

**Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας**  
**Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και**  
**Περιφερειακής Ανάπτυξης**

**ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ**



**Σωτήρης Παυλέας**

**Τίτλος Διατριβής: *Η Δομή και η Ανάπτυξη του ελληνικού  
συστήματος αστικών κέντρων***

**Βόλος, Ιανουάριος 2014**

***Στους γονείς μου και στην αδερφή μου***

**Συμβουλευτική Επιτροπή Επίβλεψης:**

**Γιώργος Πετράκος, Καθηγητής**

**Δημήτρης Οικονόμου, Καθηγητής**

**Ιωάννης Ψυχάρης, Αναπληρωτής Καθηγητής**

***Ευχαριστίες***

Με την ολοκλήρωση της διατριβής, αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου σε όλους εκείνους που συνέβαλαν στην τελική διαμόρφωσή της. Κατ' αρχάς, θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γιώργο Πετράκο, για τη συνεχή παρακολούθηση και καθοδήγηση, την παροχή κάθε δυνατής βοήθειας και τις καίριες συμβουλές, υποδείξεις και παρατηρήσεις του, καθώς και στα υπόλοιπα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής, τον καθηγητή Δημήτρη Οικονόμου και τον αναπληρωτή καθηγητή κ. Ιωάννη Ψυχάρη, για την ενθάρρυνση, την υποστήριξη, το συνεχές ενδιαφέρον και την επιστημονική και όχι μόνο συμπαράστασή τους. Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω ιδιαίτερα, στους φίλους και διδάκτορες Παναγιώτη Αρτελάρη, Δημήτρη Καλλιώρα και Στέλιο Τσομπάνογλου για την ειλικρινή στήριξη και συμβολή τους στην προσπάθειά μου. Παράλληλα, το πέρας της έρευνας δεν θα ήταν εφικτό χωρίς την συνεργασία και τη διάθεση δεδομένων από τους Δρ. Γιώργο Κανδύλη (ΕΚΚΕ), Δρ. Μαρία Τσιάπα (ΤΜΧΠΠΑ) και Επίκουρο καθηγητή Αναστάσιο Καραγάνη (ΙΠΑ). Στο ίδιο πλαίσιο, ευχαριστίες απευθύνονται και στο Υπουργείο Παιδείας, μέσα από το Πρόγραμμα Πυθαγόρας II, οπότε και χρηματοδοτήθηκε σημαντικό μέρος της εκτενούς πρωτογενούς έρευνας.

Η συγγραφή και ολοκλήρωση της παρούσας Διατριβής, στη χρονική περίοδο της ζωής μου που έλαβε χώρα, αποτέλεσε για μένα ιδιαίτερα εσωτερική και πολύπλοκη διαδικασία, ένα σημαντικό προσωπικό στοίχημα, με πολλά προσωπικά κέρδη και απώλειες. Δεν υπάρχει συνδυασμός λέξεων για να εκφράσω το Ευχαριστώ, την υποχρέωση που νιώθω, την ταπεινότητα απέναντι τους και την στήριξη που έλαβα από δύο πολύ σπουδαίους ανθρώπους, τους γονείς μου, την μητέρα μου Φρειδερίκη και τον πατέρα μου Παναγιώτη. Υπό το ίδιο πρίσμα, η αδελφή μου Ρουμπίνη παραμένει ο καλύτερος άνθρωπος που γνωρίζω, η καλύτερη μου φίλη και η πιο αξιόπιστη παρουσία στη ζωή μου.

Η διδακτορική μου διατριβή αφιερώνεται στους γονείς μου, στην αδελφή μου, στους εμπνευσμένους δασκάλους, στους καλούς μου φίλους.

