεκαετία του '50 η αύξηση της ευημερίας στην Αμερική σε συνδυασμό με την παροχή ευκολιών (μακροπρόθεσμη δανειοδότηση με μικρό κόστος) αύξησαν περαιτέρω τη ζήτηση κατοικίας στα προάστια των πόλεων. Συνολικά από το 1950 έως το 1990 η έκταση των μητροπολιτικών περιοχών των ΗΠΑ αυξήθηκε κατά 181% ενώ ο πληθυσμός τους κατά 128%. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αστικής εξάπλωσης αποτελεί το Ντιτρόιτ του οποίου η έκταση αυξήθηκε κατά 28% από το 1970 έως το 1990 ενώ ο πληθυσμός του μειώθηκε κατά 8% (Couch et al, 2007: 13-

14). Με αυτόν τον τρόπο δύναται να αποδεσμευτεί η αστική εξάπλωση από την αύξηση του πληθυσμού, καθώς στην πλειοψηφία των πόλεων αυτά τα δύο θεωρούνται αλληλένδετα αλλά όχι και ανάλογα.

Στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα σημειώθηκε μικρότερη αύξηση της ευημερίας απ' ό τι στην Αμερική με αποτέλεσμα η αστική εξάπλωση να σημειώσει μικρότερη πλην αμελητέα έξαρση. Η μικρότερη αυτή έξαρση έχει να κάνει και με το γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις στηρίζονταν στη συνεκτική δόμηση γύρω από ιστορικά κέντρα μέσω υψηλότερων πυκνοτήτων. Η πολυπολιτισμικότητα των ευρωπαϊκών κρατών ωστόσο, συνέβαλε στην ανομοιογενή εξάπλωση και προσέγγιση του φαινομένου σε αντίθεση με την Αμερική. Πράγματι, το διαφορετικό καθεστώς δόμησης και οι διάφορες κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές που συντελέστηκαν στα κράτη της Ευρώπης αποτέλεσαν τους παράγοντες από τους οποίους όχι μόνο ευνοήθηκε η ανομοιογενής ανάπτυξη των πόλεων, αλλά εξακολουθεί μέχρι σήμερα να μελετάται από διάφορες οπτικές γωνίες το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης. Ωστόσο, η ανομοιογένεια αυτή συμβάλλει σταθερά στο ίδιο αποτέλεσμα, τη διεύρυνση του αστικού χώρου έναντι του μέχρι πρότινος ύπαιθρου χώρου.

Εικόνα 1.2: Αστική εξάπλωση στο Δουβλίνο και στο Μιλάνο



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999

Αντίστοιχα και σε χώρες του υπόλοιπου κόσμου η έξαρση του φαινομένου είναι αξιοσημείωτη. Οι αστικές περιοχές άλλων μεγάλων χωρών όπως η Κίνα, η Ινδία, η Βραζιλία και η Ρωσία γνώρισαν σημαντική αύξηση κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα σύμφωνα με στοιχεία του ΟΟΣΑ (ΟΟΣΑ, 2008: 32).

Η εξάπλωση των πόλεων και η κατ' επέκταση αλλαγή των χρήσεων γης του περιαστικού τους χώρου άρχισε να αποτελεί αντικείμενο μελέτης ανά τον κόσμο μετά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, καθώς στο διάστημα αυτό η αστική μεγέθυνση υπήρξε ραγδαία. Η συστηματική παρακολούθηση και ερμηνεία του φαινομένου, καθώς και η προστασία του ζωτικού περιαστικού χώρου μέσω του σχεδιασμού τις τελευταίες δεκαετίες έχει δύο στόχους¹ αφενός την προσπάθεια για αναχαίτιση της εξάπλωσης μέσω διάφορων μέτρων όπως μείξη χρήσεων γης, υψηλότερες πυκνότητες σε κεντρικά τμήματα, δημιουργία περιμετρικών ζωνών πρασίνου¹ κλπ και αφετέρου την ένταξη των αστικών επεκτάσεων με τρόπο ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή και η λειτουργικότητα των πόλεων, ενώ οι πολιτικές θέτουν ολόένα και πιο αυστηρούς περιορισμούς για την αποτροπή της καταπάτασης και δόμησης σε περιοχές φυσικού ή πολιτιστικού κάλλους που χρήζουν προστασίας.

Εθνικό επίπεδο

Οι ελληνικές πόλεις με το πέρασμα του χρόνου υπέστησαν με τη σειρά τους σημαντικές αλλαγές ως απόρροια διαφόρων ιστορικών και κοινωνικών αλλαγών. Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα στην τουρκοκρατούμενη Ελλάδα οι πόλεις είχαν πολύ μικρό πληθυσμό, ενώ αντίστοιχα κατάλαμβάναν πολύ μικρή έκταση και σε πολλές περιπτώσεις είχαν συμπαγή δομή λόγω περιοριστικών ορίων δόμησης όπως τείχη, τάφροι, λίμνες, ποτάμια, έντονο ανάγλυφο κλπ. Με τη δημιουργία του νέου ελληνικού κράτους και τη σταδιακή προσχώρηση τμημάτων σε αυτό εκπονήθηκαν τα πρώτα σχέδια πόλεων για την ανασυγκρότησή τους και το πέρασμά τους στη νέα εποχή. Ο πληθυσμός των περισσότερων πόλεων αρχίζει να αυξάνεται, ενώ σταδιακά και οι πόλεις αρχίζουν να επεκτείνονται. Σημαντικό χαρακτηριστικό των πόλεων εκείνης της εποχής αποτελεί η επέκτασή τους και ο διαχωρισμός της νέας πόλης από την παλαιά. Σε ορισμένες πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και ο Βόλος στα νέα τμήματα κυριαρχεί το ορθογώνιο

¹ Βλ. Ανδρικοπούλου et al, 2007: 116 για την περίπτωση των Πράσινων Ζωνών (Green belts) στις βρετανικές πόλεις

ρυμοτομικό ενώ και σε τμήματα που προϋπήρχαν μετά από εκτεταμένες παρεμβάσεις ο δαιδαλώδης ακανόνιστος ιστός αντικαταστάθηκε από αυτό (Αβδελίδη, 2010: 20).

Στη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα συντελέστηκαν διάφορες εξελίξεις οι οποίες σε μεγάλο βαθμό μετέβαλαν τη φυσιογνωμία και κατ' επέκταση το μέγεθος των πόλεων. Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή και την έλευση 1.500.000 περίπου προσφύγων στην Ελλάδα από τη Μικρά Ασία δημιουργήθηκε η ανάγκη για τη στέγασή τους σε πολλές περιοχές στην κεντρική και στη βόρεια Ελλάδα. Οι πρώτες πρόχειρες γειτονιές και οικισμοί που αναπτύχθηκαν στις παρυφές των πόλεων αποτέλεσαν περιοχές οι οποίες σταδιακά εντάχθηκαν στον αστικό ιστό. Μέχρι σήμερα οι περισσότερες έχουν ομογενοποιηθεί με άλλες και έχουν χάσει την ταυτότητά τους, όπως συμβαίνει κατά βάση στα προάστια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης όπου πρωτοεγκαταστάθηκαν οι πρόσφυγες. Τα πρώτα παραπήγματα που στήθηκαν για να καλύψουν τις στεγαστικές ανάγκες αντικαταστάθηκαν από μικρά σπίτια τα οποία σταδιακά με τη σειρά τους αντικαταστάθηκαν από μεγαλύτερα κτίρια πολυκατοικιών. Υπάρχουν ωστόσο και περιοχές που μέχρι σήμερα μαρτυρούν την ταυτότητά τους, όπως η περιοχή της Ευαγγελίστριας στη Νέα Ιωνία όπου τα μικρά σπίτια και η υψηλή κατάτμηση της γης αποτελούν το βασικό χαρακτηριστικό του πάλαι ποτέ προσφυγικού οικισμού το οποίο κυριαρχεί μέχρι σήμερα.

Από τη δεκαετία του '50 και μετά στην Ελλάδα όπως και στο μεγαλύτερο τμήμα του δυτικού κόσμου ξεκίνησε το κύμα της αστυφιλίας όπου με τη σταδιακή άνθηση του τριτογενούς αλλά και του δευτερογενούς τομέα συνέρρευσε μεγάλο τμήμα του αγροτικού πληθυσμού στις μεγάλες αλλά και στις μεσαίες πόλεις. Για τη στέγαση του αυξανόμενου πληθυσμού εκτός από το σύστημα της αντιπαροχής όπου στα κεντρικά τμήματα των πόλεων ανεγέρθηκαν μεγάλες και πολυόροφες οικοδομές αυξάνοντας κατά πολύ την πυκνότητα και την κατάτμηση της γης άρχισαν να δημιουργούνται νέες περιοχές κατοικίας περιμετρικά. Το φαινόμενο της αστυφιλίας οξύνθηκε ιδιαίτερα κατά τις δεκαετίες του '60 και του '70 και οι αστικές περιοχές στην Ελλάδα εξαπλώθηκαν σημαντικά. Τα πρωτεία στην αστική εξάπλωση κατείχαν αναμφίβολα η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, ωστόσο και οι μεγάλες πόλεις της περιφέρειας επεκτάθηκαν σε αξιόλογο βαθμό. Τα σχέδια των πόλεων επεκτάθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες, προκειμένου οι νέες αστικές περιοχές να αποκτήσουν συνοχή με τις υπόλοιπες και να τεθούν οι βάσεις για τον ορθολογικό σχεδιασμό τους, αλλά και να υλοποιηθούν υποστηρικτικά έργα υποδομών.

Η αστική εξάπλωση στις ελληνικές πόλεις υπήρξε έντονη και ανεξέλεγκτη, καθώς το θεσμικό καθεστώς του πολεοδομικού σχεδιασμού είτε αποδείχτηκε ανεπαρκές είτε δεν έγιναν σοβαρές προσπάθειες για την εφαρμογή του. Οι παρακάτω παράγοντες δυσχεραίνουν μέχρι σήμερα τις περιοχές που εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης τις τελευταίες δεκαετίες και τον περιαστικό χώρο με αποτέλεσμα να εμφανιστούν συγκρούσεις χρήσεων γης και να δημιουργούνται υποβαθμισμένες περιοχές με ασυνεχή δόμηση:

- Η υψηλή κατάτμηση της γης που αποτελεί έκφραση της μικροϊδιοκτησίας για τη διασφάλιση της οικογένειας, καθώς απομένει ελάχιστος χώρος για την κατασκευή δικτύων και υποδομών κοινής ωφέλειας, αλλοιώνεται το αστικό τοπίο και υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ως εκ τούτου, οι εμπορικές λειτουργίες με μεγάλη έκταση εξωθούνται και συγκεντρώνονται στον περιαστικό χώρο, ενώ την κατάσταση επιβαρύνει και η αδυναμία εκμετάλλευσης ζωτικών χώρων εντός των πόλεων που παρουσιάζουν ασύμβατες χρήσεις όπως στρατόπεδα.
- Η έλλειψη σχεδίων χρήσεων γης για τον εξωαστικό χώρο και ιδιαίτερα για τον περιαστικό επιτρέπει την εγκατάσταση εμπορικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε βάρος γεωργικών και δασικών εκτάσεων και συνήθως σε παρόδιες εκτάσεις. Ως αποτέλεσμα μειώνεται η ασφάλεια των οδικών αξόνων και αυξάνεται ο φόρτος τους, ενώ πολλές φορές καθίστανται δύσκολες και ακριβές οι εργασίες αναβάθμισης και διαπλάτυνσής τους. Εκτός από αυστηρούς περιοριστικούς όρους στη χωροθέτηση λειτουργιών απουσιάζουν και οι οργανωμένοι υποδοχείς, ενώ όσοι υπάρχουν δεν διαθέτουν τα κατάλληλα κίνητρα για την προσέλκυση νέων εγκαταστάσεων.
- Το θεσμικό καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης είτε νόμιμης είτε αυθαίρετης, καθώς ευκολότερη είναι η εγκατάσταση λειτουργιών εκτός σχεδίου παρά εντός λόγω περιοριστικών διατάξεων ως προς τη δόμηση και λόγω κόστους.
- Η γενικότερη κωλυσιεργία του κράτους ως προς την παραγωγή και εφαρμογή νομοθεσίας για τον σχεδιασμό και την επέκταση των αστικών περιοχών σε συνδυασμό με τις αντιδράσεις των πολιτών ως προς την αξιοποίηση της γης. Τα παραπάνω δημιούργησαν έναν φαύλο κύκλο στον οποίο πέρα από τις αδυναμίες του ελληνικού κράτους η διαδικασία ορθολογικοποίησης του χωρικού σχεδιασμού προσκρούει σε θιγόμενα συμφέροντα λόγω της μεγάλης διάδοσης

της ιδιοκτησίας στην Ελλάδα. Με τη σειρά του το κράτος για τη μείωση εντάσεων με την κοινωνία αποφεύγει την εφαρμογή μέτρων για την ορθολογικοποίηση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού με αποτέλεσμα η κατάσταση να διαιωνίζεται (Οικονόμου, 2009).

1.2 ΜΕΣΑΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

1.2.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η κατηγοριοποίηση των μεσαίων πόλεων στη βιβλιογραφία δε βασίζεται σε συγκεκριμένα κριτήρια και ως εκ τούτου προκύπτει διαφοροποίηση στη χρήση του όρου. Τα κριτήρια διαχωρισμού των πόλεων σε μεγάλες, μεσαίες και μικρές μπορούν να αναφέρονται είτε στο μέγεθος, είτε σε λειτουργικά κριτήρια. Ως αποτέλεσμα προκύπτει η διάκριση μεταξύ πόλεων μεσαίου μεγέθους και πόλεων μεσαίων λειτουργικών διαστάσεων. Διακύμανση υπάρχει ακόμη και στο μέγεθος των πόλεων πράγμα το οποίο οδηγεί στην αυθαίρετη υιοθέτηση διαφορετικών ορίων πληθυσμού. Σε διάφορα βιβλιογραφικά κείμενα οι μεσαίες πόλεις κυμαίνονται από 10.000, 20.000 ή 50.000 μέχρι 100.000 ή από 100.000 μέχρι 500.000 ή 1.000.000 κατοίκους. Η συγκεκριμένη διακύμανση δεν μπορεί να θεωρηθεί εσφαλμένη λόγω της άνισης χωρικής δομής και κατανομής του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων και των τοπικών ιδιαιτεροτήτων στις διάφορες χώρες και περιφέρειες ανά τον κόσμο (ESPON, 2006: 27). Αντίθετα, η τυπολογική ταξινόμηση των πόλεων στα σχέδια και στις μελέτες με διαφορετικούς τρόπους και κριτήρια δύναται να θεωρηθεί σωστή, ανάλογα με την περίπτωση και τους σκοπούς που καλούνται να εξυπηρετήσουν. Η χρήση ωστόσο, μιας πολυσύνθετου μεθόδου τυπολόγησης που θα λαμβάνει υπόψη διάφορες ποσοτικές αλλά και ποιοτικές παραμέτρους όπως ο πληθυσμός, η γεωπολιτική θέση, η προσπελασιμότητα, οι υπηρεσίες και διάφορες υποδομές φέρεται ως αντικειμενική και ανταποκρίσιμη στα σύγχρονα δεδομένα (Θεοδωρά, Λουκάκης, 2005: 130).

Τα αποτελέσματα από τη χρήση διαφορετικών κριτηρίων ενδέχεται σε πολλές περιπτώσεις να εμπίπτουν μέσα σε ένα κοινό πλαίσιο, εντούτοις αναγκαία κρίνεται η διερεύνηση της διαφοροποίησης των αποτελεσμάτων και ιδιαίτερα στη μελέτη περίπτωσης (Ασπρογέρακας, 2005: 146). Το ζητούμενο πάντως στην εκάστοτε περίπτωση προσέγγισης παραμένει κοινό: η τυπολόγηση των πόλεων, ανάλογα με την εμπέλεια, το μέγεθος και τη δυναμικότητά τους με τη χρήση μιας πολυσύνθετης και ολοκληρωμένης μεθοδολογίας και παραμέτρων.

1.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΑΙΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Το ερευνητικό ενδιαφέρον μέχρι τις τελευταίες δεκαετίες και κατά περιπτώσεις μέχρι σήμερα μονοπωλούν κυρίως οι μεγάλες πόλεις ανά τον κόσμο. Ακόμη και σε κάθε κράτος ξεχωριστά τα πρωτεία στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομών κατέχουν οι μεγαλύτερες πόλεις. Σε πολλές περιπτώσεις κρατών – περιφερειών το ολιγοκεντρικό πρότυπο ανάπτυξης που επικρατούσε και που δημιουργούσε εξαρτήσεις στο περιβάλλον είχε ως αποτέλεσμα την αποκοπή από την αναπτυξιακή διαδικασία όσων περιοχών απείχαν μεγάλες αποστάσεις από τα μεγάλα αστικά κέντρα, σημειώνοντας χαμηλές επιδόσεις στους σχετικούς δείκτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα σε αυτή την περίπτωση αποτελεί η Γαλλία, όπου το Παρίσι δημιουργούσε ιδιαίτερες ανισότητες στην υπόλοιπη χώρα. Η χωρική συνοχή άρχισε να αποτελεί μέλημα των πολιτικών οργάνωσης του χώρου σε πολλές χώρες τις τελευταίες δεκαετίες αλλά και στην ενωμένη Ευρώπη με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται στις πολιτικές και στα σχέδια τα πολυκεντρικά πρότυπα ανάπτυξης. Η σταδιακή ανάπτυξη των μικρότερων πόλεων και η μεταβίβαση και διάχυση δραστηριοτήτων σε αυτές (περιφερειακή διακυβέρνηση, υποδομές, ανάπτυξη βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων) συνέβαλλαν στην ανάδυση των μικρότερων πόλεων ως κέντρα διαβίωσης με αυξανόμενο πληθυσμό τα οποία μπορούν να επωμιστούν περισσότερες λειτουργίες και να δημιουργήσουν ανάπτυξη όχι μόνο στα όρια των αστικών περιοχών τους αλλά και στην ευρύτερη ενδοχώρα που καλύπτουν συγκροτώντας περιοχές ολοκλήρωσης.

Οι μεσαιές και μικρές πόλεις εξιδανικεύονται ως τα πλέον κατάλληλα κέντρα διαβίωσης που μπορούν να αναπτύξουν λειτουργικά δίκτυα με την ύπαιθρο δημιουργώντας μία βιώσιμη μορφή αστικής δομής. Οι χαμηλότερες πυκνότητες και ο μικρότερος πληθυσμός τους αποτελούν τα βασικά πλεονεκτήματα ως προς την ποιότητα ζωής, ενώ οι πόλεις αποτελούν τον καθοριστικό παράγοντα στην ανάδυση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και στην εξασφάλιση εδαφικής συνοχής (ESPON, 2006: 28).

Η διεύρυνση των οικονομικών δραστηριοτήτων στις μεσαιές πόλεις τις τελευταίες δεκαετίες επέτρεψαν μέχρι και την εγκατάσταση εταιρειών παγκόσμιας εμβέλειας ως αντίβαρο στο υψηλό κόστος και στις αυξημένες ανάγκες που προκύπτει στο περιβάλλον των μεγάλων πόλεων. Ορισμένες πόλεις στις οποίες είναι εγκατεστημένοι αρκετοί κολοσσοί της παγκόσμιας οικονομίας δεν συγκαταλέγονται μεταξύ των παγκόσμιων

μεγαλουπόλεων (πχ Google – Δουβλίνο, Philips – Άμστερνταμ, NIKE - Όρεγκον ΗΠΑ), ενώ σε αρκετές περιπτώσεις δεν συγκαταλέγονται ούτε στις μεγάλες πόλεις της χώρας τους (πχ IKEA – Λέιντεν Ολλανδίας, Shell – Ντόχα ΗΠΑ). Με τη διάχυση της τεχνογνωσίας που παλαιότερα μονοπωλούνταν στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα οι μεσαίες πόλεις πλέον είναι σε θέση να προσφέρουν ιδάνικο περιβάλλον για την ανάπτυξη επιχειρηματικότητας σε μεγάλες κλίμακες (Khallash, 2012).

1.2.3 ΟΙ ΜΕΣΑΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το αστικό δίκτυο στην Ελλάδα παρουσιάζει μέχρι και σήμερα ιδιαίτερα πολωτικά στοιχεία, καθώς στον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων και της Ευρώπης υπερέχει πρωτίστως η Αθήνα και δευτερευόντως η Θεσσαλονίκη. Οι συγκεκριμένες αστικές περιοχές συγκεντρώνουν περίπου το μισό πληθυσμό της χώρας και μεγάλο τμήμα των οικονομικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα μονοπωλούν το ερευνητικό και σχεδιαστικό ενδιαφέρον, ενώ κατέχουν και τα πρωτεία στην υλοποίηση μεγάλων αναπτυξιακών υποδομών.

Η ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικής για το οικιστικό δίκτυο στην Ελλάδα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες δεν απασχόλησε την κεντρική διοίκηση παρά μόνο όταν ο διαπιστώθηκε ο υδροκεφαλισμός της Αθήνας και μεταγενέστερα της Θεσσαλονίκης. Οι αναφορές που γίνονταν στα Προγράμματα Ανάπτυξης μέχρι τη δεκαετία του '80 δεν απέκτησαν ποτέ υπόσταση ούτε και εφαρμόστηκαν. Οι διάφορες προτάσεις που διατυπώθηκαν για την οργάνωση του οικιστικού δικτύου είχαν ως κοινή συνισταμένη την αναχαίτηση της γιγάντωσης της Αθήνας και τη διάχυση της ανάπτυξης στην υπόλοιπη χώρα με τη συγκρότηση πολυκεντρικού προτύπου των Κέντρων Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ) αποτελούμενα από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τις μεγάλες πόλεις της περιφέρειας (Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα και Βόλος) . Το οικιστικό δίκτυο δεν παρουσίασε σημαντική εξέλιξη μέχρι σήμερα, καθώς η Αθήνα αποτελεί σταθερά το διοικητικό και οικονομικό κέντρο της χώρας με ό,τι αυτό συνεπάγεται, ενώ η Θεσσαλονίκη εξακολουθεί να δημιουργεί εξαρτήσεις στη βόρεια Ελλάδα (Οικονόμου, 2009: 60-68).

Η τυπολόγηση των ελληνικών πόλεων σε πολύ γενικό πλαίσιο ξεχωρίζει μέχρι και σήμερα σε μία κατηγορία ως μεγάλες πόλεις την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη για ευνόητους λόγους, ενώ στις υπόλοιπες πόλεις δύναται να ληφθούν υπόψη διάφορα κριτήρια όπως ο πληθυσμός, οι διοικητικές υπηρεσίες, οι υποδομές, η εμβέλεια και το

μέγεθος των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η κατηγορία των μεσαίων πόλεων στην Ελλάδα μπορεί να συνδυάζει διάφορα χαρακτηριστικά όπως πληθυσμός 100.000 με 500.000 (είτε αστικός είτε μητροπολιτικός), να συνδέεται με τουλάχιστον δύο βασικά είδη μεταφορών, να αποτελεί οικισμό 1^{ου} ή 2^{ου} επιπέδου εξυπηρετήσεων, καθώς και να διαθέτει μεγάλες υποδομές, όπως μεγάλα νοσοκομεία, ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, βιομηχανική παραγωγή κλπ. Με τη συνεκτίμηση των διάφορων παραγόντων για τους σκοπούς της παρούσας διπλωματικής η κατηγορία των μεσαίων πόλεων συγκροτείται δυναμικά από την Πάτρα, το Ηράκλειο, τη Λάρισα, το Βόλο και τα Ιωάννινα. Οι παραπάνω πόλεις παρ'όλη την υπέρμετρη ανάπτυξη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης πολωτικά προς την επαρχία σημειώνουν μεταπολεμικά και ιδιαίτερα μεταπολιτευτικά διαρκή αύξηση πληθυσμού, εδαφική μεγέθυνση και οικονομική ανάπτυξη. Πλέον, εκτός από περιφερειακά κέντρα υπερτοπικής σημασίας χαρακτηρίζονται ως πρωτεύοντες αναπτυξιακοί πόλοι, καθώς η εμβέλειά τους ξεπερνάει κατά πολύ το νομαρχιακό επίπεδο στο οποίο περιορίζονται οι υπόλοιπες πόλεις καθώς και το περιφερειακό φτάνοντας στο εθνικό ακόμη και υπερεθνικό επίπεδο.

Η ανάπτυξη των μεσαίων πόλεων στην Ελλάδα συνδέθηκε με την άσκηση περιφερειακής πολιτικής που στην Ελλάδα αναπτύσσεται από τη δεκαετία του '60. Η άσκηση περιφερειακής πολιτικής από την ΕΕ ήταν αυτή που συνέβαλλε καθοριστικά στη διαμόρφωση της ελληνικής πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης με την κατάρτιση τομεακών προγραμμάτων για τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ. Η αφετηρία του εγχειρήματος τοποθετείται στο 1989 όπου ξεκίνησαν και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και από τότε εξελίσσεται μέχρι σήμερα.

Η περιφερειακή πολιτική που ασκήθηκε από το κράτος δεν βασίστηκε σε κάποιου είδους σχεδιασμό, ωστόσο μέσα από μια σειρά παρεμβάσεων οι περιφέρειες και κατ'επέκταση τα κέντρα τους απέκτησαν αυξημένες αρμοδιότητες. Οι σημαντικότερες από αυτές περιλαμβάνουν την ίδρυση περιφερειακών πανεπιστημίων και τεχνολογικών ιδρυμάτων, την κατασκευή πανεπιστημιακών περιφερειακών νοσοκομείων, τη δημιουργία οργανωμένων περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης, ακόμα και σε θέματα πολιτισμού με τη δημιουργία των ΔΗΠΕΘΕ σε όλες τις μεγάλες πόλεις της

περιφέρειας. Η ανάπτυξη της περιφερειακής αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα² επιφόρτισε τις περιφέρειες που συστάθηκαν με ένα ευρύ φάσμα ρόλων όπως: ο σχεδιασμός, ο συντονισμός και η εφαρμογή των πολιτικών που άπτονται των ζητημάτων της περιοχής, καθώς και επιμέρους καθήκοντα της κεντρικής διοίκησης. Ωστόσο παρά την περαιτέρω διεύρυνση των καθηκόντων τους³ μέχρι πρόσφατα οι περιφέρειες παρέμειναν άμεσα εξαρτώμενες από την κεντρική διοίκηση. Από το 2011 με την εφαρμογή του σχεδίου διοικητικής αναδιάρθρωσης «Καλλικράτης» οι περιφέρειες απέκτησαν πλήρη δημοσιονομική και διοικητική αυτοτέλεια, αιρετά όργανα και ανάληψη μέρους των αρμοδιοτήτων των καταργημένων νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων. Παρ' όλα αυτά ορισμένες αρμοδιότητες παρέμειναν στην κρατική διοίκηση μέσω των αποκεντρωμένων διοικήσεων⁴.

Οι μεσαίες πόλεις της Ελλάδας πέρα από τη σταδιακή ανάπτυξη που σημείωσαν άρχισαν να εμφανίζουν τα αρνητικά χαρακτηριστικά που υπάρχουν στις μεγάλες πόλεις και που υποβαθμίζουν το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Το θεσμικό πλαίσιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό εξελίχθηκε επιβεβλημένα και ύστερα από την εμφάνιση των προβλημάτων που προέκυψαν στο αστικό περιβάλλον, ενώ ακόμη πιο αργά εξελίχθηκε η σύνταξη των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των οποίων η εφαρμογή υπήρξε περιορισμένη και χωρίς ριζικά αποτελέσματα. Τα σημαντικότερα και χαρακτηριστικά προβλήματα μεταξύ άλλων αφορούν στην πυκνή δόμηση των κεντρικών περιοχών, στην εξάπλωση των αστικών λειτουργιών στον περιαστικό χώρο και τις επακόλουθες συγκρούσεις των χρήσεων γης, την έλλειψη χώρων πρασίνου και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Παράλληλα, η υλοποίηση έργων υποδομής όπως το οδικό δίκτυο, τα δίκτυα ύδρευσης – αποχέτευσης, η επεξεργασία στερεών και υγρών αποβλήτων κ.ά καθίσταται δύσκολη, ακριβή και χρονοβόρα. Συνοπτικά στις μεσαίες πόλεις, όπως και γενικότερα στην Ελλάδα ο σχεδιασμός και η δημιουργία υποδομών δεν κατευθύνουν τη χωρική ανάπτυξη αλλά το αντίθετο με αποτέλεσμα την ύπαρξη του φαύλου αυτού κύκλου.

² Βλ. Ν.1622/86 «Τοπική Αυτοδιοίκηση- Περιφερειακή Ανάπτυξη και Δημοκρατικός Προγραμματισμός»

³ Βλ. Ν.2503/97 «Διοίκηση – οργάνωση στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την Τοπική Αυτοδιοίκηση»

⁴ Βλ. Ν.3852/10 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης»

2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

Στην συγκεκριμένη ενότητα αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση των εξεταζόμενων πόλεων ως προς τη θέση τους σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, τους αναπτυξιακούς δείκτες (δημογραφικά και οικονομικά στοιχεία), τις υποδομές, καθώς και τα σχέδια χωρικής οργάνωσης που διαθέτουν.

2.1 ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Οι πέντε μεσαιές ελληνικές πόλεις εντοπίζονται σε διάσπατη μορφή στον ελληνικό χώρο και αποτελούν κύριους εθνικούς πόλους σε κομβικά σημεία απ' όπου διέρχονται οι κύριοι άξονες ανάπτυξης (εικόνα 2.1). Διοικητικά εντάσσονται σε τρεις ηπειρωτικές περιφέρειες και μία νησιωτική, ενώ οι δήμοι στους οποίους υπάγονται και συστάθηκαν με το πρόγραμμα “Καλλικράτης” κατατάσσονται στους μεγαλύτερους της χώρας.

Εικόνα 2.1: Πύλες – πόλοι και άξονες ανάπτυξης



Πηγή: ΓΠΧΣΑΑ

Πίνακας 2.1: Διοικητική ένταξη μεσαιών πόλεων

Πόλη	Περιφέρεια	Περιφερειακή ενότητα	Δήμος
Πάτρα	Δυτικής Ελλάδας	Αχαΐας	Πατρέων
Ηράκλειο	Κρήτης	Ηρακλείου	Ηρακλείου
Λάρισα	Θεσσαλίας	Λάρισας	Λαρισαίων
Βόλος	Θεσσαλίας	Μαγνησίας	Βόλου
Ιωάννινα	Ηπείρου	Ιωαννίνων	Ιωαννιτών

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Η θέση που κατείχαν οι 5 πόλεις ως ισχυρά περιφερειακά κέντρα έχει αρχίσει να αντικαθίσταται με τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων τους και να αποκτούν μεγαλύτερη εξωστρέφεια βάσει των συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων. Όσον αφορά τη θέση που κατέχει η κάθε πόλη ισχύουν τα εξής:

Πάτρα

Η πρωτεύουσα της Δυτικής Ελλάδας (τόσο διοικητικά όσο και γεωγραφικά) αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη αστική περιοχή της χώρας, η οποία χωροθετείται στο βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου, στο κέντρο της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας σε απόσταση 215 χλμ. δυτικά της Αθήνας. Η Πάτρα αποτελεί οικισμό 1^{ου} επιπέδου, καθώς και έδρα του νέου δήμου Πατρέων που περιλαμβάνει τις δημοτικές ενότητες (καποδιστριακοί δήμοι) Πατρέων, Μεσσήτιδος, Παραλίας, Βραχναϊκών και Ρίου. Ως παραθαλάσσια πόλη βρέχεται στα δυτικά από τον Πατραϊκό κόλπο και κατ' επέκταση το Ιόνιο πέλαγος και είναι δομημένη στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους. Το λιμάνι της πόλης αποτελεί μία από τις δύο σημαντικές πύλες της Ελλάδας προς την Ιταλία και τη δυτική Ευρώπη (μαζί με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας) γεγονός που επιδρά σημαντικά στην ανάπτυξη της πόλης, καθώς μέχρι πριν λίγα χρόνια τα δύο λιμάνια αποτελούσαν τις μοναδικές πύλες της Ελλάδας προς την ΕΕ. Η Πάτρα αποτελεί επίσης κομβικό σημείο της χώρας ως προς τις χερσαίες μεταφορές και ιδιαίτερα μετά την κατασκευή της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου που ένωσε στα δυτικά την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα.

Ηράκλειο

Το Ηράκλειο αποτελεί τη μεγαλύτερη πόλη και έδρα της περιφέρειας Κρήτης, καθώς και την τέταρτη μεγαλύτερη της Ελλάδας. Αποτελεί οικισμό 1^{ου} επιπέδου και έδρα του ομώνυμου καλλικρατικού δήμου που περιλαμβάνει τις δημοτικές ενότητες Ηρακλείου,

Τετραχωρίου, Τεμένους, Νέας Αλικαρνασσού και Γοργολαΐνη. Καταλαμβάνοντας κεντρική θέση στο βόρειο και ανεπτυγμένο παράκτιο τμήμα του νησιού, το Ηράκλειο αποτελεί το οικονομικό, διοικητικό και εμπορικό κέντρο του με στρατηγική γεωπολιτική θέση στην ανατολική Μεσόγειο στο σταυροδρόμι 3 ηπείρων. Αποτελεί την κυριότερη πύλη της Κρήτης, καθώς διαθέτει το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας σε επιβατική κίνηση και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, ενώ οι επιβάτες που προσεγγίζουν την πόλη προέρχονται τόσο από τον εθνικό όσο και το διεθνή χώρο προκειμένου να μεταβούν σε διάφορα σημεία του νησιού.

Λάρισα

Η πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της Θεσσαλίας στο κέντρο της περιφέρειας και του ανατολικού τμήματος του θεσσαλικού κάμπου αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα περιφερειακά κέντρα της Ελλάδας, καθώς και οικισμό 1^{ου} επιπέδου. Ο δήμος Λαρισαίων αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους της χώρας και περιλαμβάνει τις δημοτικές ενότητες Λάρισας, Γιάννουλης και Κοιλάδας. Οι λόγοι που συνέβαλλαν και συμβάλλουν μέχρι σήμερα στην ανάδειξη της πόλης αφορούν στην προνομιακή της θέση, καθώς η Λάρισα βρίσκεται στο κέντρο του ανατολικού τμήματος της ηπειρωτικής χώρας πάνω στον βασικό αναπτυξιακό άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, ενώ αποτελεί σταυροδρόμι και άλλων αξόνων που ενώνουν την υπόλοιπη Θεσσαλία, τη νότια, τη βόρεια και τη βορειοδυτική Ελλάδα. Η πόλη διαρρέεται από την εσωτερική (παλαιά) κοίτη του ποταμού Πηνειού, ενώ η εξωτερική (νέα) διέρχεται από τα όρια της πόλης στο βόρειο τμήμα. Η ευρύτερη περιοχή της Λάρισας περικλείεται από τα βορειοδυτικά μέχρι τα ανατολικά της πόλης από τα όρη Μελούνα, Όλυμπος, Κάτω Όλυμπος, Κίτσαβος (Όσσα) και Μαυροβούνιο.

Βόλος

Ο Βόλος αποτελεί το επίνειο της Θεσσαλίας, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της, καθώς και την έκτη μεγαλύτερη αστική περιοχή της χώρας. Η πόλη είναι δομημένη στους πρόποδες του Πηλίου και στο μυχό του Παγασητικού κόλπου. Η πόλη χωροθετείται στο ανατολικό τμήμα της περιφέρειας Θεσσαλίας σε μικρή απόσταση από τον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και αποτελεί οικισμό 2^{ου} επιπέδου. Ο Βόλος αποτελεί τον κεντρικό οικισμό του νέου ομώνυμου δήμου, ενώ αποτελεί συνεχόμενη αστική περιοχή με τη Νέα Ιωνία. Στο δήμο Βόλου εντάσσονται οι δημοτικές ενότητες Βόλου, Νέας Ιωνίας, Ιωλκού, Πορταριάς, Μακρυνίτσας, Αγριάς, Αρτέμιδας, Διμηνίου και Νέας

Αγχιάλου. Η μικρή απόσταση της πόλης από τη Λάρισα συμβάλλει καθοριστικά στην από κοινού συγκρότηση ενός ισχυρού αναπτυξιακού δίπολου με συμπληρωματικές λειτουργίες. Η οικονομία της πόλης στηρίζονταν από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα σε μεγάλο βαθμό στη βιομηχανία και στο λιμάνι της πόλης, ωστόσο κατά τη δεκαετία του '80 επήλθε η αποβιομηχάνιση με αποτέλεσμα να αναστείλλουν τη λειτουργία τους μεγάλες παραγωγικές μονάδες.

Ιωάννινα

Τα Ιωάννινα αποτελούν την πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της περιφέρειας Ηπείρου. Η πόλη εντοπίζεται στο βορειοδυτικό τμήμα της ηπειρωτικής χώρας, κοντά στα σύνορα με την Αλβανία, στο κέντρο της Ηπείρου και του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων σε υψόμετρο 470 μ. και αποτελεί οικισμό 1^{ου} επιπέδου. Γύρω απ' το λεκανοπέδιο υψώνονται ορεινοί όγκοι, οι οποίοι δυσχεραίνουν την απρόσκοπτη επικοινωνία και τη ροή αγαθών και ανθρώπων από τα Ιωάννινα προς την υπόλοιπη χώρα και αντίστροφα. Η πόλη πρόσκειται στη λίμνη Παμβώτιδα, η οποία σε συνδυασμό με το κάστρο και τους ορεινούς όγκους αποτελούν αξιόλογα τοπιολογικά στοιχεία. Τα Ιωάννινα σήμερα αποτελούν συνεχόμενη αστική περιοχή με την Ανατολή, ενώ αποτελούν και έδρα του δήμου Ιωαννιτών. Ο δήμος συστάθηκε με το πρόγραμμα Καλλικράτης και αποτελείται από τους πρώην δήμους Ιωαννιτών, Ανατολής, Μπιζανίου, Παμβώτιδος, Περάματος και της πρώην κοινότητας Νήσου Ιωαννίνων. Ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών (Εγνατία οδός, Ιόνια οδός, αεροδρόμιο Ιωαννίνων) που συντελείται τα τελευταία χρόνια βελτιώνει σημαντικά την εξωστρέφεια και ανάπτυξη της πόλης. Η τοπική οικονομία έχει αμιγώς αστικά χαρακτηριστικά ως εμπορικό και διοικητικό κέντρο της περιφέρειας Ηπείρου.

2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ

2.2.1 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Οι μεσαίες ελληνικές πόλεις γνώρισαν σημαντική πληθυσμιακή αύξηση κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Η οικονομική ανάπτυξη που άρχισε να συντελείται από τη δεκαετία του '50 οδήγησε μεγάλο τμήμα του αγροτικού πληθυσμού προς τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας. Ακόμα και κατά την περίοδο της μετανάστευσης στη δεκαετία του '60 η πληθυσμιακή αύξηση υπήρξε σημαντική, ωστόσο οι μεγαλύτεροι ρυθμοί της παρουσιάστηκαν στη δεκαετία του '70. Από τη δεκαετία του '80 και μετά οι ρυθμοί αύξησης μειώθηκαν για το σύνολο των πόλεων.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η πληθυσμιακή εξέλιξη των πόλεων από το 1961 μέχρι τα πιο πρόσφατα δεδομένα απογραφών.

Πίνακας 2.2: Πραγματικός πληθυσμός πόλεων 1961 - 2011⁵

Πόλη	Πληθυσμός 1961	Πληθυσμός 2011	Μεταβολή % 1961 - 2011
Πάτρα	95.364	168.306	+76,5%
Ηράκλειο	63.458	141.702	+123,3%
Λάρισα	55.391	143.573	+159,2%
Βόλος	54.833	85.149	+55,3%
Ιωάννινα	34.997	64.458	+84,2%

Πηγή: e-demography.gr, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τον πίνακα ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά σε όλες τις μεγάλες πόλεις της περιφέρειας με την πόλη του Βόλου να σημειώνει το χαμηλότερο ποσοστό (55,3%) και τη Λάρισα το υψηλότερο (159,2%). Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη ότι όλες οι πόλεις πλην της Λάρισας συγκροτούν πολεοδομικά συγκροτήματα, ενώ και άλλοι όμοροι οικισμοί εντάσσονται στις ευρύτερες αστικές περιοχές τους ο πληθυσμός τους είναι μεγαλύτερος. Η Πάτρα αποτελεί σταθερά τη μεγαλύτερη πόλη της περιφέρειας και την τρίτη μεγαλύτερη της χώρας, το Ηράκλειο και η Λάρισα ακολουθούν με διαφορά και πιο κάτω βρίσκονται ο Βόλος και τα Ιωάννινα. Οι καλλικρατικοί δήμοι στους οποίους εντάσσονται οι πόλεις συμπεριλαμβάνουν αρκετούς οικισμούς των ευρύτερων αστικών περιοχών τους.

Πίνακας 2.3: Μόνιμος πληθυσμός δήμων των μεσαίων πόλεων 1991-2011⁶

Δήμος	Απογραφή 1991	Απογραφή 2001	Απογραφή 2011	Μεταβολή % 1991 - 2011
Πατρέων	190.347	210.494	213.984	+ 12,4%
Ηρακλείου	144.762	163.115	173.993	+ 20,2%
Λαρισαίων	129.876	145.981	162.591	+ 25,2%
Βόλου	132.956	142.923	144.449	+ 8,6%
Ιωαννιτών	91.897	103.101	112.486	+ 22,4%

Πηγή: e-demography, ίδια επεξεργασία

⁵ Ο πληθυσμός των πόλεων στον παραπάνω πίνακα περιλαμβάνει τον πραγματικό πληθυσμό των κεντρικών οικισμών

⁶ Οι διενδυμένοι δήμοι βάσει του σχεδίου Καλλικράτης τέθηκαν σε ισχύ το 2011, ωστόσο χρησιμοποιήθηκαν τα αντίστοιχα όρια για τις απογραφές του 1991 και του 2001

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα οι καλλικρατικοί δήμοι στους οποίους εντάσσονται οι πέντε μεσαίες πόλεις αυξήθηκαν πληθυσμιακά από το 1991 έως το 2011 με το δήμο Βόλου να σημειώνει μονοψήφια αύξηση και τους υπόλοιπους διψήφια, με το δήμο Ηρακλείου να ξεπερνάει 20% και το δήμο Λαρισαίων το 25%. Οι παραπάνω δήμοι βρίσκονται μεταξύ των 10 μεγαλύτερων της χώρας με το δήμο Πατρέων να βρίσκεται στην 3^η θέση μετά από τους δήμους Αθηναίων και Θεσσαλονίκης, το δήμο Ηρακλείου στην 4^η, τους δήμους Λαρισαίων και Βόλου στην 6^η και 7^η θέση αντίστοιχα και το δήμο Ιωαννιτών στην 10^η. Το ποσοστό που λαμβάνει ο συνολικός πληθυσμός των πέντε δήμων ως προς τον συνολικό πληθυσμό της χώρας αυξήθηκε από 6,7% το 1991 σε 7% το 2001 και σε 7,5% το 2011. Η αύξηση του πληθυσμού στους δήμους των μεσαίων πόλεων μεταξύ του 2001 και του 2011 θεωρείται σημαντική λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός πως από τους 325 δήμους της χώρας στη δεκαετία αυτή οι 190 παρουσίασαν μείωση πληθυσμού και 135 αύξηση. Στους επόμενους πίνακες παρατίθενται οι μεταβολές του πληθυσμού μεταξύ του 2001 και του 2011 για τους 5 δήμους, για τις περιφέρειες στις οποίες υπάγονται, καθώς και για το σύνολο της χώρας.