## **Περίληψη**

Οι ελληνικές πόλεις έχουν ανάγκη από συνεχή και ιδιαίτερη προσοχή. Αφενός, αντιμετωπίζουν μια σειρά από νέες προκλήσεις και νέες ευκαιρίες, οι οποίες προέρχονται από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Αφετέρου, αποτελούν όλο και περισσότερο μέρος ενός ευρύτερου συστήματος αστικών κέντρων με λειτουργικές διασυνδέσεις και αλληλεπιδράσεις. Παράλληλα, οι ελληνικές πόλεις έχουν στην πλειοψηφία τους συσσωρεύσει πολύπλοκα προβλήματα, τα οποία συχνά επηρεάζουν με αρνητικό τρόπο τη ζωή και τις επιλογές των κατοίκων τους. Τα εν λόγω προβλήματα αντανακλούν σε σημαντικό βαθμό την ανεπάρκεια των πολιτικών που έχουν ασκηθεί, καθώς και την ουσιαστική έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε αστικό επίπεδο.

Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στη γενικότερη καθημερινότητα ανθρώπων και νοικοκυριών. Η έλλειψη αστικής στρατηγικής οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανυπαρξία πληροφοριών για την οικονομική οργάνωση των πόλεων, τις παραγωγικές τους εξειδικεύσεις, το επίπεδο ανάπτυξης τους και το επίπεδο του κοινωνικού και οικονομικού τους εξοπλισμού.

Σκοπός της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής, είναι αρχικά η διερεύνηση της δομής και εξέλιξης του ελληνικού αστικού συστήματος. Στη συνέχεια, η κατανόηση των παραμέτρων που καθορίζουν την κοινωνικοοικονομική διάρθρωση των ελληνικών πόλεων, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ίδιων των κατοίκων για τις πόλεις τους, μέσα από μια εκτενή έρευνα πεδίου. Έπειτα, κατασκευάζεται οικονομετρικό μοντέλο, που να ερμηνεύει την οικονομική ανάπτυξη (ή συρρίκνωση) των πόλεων τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης. Επιβεβαιώνεται ότι το χωρικό αποτύπωμα της κρίσης και οι επιπτώσεις της στο επίπεδο ευημερίας του ελληνικού αστικού χώρου, αποτελεί μια σύνθετη, πολύπλοκη και δυναμική διαδικασία, η οποία χρήζει περισσότερης και βαθύτερης επιστημονικής διερεύνησης.

*Λέξεις κλειδιά: οικονομική και κοινωνική διάρθρωση, ανάπτυξη ελληνικών αστικών κέντρων, εξέλιξη αστικού συστήματος, οικονομική κρίση*

## **Abstract**

Greek cities are in constant need of special attention. On the one hand, they are facing new challenges and opportunities, which arise from a dynamic changing environment. On the other hand, their level of participation in wider urban systems is growing, being part of multiple interconnections and interactions. At the same time, it is widely accepted that Greek cities have concentrated serious and complex urban dysfunctions, degrading in various ways the choices and the quality of life of their citizens. In a way, these urban problems originate from the lack of concise diachronic national strategy at urban level.

During the recent years, the Greek urban system is undergoing significant transformations under the influence of economic crisis, reflecting changes in employment levels and structure, entrepreneurial activities and the general everyday life of people and households. This lack of urban strategy derives, in part, from the lack of organized statistical data for the productive organization and the broader economic and social framework of cities.

The broad aim of this Thesis is, firstly to explore the structure and the process of evolution of the Greek urban system. Secondly, analyze in a holistic way the economic and social structure of Greek cities. Then, an econometric model is constructed, which examines the economic performance of urban centers, during the recent years of economic crisis. It is eventually acknowledged that the spatial print of crisis and the consequent fallouts on urban economic prosperity constitute a complex and dynamic process, needing further and deeper analysis.