Πίνακας 2.4: Μεταβολή πληθυσμού δήμων και οικείων περιφερειών 2001 - 2011

Πόλη (Περιφέρεια)	Πληθυσμός οικείου δήμου		Μεταβολή % 2001 - 2011	Πληθυσμός οικείας περιφέρειας		Μεταβολή % 2001 - 2011
	2001	2011		2001	2011	
Πάτρα (Δυτ.Ελλάδας)	210.494	213.984	1,7%	721.541	679.796	-5,8%
Ηράκλειο (Κρήτης)	163.115	173.993	6,7%	594.368	623.650	4,9%
Λάρισα (Θεσσαλίας)	145.981	162.591	11,4%	740.115	732.762	-1,0%
Βόλος (Θεσσαλίας)	142.923	144.449	1,1%			
Ιωάννινα (Ηπείρου)	103.101	112.486	9,1%	336.392	336.856	0,1%

Πηγή: e-demography.gr, ίδια επεξεργασία

Μεταξύ του 2001 και του 2011 παρατηρείται μείωση ή μικρότερη αύξηση του πληθυσμού των περιφερειών στις οποίες υπάγονται οι πέντε πόλεις, καθώς και του συνολικού πληθυσμού της χώρας, ενώ ο πληθυσμός των πέντε δήμων αυξήθηκε είτε οριακά (Πατρέων, Βόλου) είτε σημαντικά (Λαρισαίων, Ιωαννιτών, Ηρακλείου). Το

γεγονός πως ο πληθυσμός των πέντε μεγάλων δήμων αυξήθηκε και των περιφερειών τους μειώθηκε (εκτός από την Κρήτη) ή παρέμεινε στάσιμος (Ηπειρος) δηλώνει πως διευρύνεται η πόλωση του πληθυσμού στους μεγάλους πληθυσμιακά δήμους της περιφέρειας έναντι των μικρότερων που σημειώνουν απώλειες. Παρ' όλα αυτά οι αυξήσεις που παρουσιάζουν οι πέντε δήμοι δύνανται να μη συμβαδίζουν με τη μεταβολή πληθυσμού των πόλεων που αποτελούν την έδρα τους, καθώς π.χ η οριακή αύξηση 1% στο δήμο Βόλου δύναται να σημαίνει ότι αυξήθηκε αρκετά ο πληθυσμός του Βόλου και μειώθηκε στους υπόλοιπους οικισμούς του δήμου ή το αντίθετο.

Το συμπέρασμα που προκύπτει εν κατακλείδι έχει να κάνει με τη συνεχή αύξηση του πληθυσμού των μεσαιών πόλεων, καθώς και των νέων διευρυμένων δήμων στους οποίους ανήκουν, ενώ ο πληθυσμός των περιφερειών τους, καθώς και της χώρας δεν παρουσιάζει ανάλογη εξέλιξη. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα δυσανάλογης μεταβολής πληθυσμού αποτελεί η πρόσφατη απογραφή του 2011 σύμφωνα με την οποία ο πληθυσμός στο σύνολο της Ελλάδας μειώθηκε κατά 118.900 άτομα, ενώ ο πληθυσμός των δήμων στους οποίους υπάγονται οι πέντε πόλεις αυξήθηκε κατά 41.889 άτομα.

2.2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Η συνεχής πληθυσμιακή αύξηση των μεσαιών ελληνικών πόλεων αποτελεί χαρακτηριστικό δείκτη αναπτυξιακής δυναμικής, ωστόσο εμπειριστατωμένα συμπεράσματα δύνανται να προκύψουν από τη διάρθρωση του πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες, καθώς και τη μελέτη των βασικών δημογραφικών δεικτών.

Ηλικιακή διάρθρωση

Η διάρθρωση του πληθυσμού των πόλεων σε 3 βασικές κατηγορίες αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για τον υπολογισμό των δημογραφικών δεικτών. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο πληθυσμός των πέντε καλλικρατικών δήμων για ηλικίες μέχρι 15 ετών, από 15 μέχρι 64 ετών και μεγαλύτερες των 65 ετών για το 2001.

Πίνακας 2.5: Ηλικιακή διάρθρωση πληθυσμού δήμων για το 2001

Δήμος	Πληθυσμός <15	Πληθυσμός 15-64	Πληθυσμός >65	Σύνολο
Πατρέων	34.462	148.323	27.709	210.494
Ηρακλείου	29.799	115.070	18.246	163.115
Λαρισαίων	25.973	102.635	17.373	145.981
Βόλου	23.043	97.250	22.630	142.923
Ιωαννιτών	15.608	73.513	13.980	103.101
Σύνολο	128.885	536.791	99.938	765.614

Πηγή: e-demography.gr, ίδια επεξεργασία

Δείκτης γήρανσης

Ο δείκτης γήρανσης αποτελεί το λόγο του πληθυσμού άνω των 65 προς των πληθυσμό κάτω των 15 ετών πολλαπλασιασμένος επί 100 και δηλώνει πόσα άτομα ηλικίας άνω των 65 αντιστοιχούν σε 100 άτομα ηλικίας μικρότερης από 15 ετών. Όσο μεγαλύτερες είναι οι τιμές του δείκτη τόσο πιο γηρασμένος εμφανίζεται ο πληθυσμός, ενώ για μικρότερες τιμές ισχύει το αντίθετο. Σύμφωνα με τον πίνακα για το 2001 ο δείκτης γήρανσης των πέντε δήμων παρατίθεται ως εξής:

Πίνακας 2.6: Δείκτης γήρανσης πληθυσμού δήμων για το 2001

Χωρ. Ενότητα	Δείκτης γήρανσης
Δ. Πατρέων	80
Δ. Ηρακλείου	61
Δ. Λαρισαίων	67
Δ. Βόλου	98
Δ. Ιωαννιτών	90
Ελλάδα	110

Πηγή: e-demography.gr, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία οι καλλικρατικοί δήμοι Ηρακλείου και Λαρισαίων παρουσιάζουν τις χαμηλότερες τιμές, ενώ οι δήμοι Βόλου και Ιωαννιτών παρουσιάζουν τον περισσότερο γηρασμένο πληθυσμό. Παρ' όλα αυτά υπολογίζοντας το δείκτη γήρανσης για το σύνολο της χώρας προκύπτει ότι η τιμή 110 που λαμβάνει είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από των πέντε δήμων. Η συγκεκριμένη διαφοροποίηση θεωρείται λογική εφόσον οι μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες κατοικούν σε μικρότερα αστικά κέντρα, καθώς και σε χωριά μακριά από τις μεγάλες πόλεις.

Δείκτης παραγωγικότητας

Ο δείκτης παραγωγικότητας αποτελεί το λόγο του πληθυσμού από 15 μέχρι 64 έτων προς τον συνολικό πληθυσμό. Ο συγκεκριμένος δείκτης χρησιμοποιείται για να διαπιστωθεί πόσα άτομα των παραγωγικών ηλικιών 15-64 αντιστοιχούν στο συνολικό πληθυσμό. Ο δείκτης παραγωγικότητας για το 2001 έχει ως εξής:

Πίνακας 2.7: Δείκτης παραγωγικότητας πληθυσμού δήμων για το 2001

Χωρική ενότητα	Δείκτης παραγωγικότητας
Δ. Πατρέων	0,70
Δ. Ηρακλείου	0,71
Δ. Λαρισαίων	0,70
Δ. Βόλου	0,68
Δ. Ιωαννιτών	0,71
Ελλάδα	0,68

Πηγή: e-demography.gr, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα ο δείκτης παραγωγικότητας δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις για τις πέντε πόλεις. Συγκρίνοντας τις παραπάνω τιμές του δείκτη με την τιμή 0,68 που αντιστοιχεί στο σύνολο του πληθυσμού της χώρας παρατηρείται πως και στις πέντε πόλεις παρατηρούνται οριακά μεγαλύτερες τιμές.

2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Οι τοπικές οικονομίες των πόλεων γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη στη μεταπολεμική περίοδο με αποτέλεσμα να αναβαθμίζεται σταδιακά και το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων τους. Η σταδιακή τριτογενοποίηση της ελληνικής οικονομίας στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα οδήγησε στην ανάδειξη των πόλεων ως κέντρα διαβίωσης με αποτέλεσμα μεγάλες ομάδες αγροτικού πληθυσμού να μετακινηθούν σ' αυτές. Το εμπόριο, οι υπηρεσίες και ο δευτερογενής κλάδος αποτέλεσαν τους βασικότερους κλάδους πάνω στους οποίους αναπτύχθηκαν οι οικονομίες των ελληνικών πόλεων.

2.3.1 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής οικονομίας κατά τη μεταπολεμική περίοδο εστιάζουν στη σημαντική αύξηση του τριτογενή τομέα παραγωγής, όπως προαναφέρθηκε, η οποία συντελέστηκε με τη μείωση της απασχόλησης κυρίως στον πρωτογενή αλλά και στο δευτερογενή. Διάθεσιμα στοιχεία για την παραγωγική

διάρθρωση υπάρχουν στις απογραφές πληθυσμού αλλά μόνο για περιφέρειες (NUTS II) και νομούς (περιφερειακές ενότητες) (NUTS III). Σε επίπεδο πόλεων και δήμων εντοπίζονται επιλεκτικά σε διάφορες μελέτες και χωρικά σχέδια και γι' αυτό το λόγο η παράθεση στοιχείων για τις εξεταζόμενες πόλεις δίνει γενική και όχι εμπειριστατωμένη εικόνα. Για το λόγο αυτό τα στοιχεία που θα παρατεθούν αφορούν σε επίπεδο NUTS III. Συγκεκριμένα η μέση διάρθρωση της παραγωγής για τη δεκαετία 1997 – 2006 έχει ως εξής:

Πίνακας 2.8: Διάρθρωση παραγωγής περιφερειακών ενοτήτων για την περίοδο 1997 - 2006

Χωρική ενότητα	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
Π.Ε Αχαΐας	6,3%	22,7%	71,0%
Π.Ε Ηρακλείου	9,1%	13,7%	77,2%
Π.Ε Λάρισας	17,5%	20,4%	62,1%
Π.Ε Μαγνησίας	7,4%	31,6%	61,0%
Π.Ε Ιωαννίνων	6,2%	19,0%	74,8%
Ελλάδα	6,3%	20,3%	73,4%

Πηγή: economics.gr, ίδια επεξεργασία

Ο πρωτογενής τομέας εμφανίζεται ιδιαίτερα ενισχυμένος στο νομό Λάρισας λόγω της μεγάλης αγροτικής παραγωγής, ενώ στους υπόλοιπους νομούς τα ποσοστά κινούνται κοντά στο μέσο όρο της χώρας ή λίγο πάνω απ' αυτόν. Η ενισχυμένη παρουσία του αγροτικού τομέα στο νομό Λάρισας, ωστόσο εντοπίζεται στους αγροτικούς κυρίως δήμους και όχι στο δήμο Λαρισαίων όπου οι κάτοικοι απασχολούνται κυρίως στο εμπόριο και στις υπηρεσίες. Αντίθετα το υψηλό ποσοστό του δευτερογενή κλάδου στο νομό Μαγνησίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη βιομηχανική δραστηριότητα που εντοπίζεται στην περιοχή του Βόλου, καθώς αποτελεί και μετά την περίοδο της αποβιομηχάνισης σημαντικό περιφερειακό βιομηχανικό κέντρο. Ο κλάδος των υπηρεσιών εμφανίζει το υψηλότερο ποσοστό στο νομό Ηρακλείου λόγω του τουρισμού που είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος στο νομό αλλά και λόγω του ότι αποτελεί το διοικητικό κέντρο της Κρήτης. Στην υψηλή παρουσία του τριτογενή τομέα στους νομούς Ιωαννίνων και Αχαΐας συμβάλλουν οι διοικητικές υπηρεσίες και τα μεγάλα περιφερειακά πανεπιστήμια Ιωαννίνων και Πατρών που ιδρύθηκαν τη δεκαετία του '60.

2.3.2 ΑΝΕΡΓΙΑ

Το ποσοστό ανεργίας στην Ελλάδα αυξήθηκε κατακόρυφα στην Ελλάδα τα τελευταία πέντε χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης για τα οποία δεν υπάρχουν διαθέσιμα

στοιχεία σε κατώτερα χωρικά επίπεδα από αυτά των περιφερειών. Ωστόσο η μέση ανεργία την τριετία 2004 – 2006 για τους πέντε νομούς και η συσχέτισή της με το αντίστοιχο ποσοστό της χώρας χρησιμοποιείται για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων.

Πίνακας 2.9: Ποσοστό ανεργίας περιφερειακών ενοτήτων για την περίοδο 2004 - 2006

Περ. ενότητα	Ποσοστό % ανεργίας
Αχαΐα	11,3
Ηράκλειο	7,7
Λάρισα	10,3
Μαγνησία	8,5
Ιωάννινα	10,4
Ελλάδα	9,8

Πηγή: economics.gr, ίδια επεξεργασία

Η ανεργία των πέντε νομών για την τριετία 2004 – 2006 παρουσιάζει διακυμάνσεις ως προς τη συνολική ανεργία της χώρας. Χαμηλότερα ποσοστά παρατηρούνται στους νομούς Μαγνησίας και Ηρακλείου, ενώ πάνω από τον μέσο όρο σε εθνικό επίπεδο παρατηρείται στους υπόλοιπους νομούς.

2.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Οι υποδομές των μεσαίων πόλεων αποτελούν καθοριστικό παράγοντα που συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη. Οι υπάρχουσες υποδομές στις μεγάλες πόλεις της περιφέρειας σε πολλές περιπτώσεις έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα και γι' αυτό το λόγο αποκτούν βαρύνουσα σημασία. Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται η κατάσταση των μεγάλων υποδομών όπου ορισμένες από αυτές έχουν υπερτοπική εμβέλεια και βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση, κάποιες άλλες χρήζουν αναβάθμισης ή λειτουργούν με περιορισμένη εμβέλεια, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις παρατηρείται παντελής έλλειψη με αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται εναλλακτικές επιλογές:

Πίνακας 2.10: Συγκεντρωτικός πίνακας μεγάλων υποδομών των πόλεων

	Μεταφορές				Κοινωνικές			Παραγωγή	Περιβάλλον	
	Εθνικό οδικό δίκτυο	Σιδηροδρομικό δίκτυο	Λιμένας	Αερολιμένας	Α.Ε.Ι	Τ.Ε.Ι	Νοσοκομεία	ΒΕΠΕ	Επεξεργασία στερεών αποβλήτων	Επεξεργασία υγρών αποβλήτων
Πάτρα	+	+	++	+	++	++	++	++	++	++
Ηράκλειο	+	0	++	++	+	++	++	+	++	++
Λάρισα	++	++	0	+	+	++	++	+	++	++
Βόλος	++	+	+	+	++	0	+	++	++	++
Ιωάννινα	+	0	0	+	++	+	++	+	++	++

Πηγή: ίδια επεξεργασία

++: Υποδομές σε ικανοποιητική κατάσταση

+ : Υποδομές με ανάγκες διεύρυνσης ή/ και εκσυγχρονισμού

0 : Δεν υφίσταται/ εξυπηρέτηση από εναλλακτικές υποδομές ή από αντίστοιχες υποδομές άλλων πόλεων

Ο συγκεντρωτικός πίνακας αποτελεί συνοπτική αξιολόγηση των μεγάλων υποδομών στις πέντε πόλεις. Οι μεταφορικές υποδομές που επηρεάζουν τις ευρύτερες περιοχές των πόλεων βρίσκονται ως επί τω πλείστω σε φάση εκσυγχρονισμού. Οι περιοχές της Λάρισας και του Βόλου βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση ως προς τις οδικές μεταφορές. Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ που βελτιώθηκε στο μεγαλύτερο μήκος του τη δεκαετία του 1990 εξυπηρετεί επαρκώς τις δύο πόλεις, ενώ ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ κατατάσσει τη Λάρισα ως έναν απ' τους μεγάλους κόμβους της χώρας. Η Πάτρα αποτελεί επίσης σημαντικό κόμβο του εθνικού οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου, ωστόσο ο εκσυγχρονισμός των αντίστοιχων υποδομών (με εξαίρεση τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και την παράκαμψη της πόλης) καθυστερεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Τα Ιωάννινα εξυπηρετούνται από την Εγνατία οδό τα τελευταία χρόνια, ενώ με την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού η πόλη θα έχει ολοκληρωμένη πρόσβαση στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων. Η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου που θα συνδέσει την πόλη και την περιφέρεια Ηπείρου δεν αναμένεται τουλάχιστον στο μεσοπρόθεσμο μέλλον. Το Ηράκλειο αποτελεί το κέντρο του νησιού ως προς το εθνικό οδικό δίκτυο της Κρήτης, ωστόσο ο εκσυγχρονισμός του πέρα από τα όρια της ευρύτερης αστικής περιοχής καθυστερεί σημαντικά. Η κατασκευή

σιδηροδρομικού δικτύου στο Ηράκλειο και στην υπόλοιπη Κρήτη επίσης δεν αναμένεται τα επόμενα χρόνια. Το νέο λιμάνι της Πάτρας, καθώς και του Ηρακλείου συγκαταλέγονται στα μεγαλύτερα της χώρας και αποτελούν διεθνείς πύλες, ενώ του Βόλου χρησιμοποιείται για εμπορευματικούς κυρίως σκοπούς, αλλά και για τη σύνδεση της πόλης με τις Βόρειες Σποράδες. Ο αερολιμένας Ηρακλείου κατέχει τη 2^η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στην Ελλάδα συνδέοντας την περιοχή με εσωτερικούς και διεθνείς προορισμούς, ενώ η λειτουργία των αεροδρομίων Ιωαννίνων, Αράξου (Πάτρα) και Νέας Αγχιάλου (Βόλος – Λάρισα) είναι περιορισμένη στα δρομολόγια εσωτερικού για το πρώτο (τακτικές πτήσεις προς Αθήνα) και σε εποχιακά δρομολόγια εξωτερικού για τα άλλα δύο.

Από τις μεγάλες κοινωνικές υποδομές γίνεται αναφορά στα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, καθώς και στα νοσοκομεία. Σε όλες τις πόλεις εδρεύουν μεγάλα ιδρύματα με πλήθος σχολών και φοιτητών με το Πανεπιστήμιο Πατρών, το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και δευτερευόντως το ΤΕΙ Λάρισας, το ΤΕΙ Πατρών και τα Πανεπιστήμια Θεσσαλίας και Κρήτης να συνεισφέρουν σημαντικό ποσοστό στις τοπικές οικονομίες, καθώς και στην ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνογνωσίας. Σε όλες τις πόλεις υπάρχουν πανεπιστημιακά περιφερειακά νοσοκομεία (εκτός από το Βόλο), καθώς και γενικά νομαρχιακά νοσοκομεία.

Οι παραγωγικές υποδομές και συγκεκριμένα οι Βιομηχανικές Επιχειρηματικές Περιοχές εντοπίζονται σε όλες τις πόλεις. Στην περιοχή του Βόλου υπάρχουν δύο βιομηχανικές περιοχές και ένα βιοτεχνικό πάρκο, στην Πάτρα υπάρχει μία βιομηχανική περιοχή και ένα βιοτεχνικό πάρκο, ενώ στις υπόλοιπες πόλεις υπάρχει από μία βιομηχανική περιοχή. Οι περιβαλλοντικές υποδομές των πόλεων που εστιάζουν στην επεξεργασία των στερεών και υγρών αποβλήτων αναβαθμίζονται και επεκτείνονται συνεχώς προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες των πόλεων και των ευρύτερων περιοχών τους, ενώ τα τελευταία χρόνια εγκαταστάθηκε και επεκτείνεται το δίκτυο ανακύκλωσης.

2.5 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι πολιτικές οργάνωσης του χώρου εκφράζονται μέσω του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού που καλύπτει όλες τις κλίμακες. Τα χωρικά σχέδια μεταξύ άλλων θέτουν από γενικές κατευθύνσεις και αναπτυξιακά πρότυπα μέχρι και όρους δόμησης και χρήσεις γης για την οργάνωση του χώρου σε τοπικό επίπεδο. Ο ρόλος που επιτελεί το κάθε χωρικό σχέδιο του αντίστοιχου χωρικού επιπέδου ως προς τη χωρική

ανάπτυξη των μεσαίων πόλεων και ιδιαίτερα της εξάπλωσής τους αποτυπώνεται ως εξής:

ΓΠΧΣΑΑ

Ο σχεδιασμός εθνικού επιπέδου καλύπτεται απ' το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης στο οποίο καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη χωρική ανάπτυξη και διάρθρωση του εθνικού χώρου, αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών και προσδιορίζονται με μακροπρόθεσμη προοπτική οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου.

Το ΓΠΧΣΑΑ μεταξύ άλλων καταγράφει και αξιολογεί τη θέση των μεσαίων πόλεων στο αστικό δίκτυο με την αποτίμησή τους ως κύριοι πόλοι εθνικής ανάπτυξης που αναδεικνύονται τις τελευταίες δεκαετίες παρόλη την υπεροχή των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων. Η ελκυστικότητα των μεσαίων πόλεων αναμένεται να αυξηθεί με την προώθηση κατάλληλων παρεμβάσεων και κυρίως με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας του εθνικού χώρου στο σύνολο του. Οι υφιστάμενοι και οι μελλοντικοί άξονες ανάπτυξης της χώρας εξυπηρετούν το σύνολο των πόλεων οι οποίες αποτελούν σημαντικούς μεταφορικούς κόμβους. Εκτός από το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο, των οποίων ο εκσυγχρονισμός συμβάλλει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας αναδεικνύεται η λειτουργία των λιμένων και των αεροδρομίων που διαθέτουν οι πόλεις ως εθνικές και διεθνείς πύλες.

Οι μεσαίες αλλά και οι μικρές πόλεις εντάσσονται σε δίκτυα τα οποία δύναται να στηρίξουν την οργάνωση των μικρότερων οικισμών της χώρας, την εδραίωση της εταιρικής σχέσης πόλης-υπαίθρου, ενώ αποτελούν και καθοριστικό παράγοντα στο καίριο ζήτημα για συγκράτηση του πληθυσμού στην περιφέρεια. Παράλληλα η δυναμική που παρουσιάζει η χωρική ανάπτυξη στις πόλεις αυτές συνέβαλλε στην εξάπλωση των αστικών χρήσεων στον περιαστικό χώρο, σε παράκτιες περιοχές, καθώς και κατά μήκος των υπεραστικών οδικών αξόνων. Η ενθάρρυνση της διάχυσης των αστικών χρήσεων συντελείται αφενός από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων και τη βελτίωση της προσβασιμότητας και αφετέρου από την κερδοσκοπία στη γη και την έλλειψη ουσιαστικού ελέγχου στις χρήσεις γης. Ως αποτέλεσμα, η αστική εξάπλωση υπόκειται ενάντια στο πρότυπο της αειφόρου και της συμπαγούς πόλης, καθότι αυξάνεται το κόστος των υποδομών, η κατανάλωση ενέργειας, ενώ επιπλέον

υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής και του περιβάλλοντος. Τέλος το ΓΠΧΣΑΑ αναλύει για κάθε πόλη ξεχωριστά το γενικό παραγωγικό πρότυπο βάσει των συγκριτικών πλεονεκτημάτων, την εμβέλεια, καθώς και τα δίκτυα συνεργασίας που μπορούν να προκύψουν με άλλα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (ΓΠΧΣΑΑ, 2008).

ΕΠΧΣΑΑ

Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελούν εξειδίκευση των κατευθύνσεων του ΓΠΧΣΑΑ που αφορούν την ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου και συγκεκριμένα τη χωρική διάρθρωση και οργάνωση ορισμένων τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων εθνικής σημασίας, καθώς και ορισμένες ειδικές κατηγορίες του χώρου που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα. Από τα ΕΠΧΣΑΑ που έχουν ήδη εκπονηθεί τα πλαίσια για τη βιομηχανία και τον τουρισμό είναι αυτά που σχετίζονται περισσότερο με την ανάπτυξη των μεσαίων πόλεων, καθώς οι κλάδοι αυτοί παρουσιάζουν σημαντικές χωρικές επιπτώσεις και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις τοπικές οικονομίες τους:

Βιομηχανία

Το ΕΠΧΣΑΑ για τη βιομηχανία συνοπτικά αναλύει τις χωρικές επιπτώσεις απ' το μεταπολεμικό καθεστώς χωρικής οργάνωσης της βιομηχανίας το οποίο χαρακτηρίστηκε από την κυριαρχία της διάσπαρτης σημειακής χωροθέτησης, τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο, και την πολύ περιορισμένη χωροθέτηση σε οργανωμένους υποδοχείς. Τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν μακροχρόνια από αυτό το μοντέλο επέφεραν επιπτώσεις στην πολεοδομική οργάνωση (συγκρούσεις χρήσεων γης, υποβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας των υπερτοπικών οδικών αξόνων λόγω της παρόδιας δόμησης, καθώς και αναχαίτηση της μελλοντικής οικιστικής ανάπτυξης), καθώς και περιβαλλοντικές (ρύπανση, υποβάθμιση τοπίου, δυσκολία στη μη εφαρμογή διατάξεων). Τα παραπάνω προβλήματα εντείνονται κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, ενώ ο περιορισμός και η εξάλειψή τους λόγω της ακαμψίας των χωρικών δομών δεν επιτρέπει βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα τη ριζική αναστροφή της κατάστασης αυτής.

Οι κατευθύνσεις που περιλαμβάνει το πλαίσιο αφορούν στη χωρική οργάνωση της βιομηχανίας, καθώς και τη χωροθέτησή της σε τοπικό επίπεδο σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης. Ειδικότερα περιλαμβάνει κατευθύνσεις για το καθεστώς και τους όρους

οργανωμένης χωροθέτησης της βιομηχανίας, για τη χωροθέτησή της εκτός σχεδίου⁷, κατευθύνσεις για τον υποκείμενο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και για άλλες μορφές σχεδιασμού, καθώς και πρόγραμμα δράσης. Παράλληλα, αναδεικνύεται η εισαγωγή της περιβαλλοντικής συνιστώσας στην οργάνωση και χωροθέτηση της βιομηχανικής δραστηριότητας (ΕΠΧΣΑΑ βιομηχανίας, 2009)

Η βιομηχανική δραστηριότητα στις μεσαίες πόλεις της χώρας είναι ιδιαίτερα περιορισμένη συγκριτικά με των δύο μητροπολιτικών κέντρων λόγω του μεγέθους της αγοράς τους αλλά και των υποδομών που οι δεύτερες διαθέτουν. Το μέγεθος της δραστηριότητας αναδεικνύει δυνητικά τις μεσαίες πόλεις ως δευτερεύοντες πόλους διαπεριφερειακής εμβέλειας που αναπτύσσονται μεμονωμένα ή σε δίκτυα γειτονικών αστικών κέντρων. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται η Πάτρα, το δίπολο Λάρισα – Βόλου και τα Ιωάννινα, ενώ το Ηράκλειο ως νησιωτικό κέντρο εξυπηρετεί την ενδοχώρα της Κρήτης (ΕΠΧΣΑΑ βιομηχανίας, 2009).

Τουρισμός

Το ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό κατηγοριοποιεί βάσει συγκριτικών πλεονεκτημάτων τον εθνικό χώρο και επακόλουθα τις μεσαίες πόλεις σε κατηγορίες με τις μορφές τουρισμού που δυνητικά αναπτύσσονται σε αυτές. Ως προς τη χωρική οργάνωση περιλαμβάνονται κυρίως κατευθύνσεις που αφορούν στην αισθητική αναβάθμιση των πόλεων και ιδιαίτερα των ευαίσθητων ζωνών τους, ενώ σε περιοχές που αναπτύσσονται μαζικές μορφές τουρισμού (στην προκειμένη περίπτωση από το ερευνητικό πεδίο αναδεικνύεται πρωτίστως το Ηράκλειο) προτείνονται όροι και κατευθύνσεις ως προς την οργάνωση και δόμηση των τουριστικών χρήσεων και υποδομών (ΕΠΧΣΑΑ τουρισμού, 2007).

ΠΠΧΣΑΑ

Ο χωρικός σχεδιασμός περιφερειακού επιπέδου εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις του γενικού πλαισίου και των ειδικών όπως αναλύονται παραπάνω. Αντίστοιχα τα περιφερειακά πλαίσια θέτουν τις βάσεις για τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Ρυθμιστικά σχέδια) μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ο σχεδιασμός των μεγάλων αστικών κέντρων και των ευρύτερων περιοχών τους και κατ' επέκταση η καταγραφή και αποτίμηση των μεταβολών στο περιβάλλον από την εξάπλωσή τους. Οι

⁷ Ορισμένοι κλάδοι της βιομηχανίας παρουσιάζουν έντονες χωρικές εξαρτήσεις από συγκεκριμένα στοιχεία (πχ ορυκτές πρώτες ύλες) και δραστηριοποιούνται εκ των πραγμάτων σε διάσπαρτη μορφή και εκτός οργανωμένων υποδοχέων.

μεσαίες πόλεις εμπίπτουν σε αυτή την κατηγορία, ενώ ως κέντρα επιτελούν το σημαντικότερο ρόλο στην προώθηση της ισόρροπης, αειφόρου και διαρκούς ανάπτυξης στην ενδοχώρα τους.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ

Ο σχεδιασμός μητροπολιτικού και πολεοδομικού επιπέδου αποτελεί θεσμοθετημένη διαδικασία (Ν.2508/97) της οποίας θεμελιώδης στόχος αποτελεί ο σχεδιασμός και η οικιστική οργάνωση των πόλεων και των ευρύτερων περιοχών τους και η οργάνωση των χρήσεων γης στον αστικό και εξωαστικό χώρο. Ο σχεδιασμός μητροπολιτικών περιοχών θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά στις περιπτώσεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης⁸ με τα αντίστοιχα Ρυθμιστικά σχέδια, ενώ με το Ν.2508/97 προβλέπεται η σύνταξη Ρυθμιστικών σχεδίων και για τις μεσαίες πόλεις, καθώς αναγνωρίζεται ο μητροπολιτικός τους χαρακτήρας, η πολυπλοκότητα των χωρικών ζητημάτων στα όρια τους και η ανάγκη ρύθμισης αυτών. Τα ΓΠΣ αποτελούν θεσμοθετημένη διαδικασία με το Ν.1337/83 σε επίπεδο αστικού χώρου και επικαιροποιήθηκαν με το Ν.2508/97 για την οργάνωση των χρήσεων γης και στον εξωαστικό χώρο.

Τα ρυθμιστικά σχέδια που προβλέφθηκαν για τις πέντε μεσαίες πόλεις μέχρι σήμερα ολοκληρώθηκαν σε κάποιες περιπτώσεις, ωστόσο δεν έχουν θεσμοθετηθεί προκειμένου να ξεκινήσει η εφαρμογή τους με τη σύσταση των οργανισμών διαχείρισης. Αντίθετα, ορατό είναι το ενδεχόμενο της οριστικής κατάργησης των ρυθμιστικών σχεδίων στο πλαίσιο της αναμόρφωσης του συστήματος χωρικού σχεδιασμού. Τα ΓΠΣ των πέντε πόλεων συντάχθηκαν για πρώτη φορά στα τέλη του '80, ενώ μέχρι σήμερα στα περισσότερα βρίσκεται σε εξέλιξη ή έχει ολοκληρωθεί η αναθεώρησή τους και η εναρμόνισή τους με την τρέχουσα νομοθεσία. Σύμφωνα με τα αναθεωρημένα σχέδια που έχουν ολοκληρωθεί, ως προς την εξάπλωση των αστικών χρήσεων δεν έχει προβλεφθεί κάποιου είδους ολοκληρωμένη πολιτική προτυποποιημένης επέκτασης των πόλεων. Οι παρεμβάσεις των σχεδίων για τη ρύθμιση του περιαστικού χώρου είναι αποσπασματικές και δεν αναχαιτίζουν την αυθαίρετη ή/και εκτός σχεδίου δόμηση, αλλά αντίθετα την εντείνουν με τις σταδιακές επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων και με τον περιορισμένο έλεγχο στην εφαρμογή των όρων δόμησης.

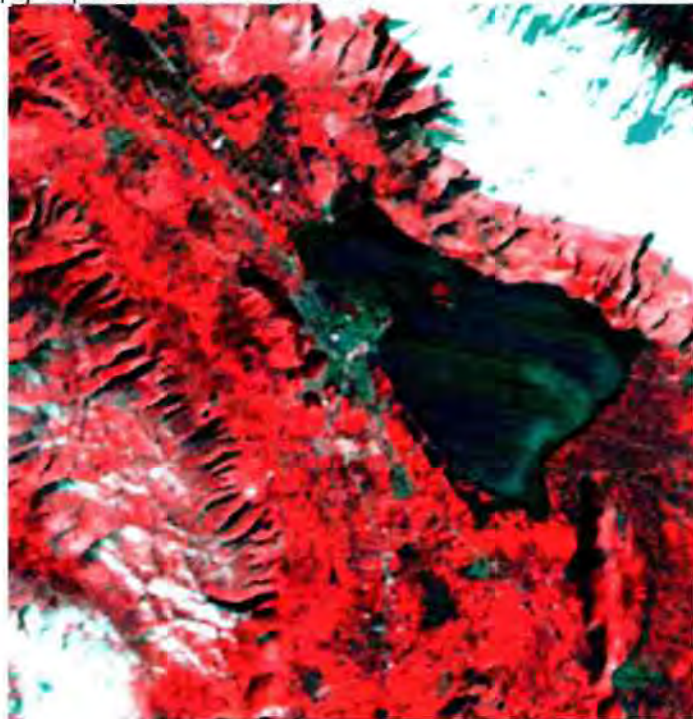
⁸ Βλ. Ν.1515/85 και Ν.1561/85 αντίστοιχα

3. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Στην παρούσα εργασία ζητούμενο αποτελεί η αποτύπωση της αστικής εξάπλωσης στις μεσαιές ελληνικές πόλεις και η διεξαγωγή ορισμένων γενικών και περιπτώσιακών συμπερασμάτων. Το πρώτο σκέλος που περιλαμβάνει την αποτύπωση στηρίχθηκε στη χρήση γεωαναφερμένων δορυφορικών εικόνων για κάθε πόλη για την περίοδο από το 1972 μέχρι το 2011. Οι δορυφορικές εικόνες προέρχονται από τους δορυφόρους LANDSAT και συγκεκριμένα τους LANDSAT 1, 4 και 5. Οι δορυφορικές εικόνες του LANDSAT 1 που χρησιμοποιήθηκαν για την αποτύπωση της αστικής κάλυψης την περίοδο 1972 – 73 έχουν ανάλυση 80μ και περιέχουν 4 φασματικά κανάλια (4, 5, 6, 7), ενώ οι υπόλοιπες 30μ και 7 φασματικά κανάλια (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) (landsat.gsfc.nasa.gov). Από τις δορυφορικές εικόνες του LANDSAT 1 έγινε σύνθεση στα κανάλια 4 και 5 με τη βοήθεια του λογισμικού ArcMap και στις υπόλοιπες εικόνες των LANDSAT 4 και 5 έγινε σύνθεση των καναλιών 1, 3 και 4 για τη βέλτιστη οπτική απόδοση των αστικών καλύψεων στις εξεταζόμενες πόλεις. Ενδεικτικά αποτελέσματα φαίνονται στις παρακάτω εικόνες:

Εικόνα 3.1: Δορυφορική εικόνα Ιωαννίνων, 1973



Πηγή: earthexplorer.usgs.gov, ίδια επεξεργασία

Εικόνα 3.2: Δορυφορική εικόνα Πατρών, 2002



Πηγή: earthexplorer.usgs.gov, ίδια επεξεργασία

Μετά τη σύνθεση των φασματικών καναλιών και την περαιτέρω επεξεργασία των εικόνων στη συνέχεια οι εικόνες χρησιμοποιήθηκαν ως υπόβαθρα για τη δημιουργία πολυγώνων shapefiles στο ArcMap με αστικές καλύψεις. Οι διαχρονικές αλλαγές γίνονται ορατές με την ταυτόχρονη προβολή των αστικών καλύψεων κάθε αστικής περιοχής απ' όλες τις περιόδους.

Η παραπάνω μεθοδολογία παρουσιάζει διάφορα πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα. Η ανάλυση των εικόνων ιδίως αυτών που προέρχονται απ' τον LANDSAT 1 είναι αρκετά χαμηλή για το επιθυμητό επίπεδο αποτύπωσης, καθώς προσφέρεται για αποτελέσματα σε μεγαλύτερες κλίμακες. Ως εκ τούτου οι μικροί οικισμοί, οι μεμονωμένες καλύψεις μικρών εκτάσεων στον περιαστικό χώρο, καθώς και αδόμετοι χώροι μικρής έκτασης στον αστικό ιστό δεν είναι ιδιαίτερα ορατοί λόγω της χαμηλής ανάλυσης των εικόνων και της ανάμιξης διαφορετικών καλύψεων σε πολλά σημεία. Σε άλλες περιπτώσεις μειονέκτημα αποτελεί το έντονο ανάγλυφο των περιοχών (πχ το Πήλιο στην περίπτωση του Βόλου ή το Παναχαϊκό στην περίπτωση της Πάτρας), καθώς και οι νεφώσεις οι οποίες αποκρύπτουν το έδαφος. Παρ' όλα αυτά σημαντική παραμένει η αποτύπωση της πλειοψηφίας των αστικών καλύψεων, καθώς με τη μίξη των φασματικών καναλιών οι μεγάλες αστικές και περιαστικές περιοχές, καθώς και μεμονωμένες εγκαταστάσεις που προκαλούν επιπτώσεις στο περιβάλλον (πχ βιομηχανική δραστηριότητα) γίνονται ιδιαίτερα ορατές. Παράλληλα με την προβολή των αστικών καλύψεων κάθε διαθέσιμης περιόδου οι διαχρονικές αλλαγές αποδίδονται σε μεγάλο βαθμό.

Στο επόμενο στάδιο και με βάση τις περιοχές όπου εξαπλώθηκαν οι αστικές χρήσεις ερευνήθηκαν βασικά ζητήματα που τέθηκαν ως εξής:

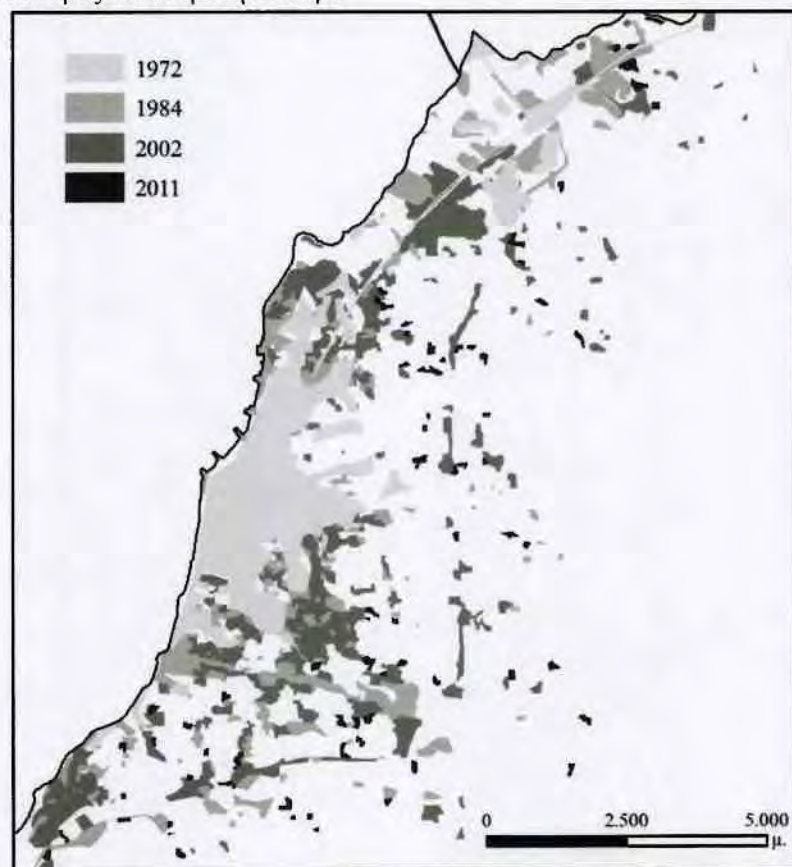
- Το μέγεθος της διαχρονικής αστικής εξάπλωσης
- Το είδος των καλύψεων που δημιουργήθηκαν
- Το ποσοστό κάλυψης του εδάφους από δομημένες επιφάνειες σε περιοχές κατοικίας
- Οι περιοχές που αποδείχθηκαν κατάλληλες για αστικές επεκτάσεις
- Η προσέγγιση και επισκόπηση της πολεοδομικής πολιτικής για τις αστικές επεκτάσεις

3.2 ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ

Η αποτύπωση των διαχρονικών αλλαγών στις παρακάτω εικόνες αναδεικνύει την αξιοσημείωτη εξάπλωση όλων των πόλεων. Κατά περίπτωση τα πρώτα οπτικά συμπεράσματα που προκύπτουν έχουν ως εξής:

Πάτρα

Εικόνα 3.3: Αστική εξάπλωση στην Πάτρα

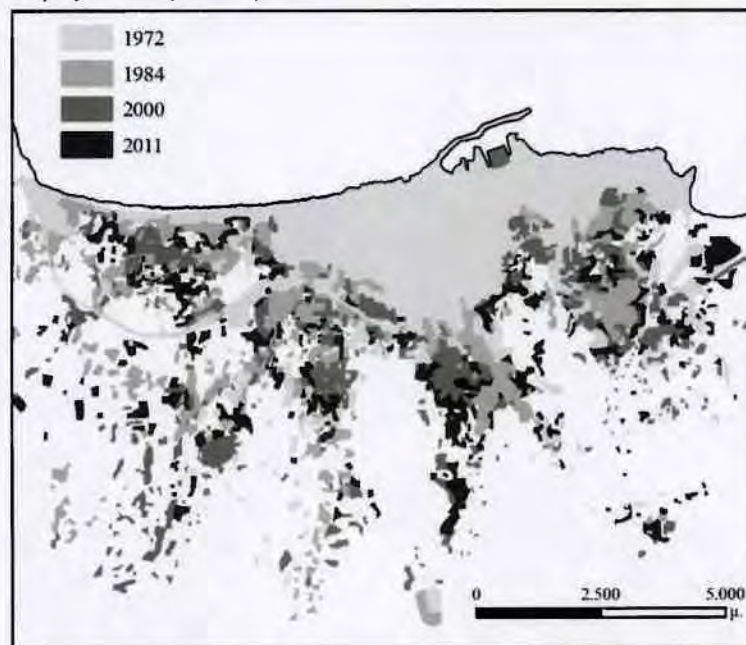


Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στην περίπτωση της Πάτρας οι αστικές καλύψεις το 1972 περιορίζονταν στις κεντρικές περιοχές της πόλης, καθώς και στους πυρήνες περιαστικών οικισμών (Ρίο και Παραλία). Την ίδια εποχή βρισκόταν σε εξέλιξη η κατασκευή των πρώτων κτιρίων της σημερινής πανεπιστημιούπολης, ενώ στην υπόλοιπη περιαστική περιοχή δεν υπάρχουν εμφανείς οικιστικές συγκεντρώσεις, καθώς η ανάλυση της αντίστοιχης εικόνας είναι αρκετά χαμηλή σε σύγκριση με τις επόμενες. Το 1984 είναι εμφανή τα σημάδια της εξάπλωσης της πόλης τόσο προς τη βόρεια πλευρά (Εξω Αγυιά, Καστελλόκαμπος, Ρίο, Ακταίο, Άγιος Βασίλειος) όσο και στη νότια (Ιτιές, Δεμένικα, Μιντιλόγλι, Οβριά, Βραχναίικα) μετατρέποντας το σχήμα της πόλης σε πιο επίμηκες. Έπειτα από σχεδόν δύο δεκαετίες (2002) η αύξηση των αστικών επιφανειών ήταν ακόμη μεγαλύτερη, καθώς η πόλη επεκτάθηκε περαιτέρω στα βόρεια, στα νότια αλλά και στα ανατολικά προς τους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους. Η Πάτρα αποτελεί πλέον συνεχόμενη αστική περιοχή από την Παραλία μέχρι τον Άγιο Βασίλειο με την αστική εξάπλωση να είναι ιδιαίτερα εμφανής στον παράκτιο χώρο, ενώ η διάσπαρτη δόμηση στο ανατολικό τμήμα της πόλης ξεπερνάει και τα όρια της πλέον κατασκευασμένης παράκαμψης Πατρών. Την τελευταία δεκαετία και με δεδομένη την κάμψη του κατασκευαστικού κλάδου παρατηρούνται μικρές και σποραδικές εξαπλώσεις των αστικών καλύψεων, ενώ σε αυτή την περίοδο κατασκευάστηκε και είναι ορατή η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου.

Ηράκλειο

Εικόνα 3.4: Αστική εξάπλωση στο Ηράκλειο

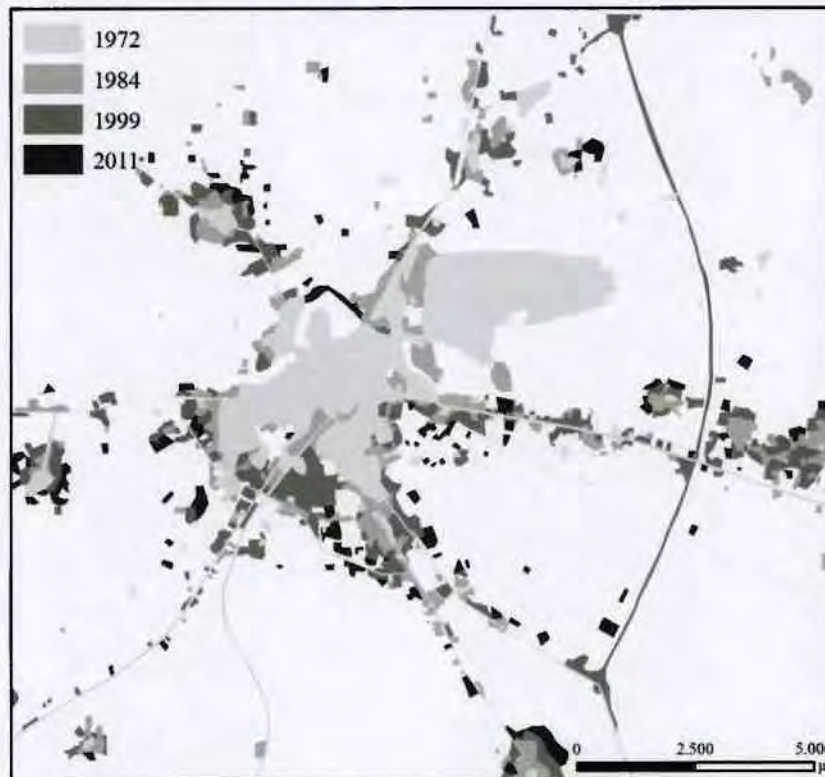


Πηγή: ίδια επεξεργασία

Η περιοχή του Ηρακλείου ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '70 περιελάμβανε αστικές καλύψεις πέρα από την πόλη σε διάσπαρτη μορφή τόσο προς το δυτικό παράκτιο μέτωπο, όσο και νότια από την εθνική οδό, ενώ στα ανατολικά της πόλης χωροθετείται το αεροδρόμιο. Οι περιστατικές περιοχές προς όλες τις κατευθύνσεις αστικοποιήθηκαν περαιτέρω μέχρι το 1984, τάση η οποία γίνεται αντιληπτή και το 2000. Μέχρι πρόσφατα η πλειοψηφία της περιοχής από την Αμμουδάρα μέχρι και το αεροδρόμιο έχει καλυφθεί από αστικές επιφάνειες, ενώ η επέκταση της πόλης εξακολουθεί και στα νότια προς την ενδοχώρα του νησιού.

Λάρισα

Εικόνα 3.5: Αστική εξάπλωση στη Λάρισα



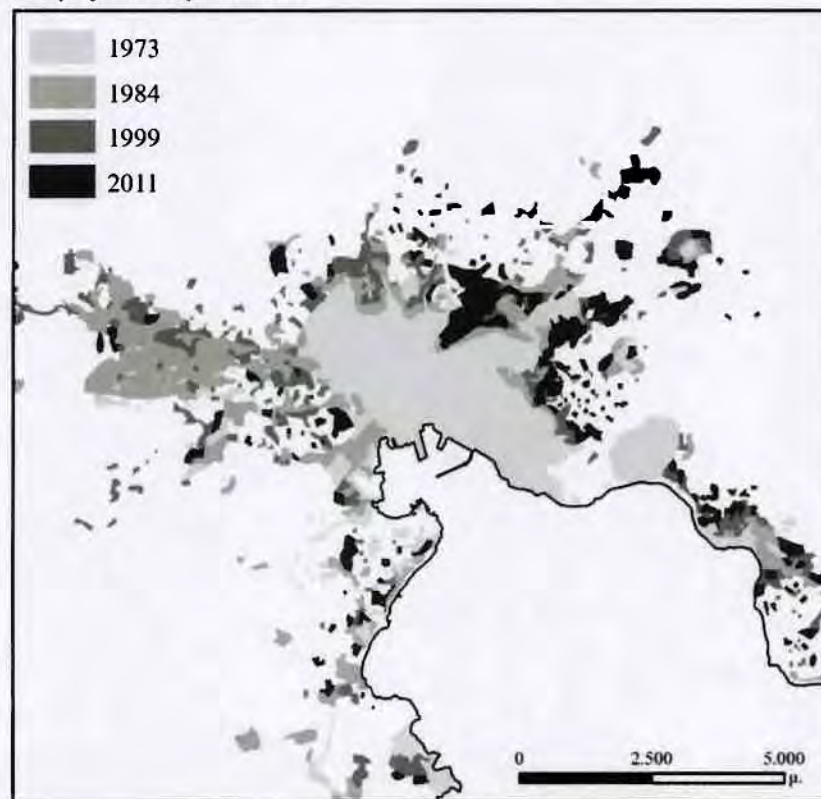
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Η Λάρισα παρουσιάζει περιορισμένη και συμπαγή δομή σε σχέση με τις προηγούμενες πόλεις στις αρχές της δεκαετίας του '70, καθώς δεν παρουσιάζονται μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις στον περιαστικό χώρο παρά μόνο στα όρια της πόλης και στον πυρήνα όμορων οικισμών (Γιάννουλη, Τερψιθέα, Νίκαια), ενώ στα ανατολικά χωροθετείται το στρατιωτικό αεροδρόμιο της πόλης. Μέχρι το 1984 η πόλη παρουσίασε εξάπλωση προς τις περισσότερες περιοχές και κυρίως στα ανατολικά, ενώ αρχίζει να γίνεται εμφανής η δημιουργία παρόδιων εγκαταστάσεων στους οδικούς άξονες που συγκλίνουν στην

πόλη. Παράλληλα, νέες δομημένες επιφάνειες παρατηρούνται στους περιαστικούς οικισμούς και κυρίως στη Γιάννουλη, στη Νίκαια, στο Μελισσοχώρι, στον Πλατύκαμπο και στη Γαλήνη. Το 1999 η πόλη έχει επεκταθεί σημαντικά στα νότια στην περιοχή της Νέας Πολιτείας και στα νοτιοανατολικά στην περιοχή του Αβέρωφ, ενώ συνεχίζεται η επέκταση του οικιστικού ιστού στη Γιάννουλη, στη Νίκαια και στην Τερψιθέα. Οι παρόδιες συγκεντρώσεις έχουν επεκταθεί σημαντικά στον άξονα της ΠΕΟ Λάρισας – Βόλου, στις εθνικές οδούς Τρικάλων, Κοζάνης, Φαρσάλων και Καρδίτσας, καθώς και στην ΠΕΟ Αθηνών – Θεσσαλονίκης, ενώ ορατή είναι πλέον και η ανατολική παράκαμψη της πόλης που ολοκληρώθηκε το 1999 και αποτελεί τμήμα του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ. Μέχρι το 2011 η αστική εξάπλωση συνεχίστηκε περαιτέρω στη Νέα Πολιτεία, καθώς και στον άξονα της εθνικής οδού Λάρισας – Αθήνας με τη δημιουργία μεγάλων εμπορικών κέντρων, αλλά και άλλων μεγάλων εγκαταστάσεων (νέο γήπεδο πόλης, πανεπιστημιακό νοσοκομείο).

Βόλος

Εικόνα 3.6: Αστική εξάπλωση στο Βόλο



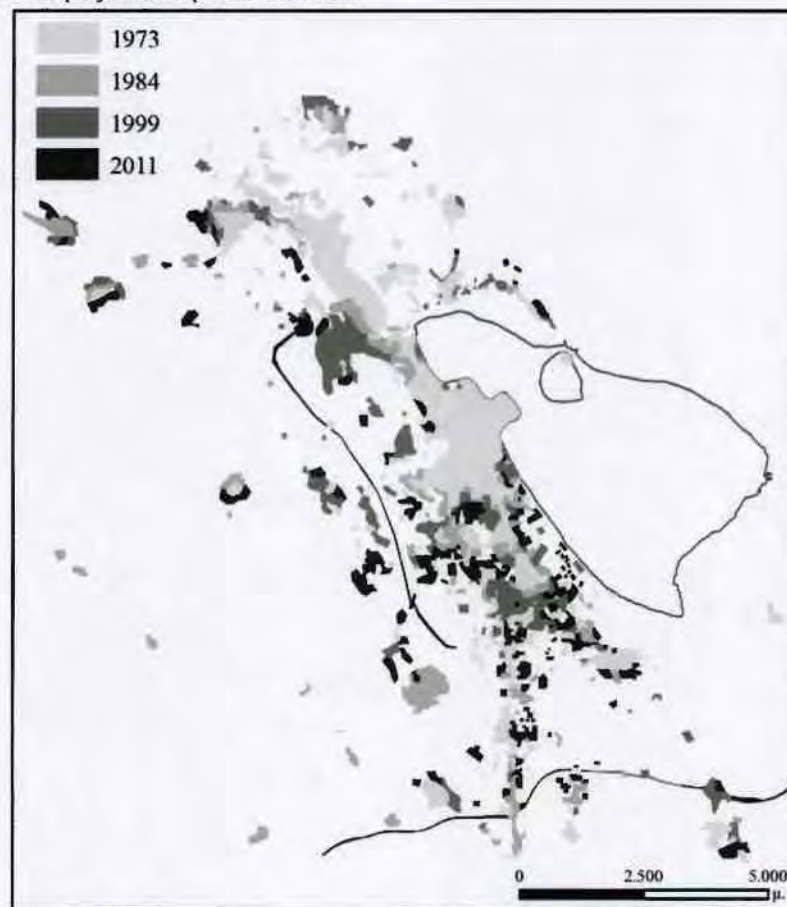
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Η περιοχή του Βόλου παρουσιάζει ανάλογη με τα προηγούμενα παραδείγματα εξέλιξη με τον αστικό ιστό να περιορίζεται στο Βόλο και στη Νέα Ιωνία το 1973, ενώ

περιμετρικά η δόμηση είναι εμφανής στην Αγριά, καθώς και σποραδικά στα νότια της πόλης. Οι επεκτάσεις των δομημένων επιφανειών μέχρι το 1984 εντοπίζονται στην περιοχή της Νεάπολης στα νοτιοδυτικά, στην περιοχή του Άνω Βόλου στα βόρεια, στην Αγριά, στο Διμήνι και κυρίως στη βιομηχανική περιοχή. Από τότε μέχρι σήμερα η εξάπλωση είναι εμφανής κυρίως στη Νέα Ιωνία στη βορειοδυτική πλευρά της πόλης, στα νοτιοδυτικά μεταξύ Βόλου και Διμηνίου, στην Αγριά, στις Αλυκές και στον παρόδιο χώρο των εθνικών οδών Βόλου – Λάρισας και Βόλου – Αθηνών.

Ιωάννινα

Εικόνα 3.7: Αστική εξάπλωση στα Ιωάννινα



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Η έκταση της πόλης των Ιωαννίνων το 1973 ήταν πολύ μικρότερη από τη σημερινή, ενώ γύρω από την πόλη αστικές καλύψεις εντοπίζονται κυρίως στην Ανατολή, στον Κατσικά, στην Πεδινή και εν μέρει στην παρόδια περιοχή της εθνικής οδού Ιωαννίνων – Αθηνών όσον αφορά τη νότια πλευρά της πόλης, στο Πέραμα και την Ελεούσα στα βόρεια, ενώ επίσης στα βόρεια βρίσκεται το αεροδρόμιο. Η πόλη επεκτάθηκε σταδιακά μέχρι το 1984 προς το αεροδρόμιο, νότια από το κάστρο προς την παραλίμνια περιοχή

και προς την Ανατολή, ενώ εντάθηκε η παρόδια δόμηση. Την ίδια εποχή είναι πλέον ορατές και οι εγκαταστάσεις του πανεπιστημίου Ιωαννίνων, καθώς και το πανεπιστημιακό νοσοκομείο που τότε βρισκόταν σε φάση κατασκευής. Η περαιτέρω επέκταση της πόλης προς την Ανατολή εντάθηκε μέχρι το 1999, ενώ παρατηρείται επέκταση και στις περιοχές Καρδαμίτσια και Σταυράκι. Στη συνέχεια και μέχρι πρόσφατα οι αστικές καλύψεις επεκτάθηκαν σε αξιοσημείωτο βαθμό σε αρκετές περιοχές περιμετρικά της πόλης, ενώ η Εγνατία οδός που κατασκευάστηκε τα τελευταία χρόνια και διέρχεται νότια της πόλης είναι πλέον ορατή.

Η εξαγωγή των παραπάνω αρχικών συμπερασμάτων βασίστηκε απλά και μόνο στην οπτική παρατήρηση των διαχρονικών αλλαγών στις εικόνες. Επόμενο βήμα αποτελεί η μέτρηση των αστικών καλύψεων για κάθε εποχή και για κάθε περίπτωση, ούτως ώστε να υπολογιστεί κατά προσέγγιση το μέγεθος της εξάπλωσης. Η μέτρηση της επιφάνειας των αστικών καλύψεων μέσω του arcmap για κάθε περιοχή περιέλαβε όλες τις καλύψεις που αποτυπώθηκαν και περιλαμβάνουν τις κεντρικές αστικές περιοχές, τους οικισμούς που χωροθετούνται περιμετρικά και σε μικρή απόσταση και τον ενδιάμεσο χώρο. Επίσης έγιναν μετρήσεις και στις περιοχές που βρίσκονται εντός ορίων του εγκεκριμένου σχεδίου των κεντρικών αστικών περιοχών. Οι μετρήσεις παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 3.1: Έκταση αστικών καλύψεων 1972 – 2011 (Ha)

Πόλη	Έκταση 1 (Ha)	Έκταση 2 (Ha)	Έκταση 3 (Ha)	Έκταση 4 (Ha)	Ποσοστό % αύξησης
Πάτρα	1160	1990	3120	3280	+182,8 %
Ηράκλειο	2370	3710	4720	5440	+129,5 %
Λάρισα	2260	3290	4560	4990	+120,8 %
Βόλος	1590	2710	3360	3980	+150,3 %
Ιωάννινα	1260	1730	2270	2820	+123,8 %

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Η έκταση των αστικών καλύψεων σύμφωνα με τον πίνακα 3.1 αυξήθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό στη διάρκεια των τελευταίων 40 χρόνων. Το μεγαλύτερο ποσοστό αστικής εξάπλωσης κατέχει με μεγάλη διαφορά η πόλη της Πάτρας, της οποίας η έκταση σχεδόν τριπλασιάστηκε την περίοδο 1972 – 2011 και κυρίως μεταξύ 1972 και 2002. Η έκταση της αστικής περιοχής εμφανίζεται μικρότερη σε σχέση με τις άλλες πόλεις, καθώς η πόλη δεν διαθέτει αεροδρόμιο σε μικρή απόσταση σε αντίθεση με το

Ηράκλειο, τη Λάρισα και τα Ιωάννινα των οποίων τα αεροδρόμια προσμετρήθηκαν στις αστικές καλύψεις και διαφοροποιούν σε κάποιο βαθμό τα παραπάνω αποτελέσματα. Η αστική περιοχή του Βόλου κατέχει το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό αστικής εξάπλωσης της οποίας η έκταση αυξήθηκε 2,5 φορές μεταξύ 1973 και 2011 και εν μέρει οφείλεται στη δημιουργία της ΒΙΠΕ. Οι υπόλοιπες πόλεις σημειώνουν ελαφρώς μικρότερα ποσοστά, ωστόσο η εξάπλωσή τους είχε ως αποτέλεσμα τον υπερδιπλασιασμό των αστικών τους περιοχών.

Πίνακας 3.2: Ποσοστό κάλυψης των εγκεκριμένων σχεδίων των κεντρικών αστικών περιοχών

Πόλη	Έκταση 2011 (Ha)	Έκταση κεντρικών αστικών περιοχών (Ha)	Ποσοστό % κάλυψης
Πάτρα	1600	2430	65,8 %
Ηράκλειο	2640	4040	65,3 %
Λάρισα	1440	1890	76,2 %
Βόλος	1250	1600	78,1 %
Ιωάννινα	1080	1600	67,5 %

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Οι αστικές επιφάνειες των πέντε πόλεων καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό εντός του εγκεκριμένου σχεδίου των κεντρικών αστικών περιοχών σύμφωνα με τον πίνακα 3.2. Τα όρια των εγκεκριμένων σχεδίων προέκυψαν κατά την εκπόνηση των πρώτων γενικών πολεοδομικών σχεδίων τη δεκαετία του '80 με βάση το Ν.1337/83 εκτός από την περίπτωση του Ηρακλείου που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το σχέδιο πόλεως το 2003. Στα όρια του νέου εγκεκριμένου σχεδίου του Ηρακλείου περιλαμβάνεται η συνεχόμενη αστική περιοχή που αποτελείται από το Ηράκλειο και τις όμορες περιοχές από Αμμουδάρα στα δυτικά έως Νέα Αλικαρνασσό στα ανατολικά. Το μεγαλύτερο ποσοστό κάλυψης εντός σχεδίου παρουσιάζει η πόλη του Βόλου, με μικρή διαφορά ακολουθεί η πόλη της Λάρισας και με διαφορά ακολουθούν οι υπόλοιπες 3 πόλεις.

3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ

3.3.1 ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ

Η πληθυσμιακή μεγέθυνση των μεσαίων πόλεων τις τελευταίες δεκαετίες είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση στη ζήτηση κατοικιών, ενώ παράλληλα αυξήθηκαν και οι παραγωγικές δραστηριότητες. Οι μεσαίες πόλεις, όπως άλλωστε και οι περισσότερες πόλεις που αυξάνεται η χωρητικότητά τους αναπτύσσονται εντατικά και εκτατικά:

- Η καθαρά εντατική οικιστική ανάπτυξη περιλαμβάνει ευνοϊκές ρυθμίσεις στους όρους δόμησης, δηλαδή μείωση της αρτιότητας ή/και αύξηση των συντελεστών δόμησης.
- Η καθαρά εκτατική οικιστική ανάπτυξη, γίνεται με επέκταση της πόλης στον εξωαστικό χώρο, δηλαδή με τη μετατροπή εκτάσεων του εξωαστικού χώρου σε οικιστική γη (Οικονόμου, 2009).

Στις μεσαίες πόλεις και ευρύτερα στην Ελλάδα η πολιτική οικιστικής ανάπτυξης στη μεταπολεμική περίοδο αναπτύχθηκε στο ενδιάμεσο τμήμα του φάσματος που ορίζουν οι παραπάνω δύο ακραίες εκδοχές. Από τη μια πλευρά, εντατικοποιήθηκε σημαντικά η δυνατότητα οικοδόμησης στο εσωτερικό των προϋφισταμένων πολεοδομικών ιστών. Από την άλλη πλευρά, έγιναν σημαντικές επεκτάσεις των πόλεων, κυρίως στην περίοδο της μεταπολίτευσης (Οικονόμου, 2009).

Η συνιστώσα της εκτατικής ανάπτυξης που αποτελεί το πεδίο έρευνας για τις μεσαίες πόλεις της Ελλάδας αναλύεται ως προς τα χαρακτηριστικά που δημιούργησε στις περιοχές που αστικοποιήθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες. Οι περιοχές αυτές αστικοποιήθηκαν, καθώς το καθεστώς δόμησης για τους λόγους που ήδη αναλύθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο επέτρεψε την εξάπλωση των αστικών καλύψεων. Οι αστικές καλύψεις που δημιουργήθηκαν διακρίνονται σε περιοχές κατοικίας αλλά και σε διάφορες άλλες υποδομές για την εξυπηρέτηση των παραγωγικών, εμπορικών, κοινωνικών, μεταφορικών και άλλων αναγκών. Οι νέες καλύψεις στις εξεταζόμενες πόλεις αναλύονται παρακάτω ως εξής⁹:

- Αστικός ιστός: οικιστικές περιοχές κατοικίας και απασχόλησης (γραφεία) με συνύπαρξη εμπορικών χρήσεων
- Βιομηχανία, εμπόριο, κοινωνικές εξυπηρετήσεις: βιομηχανική – βιοτεχνική δραστηριότητα, αμιγής εμπορική δραστηριότητα (χωρίς τη συνύπαρξη κατοικίας) και κυρίως χονδρεμπόριο, δημόσιες κοινωνικές εξυπηρετήσεις (εκπαίδευση, υγεία - πρόνοια, διοικητικές και δημόσιες υπηρεσίες, πολιτιστική δραστηριότητα)
- Υποδομές μεταφορών: χωρίζονται στις υποκατηγορίες οδικού δικτύου, σιδηροδρομικού δικτύου, λιμένων και αερολιμένων
- Αστικό πράσινο

⁹ Οι καλύψεις γης που χρησιμοποιήθηκαν προέρχονται από το πρόγραμμα Urban atlas του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (βλ. eea.europa.eu)

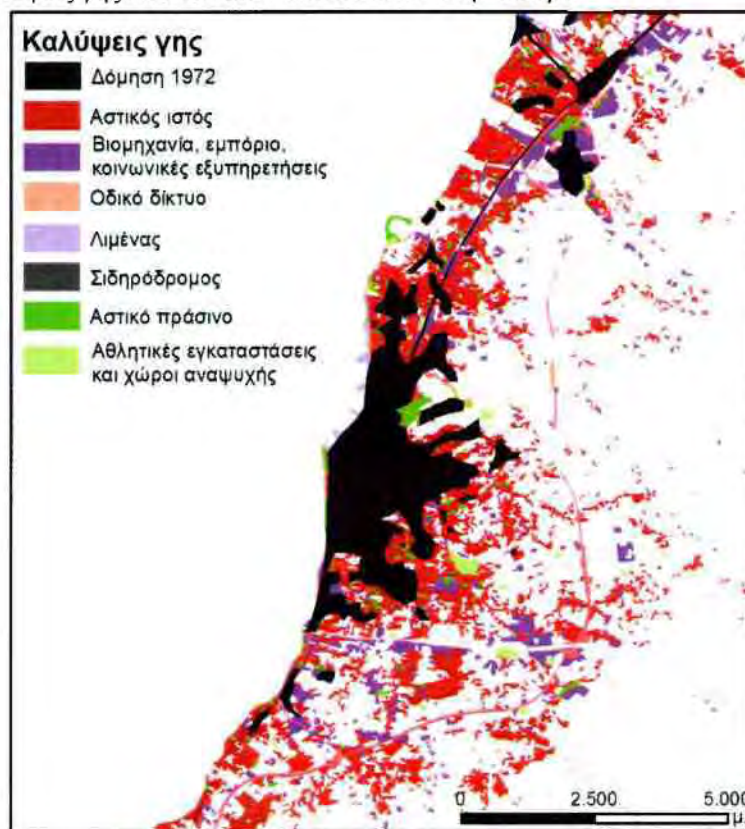
- Αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι αναψυχής

Με βάση την παραπάνω κατηγοριοποίηση οι καλύψεις γης στις επεκτάσεις των πέντε πόλεων από την περίοδο 1972 – 1973 και μετά έχουν ως εξής:

Πάτρα

Στην περίπτωση της Πάτρας κυριαρχεί πρωτίστως η επέκταση του αστικού ιστού, με τη δημιουργία κυρίως νέων κατοικιών. Η βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα και οι κοινωνικές εξυπηρετήσεις περιλαμβάνονται σε μεγάλο βαθμό στην επέκταση της πόλης, κυρίως στα νότια (περιοχή ποταμού Γλαύκου και νοτιότερα) και στα βόρεια (εκατέρωθεν του άξονα Πατρών – Αθηνών και στην περιοχή του Ρίου όπου κατασκευάστηκε το πανεπιστημιακό νοσοκομείο). Η επέκταση των μεταφορικών δικτύων περιλαμβάνει την ευρεία παράκαμψη της πόλης στα ανατολικά, τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και το νέο λιμάνι στη νότια πλευρά. Η επέκταση του αστικού πρασίνου είναι αρκετά περιορισμένη, ενώ η σημαντικότερη αθλητική εγκατάσταση στην πόλη τις τελευταίες δεκαετίες είναι το Παμπελοποννησιακό στάδιο που κατασκευάστηκε για τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004.

Εικόνα 3.8: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στην Πάτρα

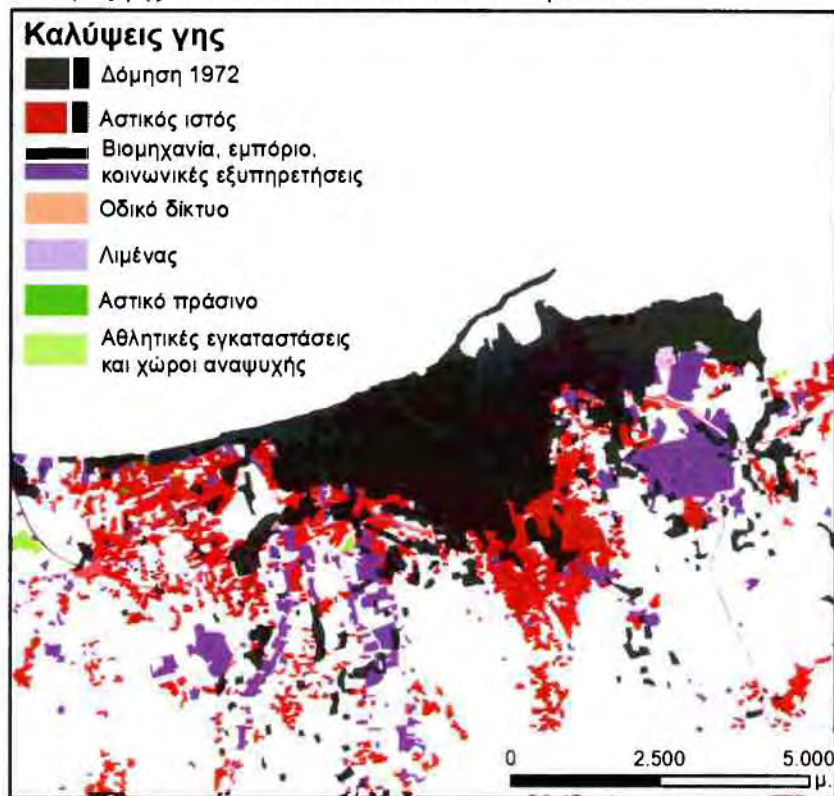


Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Ηράκλειο

Η αστική εξάπλωση στην περιοχή του Ηρακλείου είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων περιοχών κατοικίας, κυρίως στα νότια και λιγότερο στα δυτικά. Η επέκταση της βιομηχανικής και της εμπορικής δραστηριότητας και των κοινωνικών εξυπηρετήσεων παρατηρείται επίσης στη νότια πλευρά (παρόδια συγκέντρωση βιομηχανικών και εμπορικών χρήσεων και κατασκευή νοσοκομείου, πανεπιστημίου και ΤΕΙ) και στην ανατολική (ΒΙΠΕ). Στις υπόλοιπες κατηγορίες καλύψεων παρατηρείται η ελάχιστη ή η μηδαμινή ύπαρξή τους στις περιοχές που εξαπλώθηκε η πόλη με σημαντικότερη την απουσία χώρων πρασίνου.

Εικόνα 3.9: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στο Ηράκλειο



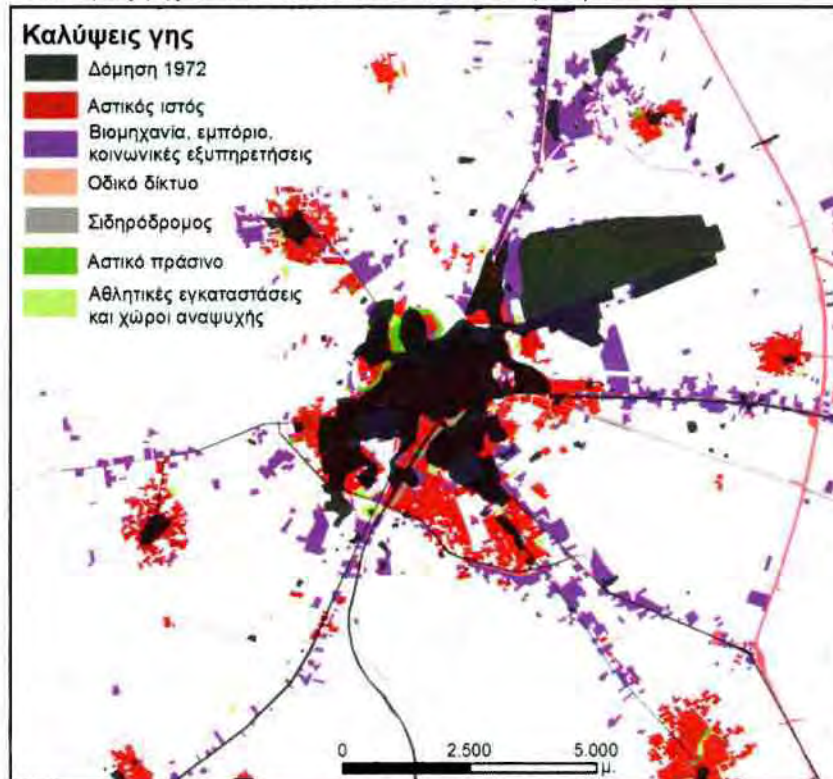
Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Λάρισα

Οι περιοχές κατοικίας αποτελούν και στην περίπτωση της Λάρισας την κύρια κάλυψη στις επεκτάσεις και παρατηρούνται κυρίως εντός των ορίων της πόλης και των όμορων οικισμών. Οι εμπορικές και βιομηχανικές χρήσεις, καθώς και οι κοινωνικές υποδομές που δομήθηκαν συγκεντρώνονται στον παρόδιο χώρο των υπερτοπικών αξόνων ή σε μικρή απόσταση από αυτούς και εντοπίζονται προς όλες τις κατευθύνσεις. Στην κατηγορία των μεταφορών ορατή είναι η κατασκευή της ανατολικής παράκαμψης της

πόλης, ενώ οι χώροι πρασίνου στις περιοχές που σημειώθηκε εξάπλωση είναι περιορισμένοι. Από τις αθλητικές εγκαταστάσεις υπερτερεί η κατασκευή του κλειστού γηπέδου μπάσκετ και του νέου ποδοσφαιρικού γηπέδου στην περιοχή της Νεάπολης.

Εικόνα 3.10: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στη Λάρισα

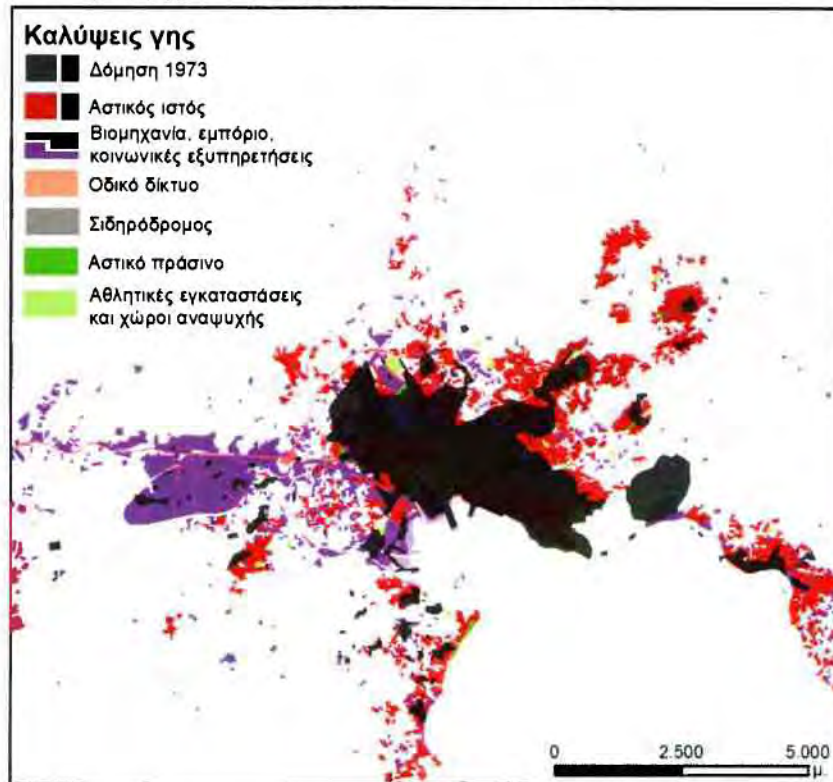


Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Βόλος

Στην πόλη του Βόλου οι καλύψεις στις περιοχές επέκτασης παρουσιάζουν αντίστοιχη δομή με τις προηγούμενες περιπτώσεις. Οι περιοχές κατοικίας αποτελούν την κύρια μορφή επέκτασης του αστικού χώρου, αλλά εξίσου σημαντική είναι η βιομηχανική – βιοτεχνική και εμπορική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε στα δυτικά – νοτιοδυτικά της πόλης και κυρίως στη ΒΙΠΕ που δημιουργήθηκε τη δεκαετία του '70 και περιμετρικά της. Από τις υπόλοιπες κατηγορίες καλύψεων δεν παρουσιάζεται αξιόλογη εξέλιξη παρά μόνο στην περιοχή της Νέας Ιωνίας, όπου κατασκευάστηκαν οι αθλητικές εγκαταστάσεις για τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004.

Εικόνα 3.11: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στο Βόλο



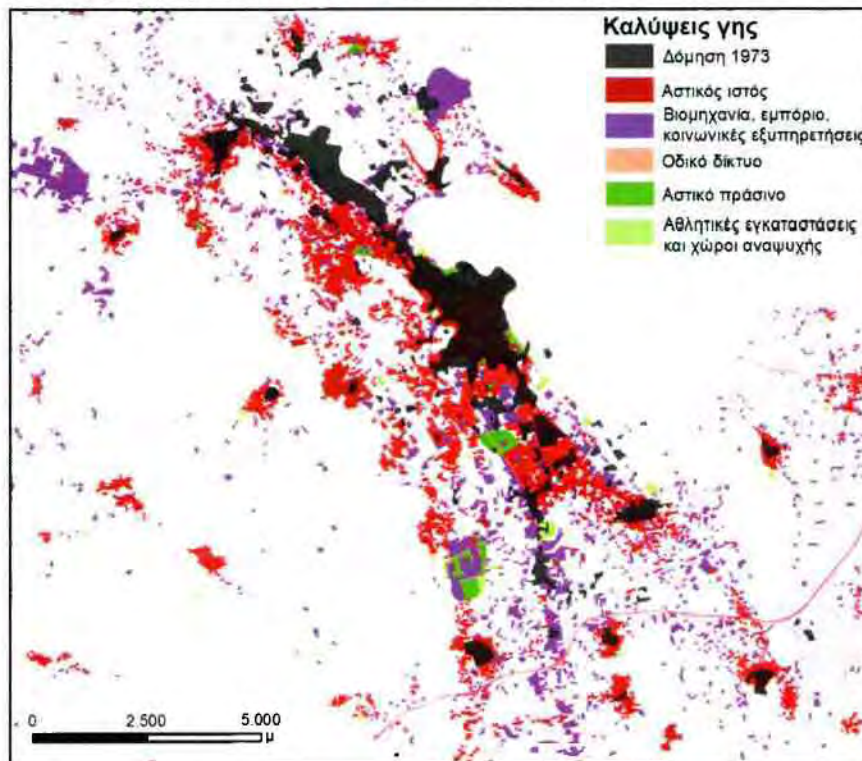
Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Ιωάννινα

Στην περιοχή των Ιωαννίνων προκύπτουν παρόμοια αποτελέσματα ως προς την ταξινόμηση των αστικών επεκτάσεων σε καλύψεις γης. Στη βόρεια πλευρά της πόλης οι αστικές επεκτάσεις παρουσιάζουν σε κάποιο βαθμό συνοχή, όπου αναπτύχθηκαν κυρίως οικιστικές περιοχές, ενώ οι παραγωγικές δραστηριότητες εντοπίζονται σε περιορισμένη παρόδια συγκέντρωση κοντά στην περιοχή του αεροδρομίου, καθώς και σε οργανωμένη μορφή στο χώρο της ΒΙΠΕ στα βορειοδυτικά. Αντίθετα στη νότια πλευρά όπου η πόλη εξαπλώθηκε σε μεγαλύτερο βαθμό παρατηρείται μεγαλύτερη διασπορά των επεκτάσεων. Η επέκταση των περιοχών κατοικίας παρατηρείται σε συνέχεια του προϋφισταμένου αστικού ιστού με αποτέλεσμα η πόλη των Ιωαννίνων να ενωθεί οικιστικά με τις περιοχές της Ανατολής και του Κατσικά. Οι εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από την παρόδια συγκέντρωση στην εθνική οδό Ιωαννίνων – Αθηνών και στον άξονα του πανεπιστημίου είναι ιδιαίτερα διάσπαρτες στον υπόλοιπο χώρο της περιοχής. Στην ίδια κατηγορία εντάσσονται η κατασκευή της σημερινής πανεπιστημιούπολης και το πανεπιστημιακό νοσοκομείο. Στον τομέα των μεταφορών υπερτερεί η κατασκευή της Εγνατίας οδού στα νότια, καθώς και η κατασκευή της περιφερειακής οδού στα δυτικά. Το αστικό πράσινο στις περιοχές επέκτασης

συγκεντρώνεται στο πάρκο Πυρσινέλα στη νότια πλευρά, καθώς και στο χώρο του πανεπιστημίου, ενώ στην κατηγορία των αθλητικών εγκαταστάσεων αναφέρεται η κατασκευή του πανηπειρωτικού σταδίου στη νότια είσοδο.

Εικόνα 3.12: Καλύψεις γης των αστικών επεκτάσεων στα Ιωάννινα



Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

3.3.2 ΔΥΝΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΠΛΩΣΗ

Σε κάθε περίπτωση από τις πέντε πόλεις υπήρξαν ορισμένοι φραγμοί ως προς την εξάπλωση σε ορισμένες κατευθύνσεις λόγω του αναγλύφου ή συγκεκριμένων χρήσεων γης (πχ αεροδρόμια, ΒΙΠΕ), ενώ πεδινές και προσπελάσιμες περιοχές με αγροτική κυρίως χρήση αποδείχτηκαν δυνητικά κατάλληλες για ανάπτυξη αστικών χρήσεων. Σε κάθε πόλη οι περιοχές στις οποίες εξαπλώθηκαν οι αστικές χρήσεις είναι οι εξής:

Πάτρα

Στην περίπτωση της Πάτρας οι μεγαλύτεροι φραγμοί ως προς την εξάπλωση της πόλης αποτελούνται από τη θάλασσα στα δυτικά και το Παναχαϊκό όρος στα ανατολικά. Ως εκ τούτου οι συνθήκες ευνόησαν την επέκταση προς τα βόρεια και προς τα νότια και ιδιαίτερα στο παράκτιο μέτωπο, το οποίο τόσο στην προκειμένη περίπτωση όσο και γενικότερα στην Ελλάδα αποτελεί την σημαντικότερη κατηγορία του χώρου που επιβαρύνεται από την οικιστική επέκταση. Σημαντικές λειτουργίες της πόλης, όπως το

πανεπιστήμιο και το πανεπιστημιακό νοσοκομείο χωροθετήθηκαν στα βόρεια της πόλης και συγκεκριμένα στο Ρίο, περιορίζοντας τις περιοχές κατοικίας μεταξύ της εθνικής οδού και της θάλασσας. Το ιδανικό ανάγλυφο, η γειτνίαση με τη θάλασσα και η υψηλή κατάτμηση της γης συνέτειναν στην ανάδειξη αυτών των περιοχών για τη δημιουργία κατοικιών κυρίως για τα υψηλότερα εισοδήματα. Στη νότια και νοτιοανατολική πλευρά της πόλης οι νέες περιοχές κατοικίας αφορούν σε χαμηλότερα εισοδήματα και κοινωνικά στρώματα (Μαλούτας, 2000: 46 – 55), καθώς θεωρούνται πιο υποβαθμισμένες και έχουν χαμηλότερη αξία γης. Η βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα της περιοχής είναι επίσης εμφανής σε αυτές τις περιοχές συντελώντας στις συγκρούσεις των χρήσεων γης και στην περαιτέρω αισθητική υποβάθμισή τους. Συνοπτικά, η εξάπλωση της πόλης τις τελευταίες δεκαετίες ενέτεινε την επιμήκη δομή της, καθώς η ευρύτερη αστική περιοχή που δημιουργήθηκε από τον Άγιο Βασίλειο μέχρι την Παραλία αναπτύσσεται σε μήκος περίπου 15 χιλιομέτρων και σε πλάτος 2 – 5 χιλιομέτρων.

Ηράκλειο

Η αστική περιοχή του Ηρακλείου οριοθετείται στα βόρεια από το θαλάσσιο μέτωπο, στα ανατολικά από το αεροδρόμιο και τη ΒΙΠΕ της πόλης και στα δυτικά από τη βιομηχανική συγκέντρωση στην περιοχή Λινοπεράσματα. Στην κατεύθυνση ανατολή – δύση η περιοχή ανάμεσα από τα παραπάνω όρια και ιδιαίτερα το παράκτιο μέτωπο αυτής αστικοποιήθηκε στην πλειοψηφία της τις τελευταίες δεκαετίες. Στα νότια της περιοχής παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη διάχυση του αστικού χώρου, καθώς ήδη από τη δεκαετία του '70 είναι ορατό ότι η εθνική οδός δεν κατάφερε να αποτελέσει φραγμό. Στην περιοχή μεταξύ της εθνικής οδού και του αρχαιολογικού χώρου της Κνωσού σημειώθηκε τις τελευταίες δεκαετίες το μεγαλύτερο ποσοστό της αστικής εξάπλωσης, ενώ και σε άλλες περιοχές νότια της εθνικής οδού και προς την ενδοχώρα του νομού Ηρακλείου αναπτύχθηκαν παρόδιες χρήσεις βιομηχανικού, βιοτεχνικού και εμπορικού χαρακτήρα, καθώς και σημαντικές υπηρεσίες υπερτοπικού χαρακτήρα (πανεπιστήμιο, ΤΕΙ, πανεπιστημιακό νοσοκομείο).

Λάρισα

Η αστική εξάπλωση στην περιοχή της Λάρισας συνάντησε ορισμένα όρια που μέχρι και σήμερα κατάφεραν να διατηρήσουν τη δομή της σε πολλές περιοχές σχετικά ανέπαφη. Η εντατική οικιστική ανάπτυξη της πόλης από το '80 μέχρι πρόσφατα μέσω της

αντιπαροχής και της ύπαρξης υψηλών συντελεστών δόμησης συνέβαλλαν στην αύξηση του οικιστικού αποθέματος στις κεντρικές περιοχές με αποτέλεσμα τη συγκράτηση της περαιτέρω εκτατικής οικιστικής ανάπτυξης. Τα πιο σημαντικά όρια ως προς την εξάπλωση του αστικού ιστού αποτελούν το αεροδρόμιο στα βορειοανατολικά, η εσωτερική και εξωτερική κοίτη του Πηνειού στα βόρεια – βορειοδυτικά, καθώς και η περιφερειακή οδός Λάρισας – Τρικάλων στα νοτιοδυτικά της πόλης. Αντίθετα η ΠΕΟ Αθηνών – Θεσσαλονίκης που κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '60 δεν κατάφερε να συγκρατήσει την επέκταση της πόλης στα ανατολικά και ιδιαίτερα από τότε που η οδός απέκτησε αστικά χαρακτηριστικά με την κατασκευή της ΝΕΟ που παρακάμπτει την πόλη στα τέλη του '90. Η εντός σχεδίου εξάπλωση των αστικών χρήσεων συντελέστηκε σε πολεοδομικές ενότητες που δομήθηκαν εξ' αρχής τις τελευταίες δεκαετίες στα νότια και νοτιοανατολικά της πόλης μέχρι τα όρια της περιφερειακής. Το χαμηλό ανάγλυφο σε συνδυασμό με την ύπαρξη αρκετών υπεραστικών αξόνων που συγκλίνουν στην πόλη συνέτειναν στην παρόδια συγκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η ύπαρξη δορυφορικών οικισμών σε μικρή απόσταση από την πόλη, οι χαμηλές αξίες γης και η εύκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση αποτέλεσαν τα βασικά πλεονεκτήματα για την εξάπλωση – προαστικοποίηση της κατοικίας.

Βόλος

Η περιοχή του Βόλου περιβάλλεται σχεδόν εξ' ολοκλήρου είτε από φυσικούς περιορισμούς (θαλάσσιο μέτωπο, έντονο ανάγλυφο) είτε από χρήσεις που απέτρεψαν σε μεγάλο βαθμό την εξάπλωση της πόλης. Η εντατική οικιστική ανάπτυξη έναντι της εκτατικής διατήρησε σε μεγάλο βαθμό τη δομή της πόλης, καθώς συγκριτικά με τις υπόλοιπες πόλεις η αστική περιοχή του Βόλου σημείωσε το χαμηλότερο ποσοστό αστικής εξάπλωσης. Η οικιστική ανάπτυξη του αστικού ιστού διακόπτεται στα ανατολικά από το λόφο της Γορίτσας και κατ' επέκταση από την τσιμεντοβιομηχανία της ΑΓΕΤ, στα δυτικά από τη ΒΙΠΕ της πόλης και στα βόρεια περιορίζεται από το Πήλιο. Η εξάπλωση της πόλης είναι εμφανής στην περιοχή της Νεάπολης (νοτιοδυτικά), καθώς και στις βορειοδυτικές περιοχές στη Νέα Ιωνία. Περιμετρικά της ΒΙΠΕ συγκεντρώθηκαν παρόδιες χρήσεις εμπορικού και βιοτεχνικού χαρακτήρα, όπως αντίστοιχα και στις οδούς Βόλου – Λάρισας και Βόλου – Διμηνίου. Η δημιουργία νέων αστικών χρήσεων και ιδιαίτερα κατοικίας σε παραθαλάσσιες περιοχές και οικισμούς περιμετρικά της πόλης (κυρίως στις Αλυκές και στην Αγριά) αποτελούν έκφραση της ζήτησης για προαστικοποίηση της κατοικίας.

Ιωάννινα

Η πόλη των Ιωαννίνων αναπτύσσεται στη δυτική όχθη της λίμνης Παμβώτιδας, ενώ η δόμηση στο δυτικό τμήμα περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό απ'τους λόφους στους οποίους δημιουργήθηκε το περιαστικό δάσος. Κατ' επέκταση η εξάπλωση της αστικής περιοχής συντελέστηκε εν μέρει προς τα βόρεια λόγω της ύπαρξης του αεροδρομίου και κυρίως προς τα νότια όπου δεν υπήρχαν ισχυροί φραγμοί ως προς τον περιορισμό της δόμησης. Η παρόδια συγκέντρωση επιχειρήσεων εντάθηκε επίσης προς τα νότια και συγκεκριμένα στον άξονα Ιωαννίνων – Αθηνών (ιδιαίτερα μετά την κατασκευή της Εγνατίας οδού) αλλά και στον άξονα που συνδέει την πόλη με το πανεπιστήμιο της πόλης και το πανεπιστημιακό νοσοκομείο. Συμπερασματικά η επιμήκης δομή που απέκτησε η αστική περιοχή των Ιωαννίνων μοιάζει σε μεγάλο βαθμό με τη δομή της Πάτρας, καθώς αναπτύσσεται σε μήκος περίπου 10 χιλιομέτρων και πλάτους 1 – 2 χιλιομέτρων.

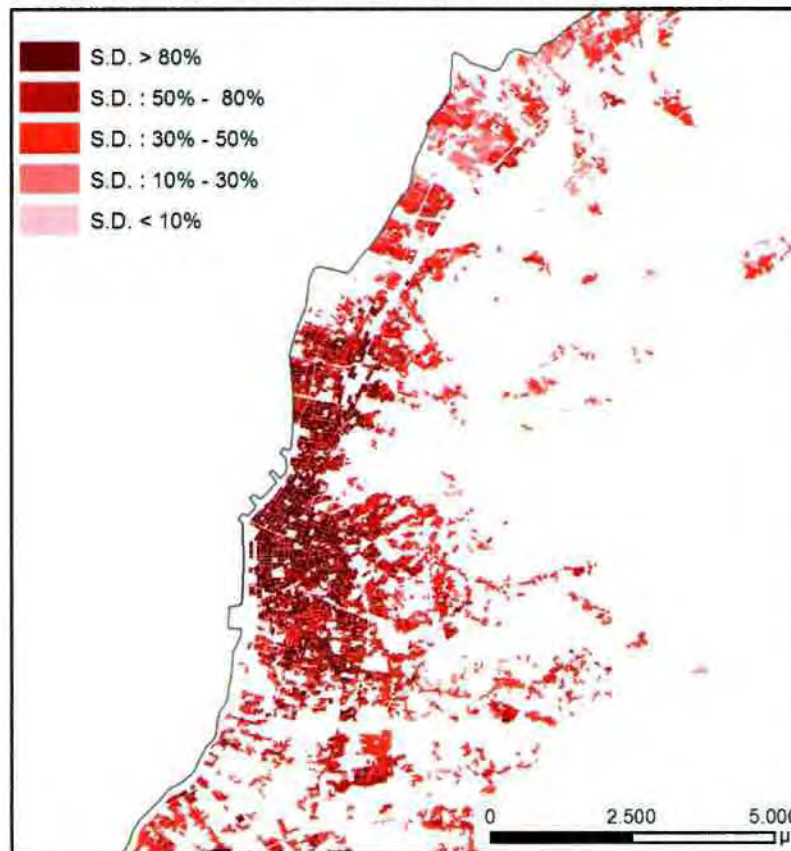
3.3.3 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ

Η αστική εξάπλωση όπως προκύπτει από τη συνισταμένη απόψεων στη διεθνή βιβλιογραφία ορίζεται ως η διάχυτη επέκταση των αστικών περιοχών με χαμηλές πυκνότητες στην περιβάλλουσα ύπαιθρο. Στη μελέτη περίπτωσης των πέντε μεσαιών ελληνικών πόλεων, όπως και σε κάθε πόλη γενικά γίνεται αντιληπτή αυτή η αίσθηση ότι στα κέντρα των αστικών περιοχών υπάρχουν υψηλότερες πυκνότητες λόγω των υψηλότερων συντελεστών δόμησης. Περιμετρικά των κεντρικών περιοχών, όπου οι περιοχές κατοικίας διαθέτουν χαμηλότερους συντελεστές δόμησης και ως εκ τούτου δημιουργείται περισσότερο η αίσθηση της 'γειτονιάς' παρατηρούνται χαμηλότερες πυκνότητες. Παρ' όλα αυτά η κάλυψη του εδάφους από δομημένες επιφάνειες μειώνεται αλλά σε αρκετές περιπτώσεις όχι σε αντίστοιχο βαθμό, καθώς η υψηλή κατάτμηση της γης και η μικροϊδιοκτησία συντελούν στην ολοσχερή δόμηση της γης, ακόμα και σε προάστια των πόλεων. Η μείωση της κάλυψης του εδάφους είναι περισσότερο εμφανής σε μικρότερους οικισμούς, αλλά δεν μπορεί να θεωρηθεί απόλυτο το γεγονός ότι το ποσοστό κάλυψης του εδάφους σε κάθε περίπτωση βαίνει συνεχές ή ελάχιστα μειωμένο από το κέντρο στα προάστια των πόλεων.

Το πρόγραμμα Urban Atlas του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για το Περιβάλλον (European Environment Agency) αποτυπώνει τις καλύψεις γης με έτος αναφοράς το 2010 για όλες τις μητροπολιτικές περιοχές της Ευρώπης με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων μεταξύ των οποίων και οι αντίστοιχες περιοχές των πέντε μεσαιών πόλεων της

Ελλάδας. Μεταξύ των καλύψεων που χρησιμοποιεί το πρόγραμμα περιλαμβάνεται η κατηγορία του αστικού ιστού που απαρτίζεται από περιοχές κατοικίας αλλά και κτίρια ειδικών πολεοδομικών λειτουργιών διαφόρων χρήσεων¹⁰. Η συγκεκριμένη κατηγορία αποτελεί την κυρίαρχη κάλυψη στις αστικές περιοχές των πέντε πόλεων όπως διαπιστώνεται στις εικόνες 3.6 – 3.10, η οποία υποδιαιρείται σε πέντε κατηγορίες ανάλογα με το ποσοστό κάλυψης του εδάφους των οικοδομικών τετραγώνων ή και οικιστικών συγκεντρώσεων χαμηλής κλίμακας. Το ποσοστό κάλυψης εδάφους από δομημένες επιφάνειες συνιστά το βαθμό σφράγισης του εδάφους (Sealing Degree) (eusoils.jrc.ec.europa.eu). Η ταξινόμηση του αστικού ιστού στις πέντε υποκατηγορίες με τη χρήση των δεδομένων του Urban Atlas έχει τα παρακάτω αποτελέσματα:

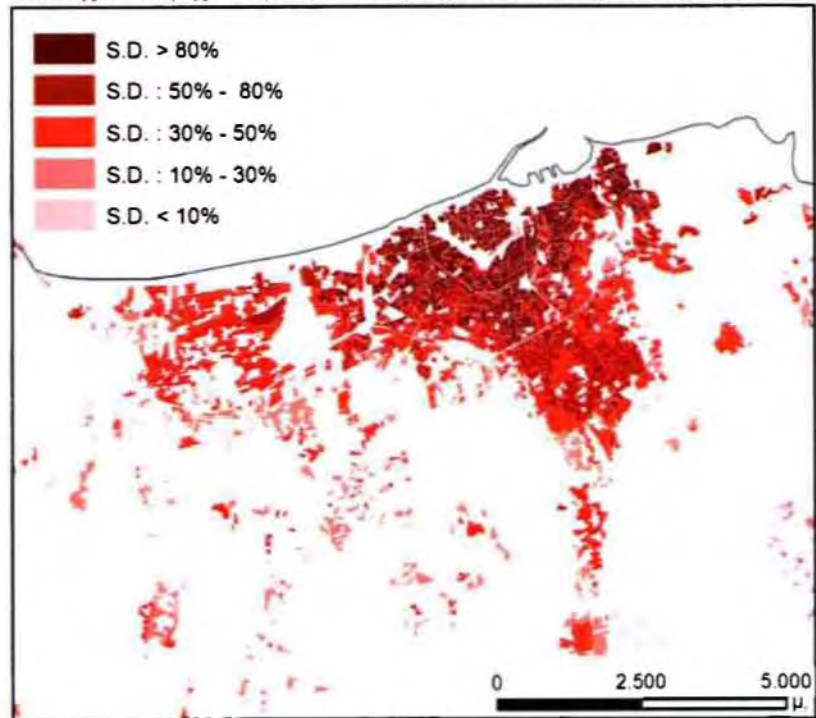
Εικόνα 3.13: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στην Πάτρα



Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

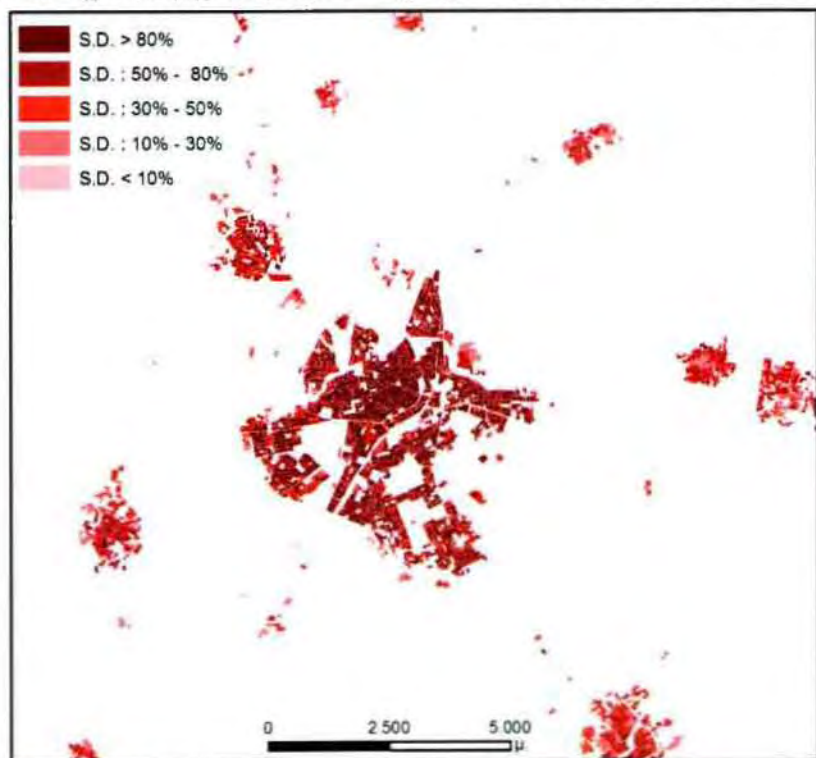
¹⁰ Βλ. ΠΔ/23-2-87 «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης» και συγκεκριμένα άρθρο 1 § Β

Εικόνα 3.14: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στο Ηράκλειο



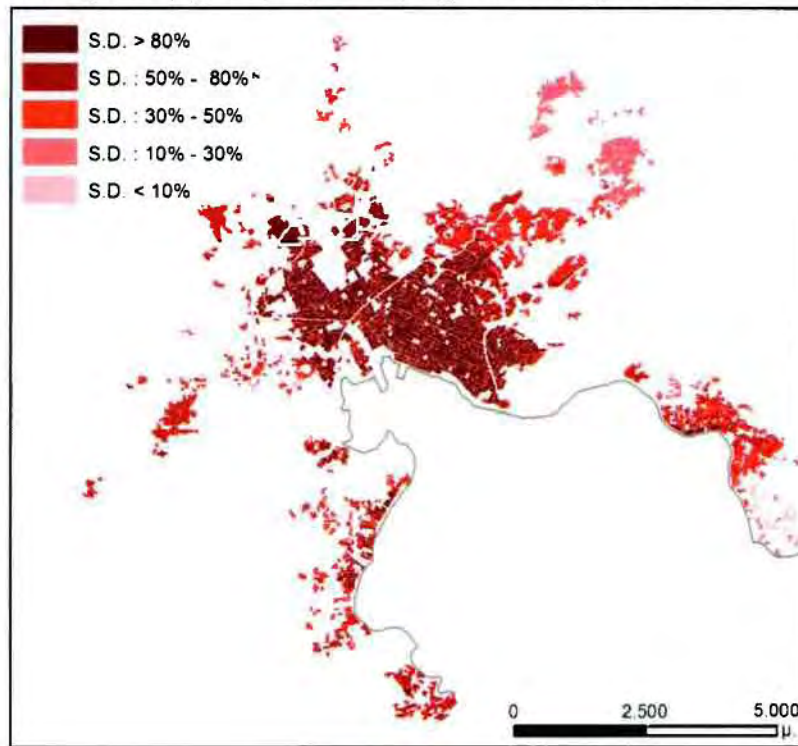
Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Εικόνα 3.15: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στη Λάρισα



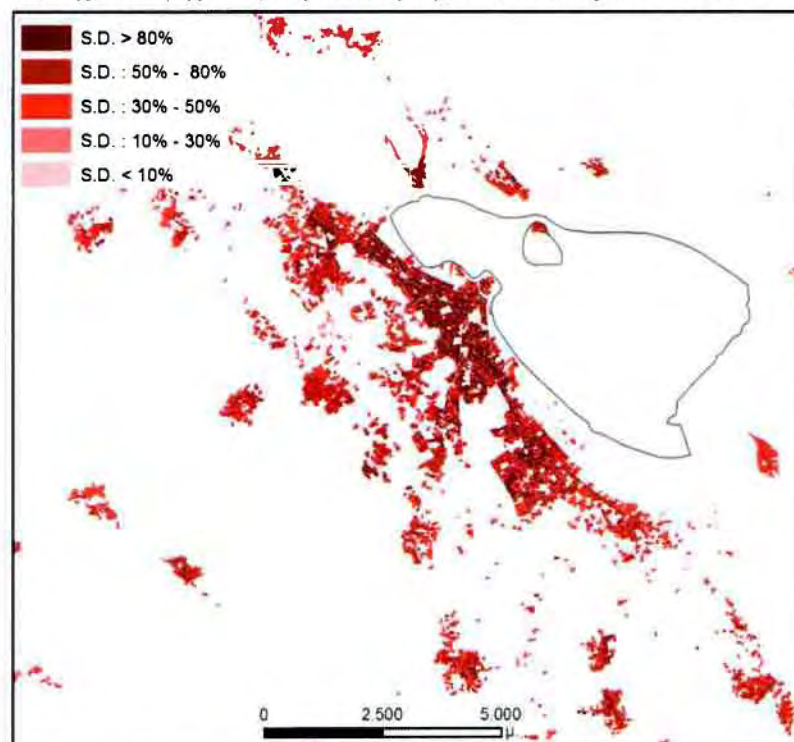
Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Εικόνα 3.16: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στο Βόλο



Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Εικόνα 3.17: Δείκτης κάλυψης εδάφους των περιοχών κατοικίας στα Ιωάννινα



Πηγή: Urban atlas, ίδια επεξεργασία

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις παραπάνω εικόνες διαφοροποιούνται μεταξύ των πέντε πόλεων. Στις πόλεις της Λάρισας και του Βόλου η πλειοψηφία του

αστικού ιστού εμπίπτει στην πρώτη κατηγορία, όπου το δομημένο έδαφος καταλαμβάνει πάνω από 80% του συνολικού εδάφους καθιστώντας το αστικό περιβάλλον συνεχές και πυκνοδομημένο ακόμη και στις περιοχές αστικών επεκτάσεων. Στους όμορους οικισμούς των δύο πόλεων παρατηρείται μεγάλη διακύμανση, όπου τα ποσοστά κάλυψης βαίνουν μειωμένα είτε σε μικρό είτε σε μεγάλο βαθμό. Η αντίστοιχη εικόνα για τις πόλεις της Πάτρας και των Ιωαννίνων παρουσιάζει μεγαλύτερη διακύμανση του ποσοστού κάλυψης εδάφους, καθώς οι κεντρικές περιοχές εμπίπτουν κατά βάση στην πρώτη κατηγορία (S.D > 80%), ενώ σε λιγότερο κεντρικές απαντώνται τμήματα τόσο της πρώτης όσο και της δεύτερης κατηγορίας (S.D 50% - 80%). Οι όμοροι οικισμοί της Πάτρας παρουσιάζουν μικρότερα ποσοστά κάλυψης και ιδίως στα βόρεια, όπου σε αρκετά τμήματα η δόμηση είναι ασυνεχής, ενώ αντίστοιχα στην περίπτωση των Ιωαννίνων παρατηρούνται μεγαλύτερα (κυρίως μεταξύ 50% και 80%). Η περίπτωση του Ηρακλείου παρουσιάζει τη μεγαλύτερη διαφοροποίηση, καθώς η περιοχή κατά βάση του πολεοδομικού κέντρου ανήκει στην πρώτη κατηγορία, ενώ βαίνει μειωμένη σε ομοιόμορφη δομή μέχρι τις παρυφές της πόλης, όπου παρατηρούνται αρκετά τμήματα της τρίτης κατηγορίας (S.D 30% - 50%). Η συγκεκριμένη διαφοροποίηση της πόλης του Ηρακλείου έγκειται στην υπέρμετρη διάχυση των αστικών χρήσεων στον περιαστικό χώρο σε σχέση με τις υπόλοιπες 4 πόλεις, καθώς το ποσοστό κάλυψης του εδάφους από δομημένες επιφάνειες σε πολλές περιοχές δεν ξεπερνάει το 30% (S.D < 30%).

Το συμπέρασμα που προκύπτει έχει να κάνει με τις ιδιαίτερες πολεοδομικές συνθήκες της κάθε πόλης όπου είτε διαμορφώνεται συμπαγής δομή¹¹ ακόμη και σε περιοχές που επεκτείνεται ο αστικός ιστός είτε το ποσοστό κάλυψης του εδάφους από δομημένες επιφάνειες περιορίζεται σε μη κεντρικές περιοχές. Συνακόλουθη είναι και η υιοθέτηση ευρείου πλαισίου αντίληψης του σχεδιασμού για την οργάνωση του χώρου και εν προκειμένω του αστικού και των περιοχών εξάπλωσης.

¹¹ Η συγκεκριμένη αναφορά δύναται να διαμορφώσει διαφορετικά συμπεράσματα όπου ο όρος συμπαγής δεν αντικατοπτρίζει μόνο τη βιώσιμη προοπτική του όρου για το αστικό περιβάλλον, αλλά και τη χρήση του για να υποδηλώσει τη συνεχή – αδιάκοπη δόμηση και κάλυψη σε μεγάλο βαθμό του φυσικού εδάφους από δομημένες επιφάνειες

3.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Η εξάπλωση των αστικών περιοχών των μεσαιών πόλεων όπως αποτυπώθηκε και μελετήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια αποδεικνύεται ότι αφορά όλες τις αστικές χρήσεις και όχι μόνο την κατοικία όπως συνέβαινε σε παλιότερες περιόδους με σκοπό την αναζήτηση ενός καλύτερου περιβάλλοντος διαβίωσης. Οι χώροι απασχόλησης, αναψυχής και κατανάλωσης κατέχουν σημαντικό πλέον ποσοστό ως προς τις νέες καλύψεις, καθιστώντας δυσκολότερη την οργάνωση του αστικού και περιαστικού χώρου. Η αστική εξάπλωση και ιδιαίτερα σε ανεξέλεγκτη μορφή προκαλεί σημαντικά προβλήματα στο περιβάλλον και στους πόρους του με άμεσο τρόπο (περιορισμός αγροτικών εκτάσεων, αλλοίωση του τοπίου, καταστροφή χλωρίδας και πανίδας) ή έμμεσο (αυξημένη κατανάλωση καυσίμων, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση, φαινόμενο θερμοκηπίου κ.ά). Η εξάπλωση συμβάλλει επίσης στη δημιουργία οικονομικού και κοινωνικού διαχωρισμού (Ανδρικοπούλου, 2007: 116 – 118).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός ο οποίος αποτελεί έκφραση της πολεοδομικής πολιτικής επιφορτίστηκε με το ρόλο του ελέγχου της αστικής ανάπτυξης και κυρίως της επέκτασης των αστικών περιοχών. Στην Ελλάδα όπως και σε κάθε κράτος η πολιτική ανάσχεσης των αστικών επεκτάσεων περιλαμβάνει τον περιορισμό ή την απαγόρευση της δόμησης στον περιαστικό και κατ' επέκταση εξωαστικό χώρο. Στην περίπτωση της Ελλάδας γίνεται προσπάθεια για απαγόρευση της δόμησης σε ορισμένες περιοχές φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, ωστόσο η έλλειψη ολοκληρωμένης προστασίας και διαχείρισής τους, καθώς και ολοκληρωμένων δικτύων περιοχών με αυτά τα χαρακτηριστικά συντελεί πολλές φορές στην καταστροφή και στην εξάπλωση του δομημένου περιβάλλοντος σε αυτές¹². Ο περιορισμός της δόμησης στις υπόλοιπες εκτός σχεδίου περιοχές υπόκειται στο καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης, ενώ με το Ν.1337/83 δημιουργήθηκε η Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου. Παρά το γεγονός ότι οι ΖΟΕ εισήχθησαν ήδη αργά στη νομοθεσία και παρά το βαθμό εφαρμογής τους και την αποτελεσματικότητά τους αποτέλεσαν το πρώτο βασικό εργαλείο ως προς την ανάσχεση της αστικής εξάπλωσης (Ανδρικοπούλου, 2007: 116 – 118).

Πέρα από τη χρήση των ΖΟΕ ο Ν.1337/83 αποτέλεσε το σημαντικότερο στοιχείο του θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα για τον πολεοδομικό σχεδιασμό μετά το π.δ του 1923,

¹² Χαρακτηριστικό παράδειγμα σε αυτή την περίπτωση αποτελεί η εξάπλωση της δόμησης σε δασικές περιοχές της Πεντέλης που κατά περιπτώσεις αποχαρακτήριστikan μετά τις πυρκαγιές της δεκαετίας του '90

καθώς προβλέπεται για πρώτη φορά η σύνταξη ΓΠΣ στα οποία μεταξύ άλλων προσδιορίζεται η επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων και γενικότερα των οικισμών. Ειδικότερα για το ζήτημα αυτό προβλέπεται ότι οι αστικές περιοχές επεκτείνονται κατά γειτονίες κύριας κατοικίας, οι οποίες έχουν ως χαρακτηριστικό την ανάμειξη συμβατών χρήσεων γης (πολυλειτουργικότητα). Η ανάμειξη των χρήσεων γης κρίνεται ως απαραίτητη για τη βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος και τη συνεκτικότητά του, με την οποία περιορίζεται σε κάποιο βαθμό η ανεξέλεγκτη εξάπλωσή του. Λίγα χρόνια αργότερα συντάσσεται το Π.Δ της 23-2-1987 για τον καθορισμό των κατηγοριών και του περιεχόμενου των χρήσεων γης με το οποίο διαστρεβλώνεται πλήρως ο χαρακτήρας και το περιεχόμενο του Ν.1337/83, καθώς τα εγκεκριμένα σχέδια επεκτείνονται κατά γειτονίες με αυστηρά διαχωρισμένες χρήσεις γης. Έτσι οι επεκτάσεις με μονολειτουργική χρήση γης γίνονται σε περιοχές κατοικίας ή άλλων ειδικών χρήσεων κατά προτεραιότητα πυκνοδομημένων (αυθαιρέτων). Η μονολειτουργική χρήση και ειδικότερα η αμιγής κατοικία θεωρείται επιθυμητή από τις τοπικές κοινωνίες που συναινούν σε αυτή τη λογική επέκτασης των σχεδίων. Ο λόγος της αποδοχής αυτής έγκειται στο γεγονός ότι η παρουσία της αμιγούς κατοικίας διαφυλάσσει περισσότερο το περιβάλλον, στην ουσία όμως οι περιοχές αυτές διαμορφώνονται σε μονότονες «υπνουπόλεις» χωρίς το χαρακτηριστικό της γειτονιάς, ενώ ο δημόσιος χώρος (δρόμοι, πλατείες) τείνει απλά να εξυπηρετεί τον ιδιωτικό. Το κράτος στηριζόμενο στην πελατειακή δομή δεν παρεμβαίνει προκειμένου να άρει αυτές τις αντιφάσεις και να αναστρέψει την παραπάνω κατάσταση και ως επακόλουθο δεν επιτεύχθηκε ο περιορισμός της αστικής εξάπλωσης που σε συνδυασμό με την αυθαίρετη δόμηση δημιουργήθηκαν οικιστικές – αστικές περιοχές με ασαφή όρια. Η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού ενέτεινε το πρόβλημα, ενώ το μεγαλύτερο μειονέκτημα του Ν.1337/83 αποτελεί ο σχεδιασμός των πολεοδομημένων ή των περιοχών προς πολεοδόμηση και όχι των εκτός σχεδίου περιοχών. Με βάση αυτό το κενό συντάχθηκε ο Ν.2508/97 που προβλέπει νέα πολεοδομικά σχέδια (ΓΠΣ – ΣΧΟΟΑΠ) στα οποία περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός και των εκτός σχεδίου περιοχών προκειμένου να καλυφθεί η έλλειψη του χωροταξικού σχεδιασμού αν και ο τελευταίος εμφανίστηκε λίγο αργότερα με το Ν.2742/99. Στην ουσία όμως και παλι ο Ν.2508/97 δεν θεωρείται ολοκληρωμένο πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς η επέκταση των πόλεων εξακολουθεί να γίνεται κατά γειτονίες και με τον διαχωρισμό των χρήσεων γης του Π.Δ της 23-2-1987 (Χριστοφιλόπουλος, 2002: 254 – 261).

Η σύγχρονη αντίληψη του πολεοδομικού σχεδιασμού που αποσκοπεί στη βιωσιμότητα και στην αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος αναδεικνύει ως βασικό εργαλείο την ανάμειξη των χρήσεων γης για τη διαμόρφωση συμπαγούς δομής και τον περιορισμό των επεκτάσεων. Με άλλα λόγια η πολιτική του ασαφούς και αντιφατικού πλαισίου και συγκεκριμένα το υφιστάμενο σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού για την επέκταση των αστικών περιοχών περιλαμβάνει παρωχημένες κατευθύνσεις οι οποίες εξυπηρετούν τοπικά συμφέροντα και κοινωνίες και δεν προάγει την ουσιαστική αναδιαμόρφωση και τη βιωσιμότητα του αστικού περιβάλλοντος. Για την αποφυγή ριζικών αλλαγών οι οποίες ενέχουν τον κίνδυνο της μη αποδοχής τους από την κοινωνία δύναται να προωθηθούν μεταβατικές κατευθύνσεις όπως η διεύρυνση των χρήσεων γης του Π.Δ της 23 – 2 – 1987 με τη δημιουργία ενδιάμεσης κατηγορίας κατοικίας από τη γενική και την αμιγή, καθώς και τον εμπλουτισμό της αμιγούς με χρήσεις άμεσης ανάγκης και εξυπηρέτησης.

Η αναδιαμόρφωση του πολεοδομικού καθεστώτος είναι μόνο η απαρχή στην αναχαίτιση της αστικής εξάπλωσης και στον γενικότερο ανασχεδιασμό του αστικού περιβάλλοντος. Η επίτευξη του στόχου πέρα από την κατάρτιση πολεοδομικών σχεδίων που συνάδουν με τα σύγχρονα αιτήματα της κοινωνίας για τη διαμόρφωση του χώρου και για συνοχή, έγκειται στη συναίνεση των ομάδων που διαφωνούν αλλά και στην κινητοποίηση του κράτους και των οργάνων της διοίκησης που επιφορτίζονται με την χάραξη, την εφαρμογή και τον έλεγχο της πολεοδομικής πολιτικής (Μέλισσας, 2007: 249 – 274).

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι εξελίξεις που συντελέστηκαν στο αστικό περιβάλλον ανέδειξαν την αστική εξάπλωση σε ένα από τα σημαντικότερα και πολυσύχναστα φαινόμενα που μεταβάλλουν τη δομή και τη φυσιογνωμία των πόλεων. Σε παλαιότερες εποχές οι μεγαλύτερες πόλεις παρουσίαζαν συμπαγή δομή και υψηλές πυκνότητες, ωστόσο η οικονομική τους ανάπτυξη μετά τη βιομηχανική επανάσταση προκάλεσε τη μετακίνηση τμημάτων του αγροτικού πληθυσμού σε αυτές διαμορφώνοντας έτσι τη νέα κατηγορία του αστικού πληθυσμού. Η αύξηση του πληθυσμού και οι υψηλές πυκνότητες άρχισαν να εξωθούν σταδιακά ομάδες ανθρώπων σε περιστατικές περιοχές με χαμηλότερες πυκνότητες, ενώ η εξώθηση αυτή υποστηρίχθηκε μετέπειτα και από την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Η αστική μεγέθυνση συνεχίστηκε με αμείωτους ρυθμούς τον 20^ο αιώνα στις πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Η νέα διάρθρωση της παραγωγής (συρρίκνωση αγροτικού κλάδου και διεύρυνση των κλάδων της μεταποίησης και ιδιαίτερα των υπηρεσιών) σε συνδυασμό με την τεχνολογική ανάπτυξη και την παγκόσμια αύξηση του πληθυσμού αποτέλεσαν τη βάση για την περαιτέρω αύξηση του πληθυσμού των πόλεων, με αποτέλεσμα να ενταθεί η διάχυση στον εξωαστικό αγροτικό χώρο. Οι γεωργικές και σε κάποιες περιπτώσεις οι δασικές εκτάσεις του περιστατικού χώρου μετατράπηκαν είτε σε αμιγώς αστικές είτε σε μεικτές όπου ο διαχωρισμός πόλης – υπαίθρου δεν είναι σαφής, αναδεικνύοντας άμεσα ή έμμεσα σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα.

Με τη σύσταση του νέου ελληνικού κράτους και τη σταδιακή προσχώρηση τμημάτων της επικράτειας σε αυτό ο πληθυσμός των περισσότερων πόλεων αρχίζει να αυξάνεται, ενώ σταδιακά εμφανίστηκαν τα πρώτα δείγματα αστικής εξάπλωσής. Παρ' όλα αυτά η εντατική ανάπτυξη των πόλεων ως κέντρα διαβίωσης πραγματοποιήθηκε στη μεταπολεμική περίοδο, όπου με τη σταδιακή άνθηση του τριτογενούς και εν μέρει του δευτερογενούς τομέα συνέρρευσε μεγάλο τμήμα του αγροτικού πληθυσμού στις μεγάλες αλλά και στις μεσαιές πόλεις. Η πολιτική οικιστικής ανάπτυξης που αναπτύχθηκε περιελάμβανε τόσο την εντατικοποίηση της οικοδόμησης στο εσωτερικό των προϋφισταμένων πολεοδομικών ιστών όσο και τις σημαντικές επεκτάσεις των πόλεων και ιδιαίτερα στην περίοδο της μεταπολίτευσης.

Η σταδιακή ανάπτυξη των μικρότερων πόλεων στην Ελλάδα και η μεταβίβαση και διάχυση δραστηριοτήτων σε αυτές (περιφερειακή διακυβέρνηση, υποδομές, ανάπτυξη βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων) συνέβαλλαν στην ανάδυση των

μικρότερων πόλεων ως κέντρα διαβίωσης με αποτέλεσμα την πληθυσμιακή τους αύξηση, την οικιστική τους ανάπτυξη και τη διεύρυνση των οικονομικών τους δραστηριοτήτων. Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους και λειτουργικών διαστάσεων αποδείχθηκαν σταδιακά ότι μπορούν να επωμιστούν περισσότερες λειτουργίες και να δημιουργήσουν ανάπτυξη όχι μόνο στα όρια των αστικών περιοχών τους αλλά και στην ευρύτερη ενδοχώρα που καλύπτουν συγκροτώντας περιοχές ολοκλήρωσης. Πλέον, εκτός από περιφερειακά κέντρα υπερτοπικής σημασίας χαρακτηρίζονται ως πρωτεύοντες αναπτυξιακοί πόλοι, καθώς η εμβέλειά τους ξεπερνάει κατά πολύ τα όρια της ενδοχώρας τους στα οποία περιορίζονται οι υπόλοιπες πόλεις φτάνοντας ακόμα και σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο. Η περιφερειακή πολιτική που ασκήθηκε από το κράτος δεν βασίστηκε σε κάποιου είδους σχεδιασμό, ωστόσο μέσα από μια σειρά παρεμβάσεων οι περιφέρειες και κατ' επέκταση τα κέντρα τους απέκτησαν αυξημένες αρμοδιότητες. Οι μεσαιές πόλεις της Ελλάδας πέρα από τη σταδιακή ανάπτυξη που σημείωσαν άρχισαν να εμφανίζουν τα αρνητικά χαρακτηριστικά που υπάρχουν στις μεγάλες πόλεις και που υποβαθμίζουν το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Τα σημαντικότερα και χαρακτηριστικά προβλήματα μεταξύ άλλων αφορούν στην πυκνή δόμηση των κεντρικών περιοχών, στην εξάπλωση των αστικών λειτουργιών στον περιαστικό χώρο και τις επακόλουθες συγκρούσεις των χρήσεων γης, την έλλειψη χώρων πρασίνου και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η μελέτη του φαινομένου της αστικής εξάπλωσης των μεσαίων πόλεων στην Ελλάδα ανέδειξε την αξιοσημείωτη επέκτασή τους στη διάρκεια των τελευταίων 40 χρόνων, ενώ τα ποσοστά αύξησης των δομημένων επιφανειών υπερτερούν της πληθυσμιακής αύξησης. Η ύπαρξη του φαινομένου είναι εμφανής και στις πέντε πόλεις, ωστόσο οι ιδιαίτερες πολεοδομικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε αστική περιοχή συντέλεσαν στην ανομοιογενή εξέλιξη του φαινομένου. Μεταξύ των καλύψεων που δημιουργήθηκαν περιλαμβάνονται κυρίως περιοχές κατοικίας αλλά και εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, καθώς και κοινωνικές εξυπηρετήσεις (εκπαίδευση, υγεία – πρόνοια κλπ). Η διεύρυνση των περιοχών αστικού πρασίνου και στις πέντε πόλεις υπήρξε ελάχιστη και περιορίστηκε σε μικρούς χώρους. Η κατεύθυνση της αστικής εξάπλωσης εξαρτήθηκε από την ύπαρξη ορισμένων φυσικών και μη φραγμών, ενώ πέρα από πεδινές αγροτικές εκτάσεις στις ευρύτερες περιοχές εντάθηκε η παρόδια συγκέντρωση εμπορικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων σε υπερτοπικούς οδικούς άξονες και η δόμηση στον παράκτιο χώρο. Η πυκνότητα των πόλεων βαίνει μειωμένη

από τις κεντρικές περιοχές προς τον εξωαστικό χώρο και ειδικότερα στις περιοχές όπου επεκτάθηκαν οι αστικές καλύψεις, ωστόσο δεν παρατηρείται μεγάλη αντιστοιχία και στα ποσοστά κάλυψης του εδάφους. Η υψηλή κατάτμηση της γης και η μικροϊδιοκτησία συντελούν στην υπέρμετρη δόμηση της γης σε περιοχές που επεκτάθηκαν διαχρονικά οι αστικές χρήσεις, πράγμα που διαπιστώθηκε σε μικρό ή μεγάλο βαθμό στις μεσαιές πόλεις.

Η αναχαίτηση της εξαστικής εξάπλωσης πραγματοποιείται εν μέρει με την προστασία ορισμένων περιοχών φυσικού και πολιτιστικού κάλλους και την απαγόρευση της δόμησης σε αυτές. Οι υπόλοιπες εξωαστικές περιοχές υπόκεινται είτε στο καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης είτε σε σχεδιαστικά εργαλεία που δημιουργήθηκαν σταδιακά. Το πρώτο από αυτά ήταν οι ΖΟΕ, οι οποίες, ωστόσο δεν εφαρμόστηκαν σε μεγάλο βαθμό και δεν επέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η δημιουργία των ΓΠΣ ανέλαβε την επέκταση των αστικών περιοχών, ωστόσο ο καθορισμός μονολειτουργικών χρήσεων γης μέσω του ΠΔ της 23-2-1987 ενέτεινε τη διάχυση των πόλεων και ιδιαίτερα των περιοχών κατοικίας.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν όσον αφορά το πλαίσιο διαμόρφωσης των οικιστικών επεκτάσεων έχουν να κάνουν με την ανάγκη αναδιοργάνωσης του υφιστάμενου συστήματος του πολεοδομικού σχεδιασμού και την υιοθέτηση ορισμένων κατευθυντήριων αρχών εναρμονισμένων με αυτές της αειφορικής διαχείρισης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος. Ο απώτερος σκοπός των αρχών αυτών αποτελείται από την προώθηση της συμπαγούς δομής των πόλεων, ενώ δύναται να επέλθουν με μεταβατικές διαδικασίες, προκειμένου να βρεθεί η τομή ανάμεσα στην εφαρμογή και στα άμεσα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου που εξυπηρετούνται από το υφιστάμενο σύστημα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αβδελίδη, Κ., (2010) «Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων». Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών
- Ανδρικοπούλου, Ε...[et al.], (2007) «Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη», Αθήνα: Κριτική
- Ασπρογέρακας, Ε., (2005) «Χαρακτηριστικά και αναπτυξιακό δυναμικό των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους». *Τόπος*, (24 – 25), σ. 145 - 151
- Bruegmann, R., (2005) “Sprawl: a compact history”, Chicago: The University of Chicago
- Γοσποδίνη, Ά., (1996) « Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορίας της πόλης και της πολεοδομίας». Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- ΓΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 128/Α/03.07.08), Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
- Committee on Spatial Development, (1999) “European Spatial Development Perspective”. Luxembourg: European Commission
- Couch, C., Leontidou, L. and Petschel – Held, G., (2007) “Urban sprawl in Europe – Landscapes, Land – use change & policy”. Oxford: Blackwell
- ΕΠΧΣΑΑ για την Βιομηχανία (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/13.4.09), Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία
- ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β/19.06.2009), Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό
- Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Πρόσβαση: e-demography.gr [τελευταία πρόσβαση 15-03-2013]
- Economics.gr «Η ελληνική οικονομία σε αριθμούς». Προσβάσιμο από: http://www.economics.gr/AllMedia/_gr/ [τελευταία πρόσβαση 17-03-2013]
- European Commission – Joint Research Center: “European Soil Portal – Soil Data and Information Systems”. Προσβάσιμο από: <http://eusoils.jrc.ec.europa.eu/library/themes/Sealing/> [τελευταία πρόσβαση: 17-06-2013]
- European Environment Agency (2010) “Urban atlas”. Προσβάσιμο από: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas> [τελευταία πρόσβαση 23-10-2012]
- European Environment Agency, (2006) “Urban sprawl in Europe – The ignored challenge”. Copenhagen: EEA

- European Spatial Planning Observation Network, (2006) “ESPON 1.4.1 - The Role of Small and Medium – Sized cities”. Vienna: Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning
- General Secretary of OECD, (2008) “ Trends in urbanisation and urban policies in OECD countries: What lessons from China?”. Organisation for economic cooperation and Development
- Θεοδωρά, Γ., Λουκάκης, Π. (2011) «Τυπολόγηση των Ελληνικών Πόλεων με Κριτήρια Περιφερειακής Εμβέλειας». *Αειχώρος*, (89), σ. 128 – 157
- Indian Institute of Science - Centre for Ecological Sciences (2012) “Geoinformatics for Urbanisation and Urban Sprawl pattern analysis”. Προσβάσιμο από: <http://www.ces.iisc.ernet.in/energy/paper/geoinformatics/results.htm> [τελευταία πρόσβαση 17-05-2013]
- Khallash, S., (2012) “Why medium-sized cities will prevail in the future”. Προσβάσιμο από: <http://www.scenariomagazine.com/why-medium-sized-cities-will-prevail-in-the-future/> [τελευταία πρόσβαση 23-04-2013]
- Μαλούτας, Θ., επιμ. (2000) «Οι πόλεις – Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας», Αθήνα – Βόλος: Εθνικό κέντρο Κοινωνικών ερευνών – Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Μέλισσας, Δ. (2007) «Οι χρήσεις γης και το γενικό πολεοδομικό σχέδιο», Αθήνα – Θεσσαλονίκη: Σάκκουλα
- Νόμος 1337/1983 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις»
- Νόμος 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»
- Οικονόμου, Δ. (2009) «Σημειώσεις Χωροταξικής Πολιτικής», Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Small and Medium-Sized Towns (SMESTO) – Final Report”. Vienna: Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning
- U.S Geological Survey: “Earth explorer”. Προσβάσιμο από: earth-explorer.usgs.gov [τελευταία πρόσβαση: 14-03-2013]
- Χριστοφιλόπουλος, Δ. (2002) «Πολιτιστικό περιβάλλον – Χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη», Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία – Π. Ν. Σάκκουλας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000118187