*Key – words: economic and social structure, development of Greek urban centers, evolution of urban system, economic crisis*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### 1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Εισαγωγή.....</b>	<b>2</b>
<b>1.2 Σκοπός και επί μέρους στόχοι της Διδακτορικής Διατριβής.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3 Πρωτότυπη συνεισφορά της Διδακτορικής Διατριβής.....</b>	<b>6</b>
<b>1.4 Δομή της Διδακτορικής Διατριβής .....</b>	<b>8</b>

### 2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

<b>ΒΑΣΙΚΕΣ ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 Θεώρηση και καταγωγή του αστικού φαινομένου .....</b>	<b>12</b>
2.1.1 Η καταγωγή της πόλης.....	13
2.1.2 Η θεώρηση του αστικού φαινομένου.....	14
<b>2.2 Θεωρίες για την αστική ανάπτυξη.....</b>	<b>19</b>
2.2.1 Οι Κλασικές και Νεοκλασικές προσεγγίσεις.....	19
2.2.2 Το υπόδειγμα του Πόλου Ανάπτυξης .....	24
2.2.3 Η θεωρία Κέντρου – Περιφέρειας .....	26
2.2.4 Το υπόδειγμα της θερμοκοιτίδας.....	27
2.2.5 Η θεωρία της σωρευτικής αιτιότητας .....	28
2.2.6 Θεωρία της οικονομικής βάσης των αστικών περιοχών.....	29
2.2.7 Το υπόδειγμα του Porter .....	31
2.2.8 Η Μαρξιστική προσέγγιση του αστικού φαινομένου .....	32
<b>2.3 Οι οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης .....</b>	<b>37</b>
<b>2.4 Ιεραρχία και κατανομή των αστικών κέντρων στο χώρο .....</b>	<b>40</b>
2.4.1 Η Θεωρία των Κεντρικών Τόπων των Christaller και Lösch.....	41
2.4.2 Ο Κανόνας Τάξης – Μεγέθους σε ένα σύστημα αστικών κέντρων.....	44
2.4.3 Το πρότυπο της ‘δεσπόζουσας πόλης’ .....	47
<b>2.5 Η Νέα Οικονομική Γεωγραφία .....</b>	<b>49</b>
<b>2.6 Παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη των αστικών κέντρων.....</b>	<b>52</b>
2.6.1 Η τεχνολογική επανάσταση και οι τεχνολογίες πληροφορικής.....	52

2.6.2 Η αναδιάρθρωση της οικονομικής και παραγωγικής δομής.....	53
2.6.3 Το ανθρώπινο κεφάλαιο.....	55
2.6.4 Η Καινοτομία και η Έρευνα και Ανάπτυξη.....	56
2.6.5 Γεωγραφικοί παράγοντες.....	57
2.6.6 Κοινωνικό-πολιτιστικό πλαίσιο και Δημογραφικοί παράγοντες.....	58
2.6.7 Διεθνοποίηση της οικονομίας, Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και Επενδύσεις.....	60
2.6.8 Πολιτικοί και Θεσμικοί παράγοντες.....	61
<b>2.7 Ζητήματα ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης των αστικών κέντρων.....</b>	<b>62</b>
2.7.1 Ο Ανταγωνισμός των Πόλεων.....	62
2.7.2 Η Διάχυτη πόλη και η Συμπαγής πόλη.....	63
2.7.3 Από μονοκεντρικά σε πολυκεντρικά μοντέλα αστικής ανάπτυξης.....	68
<b>2.8 Σύνοψη και κριτική θεώρηση.....</b>	<b>75</b>
<b>3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ</b>	
<b>ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ</b>	
.....	<b>78</b>
<b>3.1 Οι διαρθρωτικές μεταβολές στην οικονομία και στην οργάνωση των αστικών κέντρων.....</b>	<b>79</b>
3.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά των διαρθρωτικών μεταβολών.....	79
3.1.2 Δημογραφικές τάσεις της αστικής Ευρώπης.....	84
3.1.3 Οικονομικές τάσεις της αστικής Ευρώπης.....	89
3.1.4 Οι ανισότητες, η απασχόληση και η κοινωνική συνοχή στις Ευρωπαϊκές πόλεις.....	93
<b>3.2 Τα προβλήματα των ευρωπαϊκών πόλεων.....</b>	<b>97</b>
<b>3.3 Ο αστικός κύκλος στην Ευρώπη.....</b>	<b>100</b>
3.3.1 Τα αστικά συστήματα και ο χωρικός σχεδιασμός στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γερμανία.....	103
<b>3.4 Η τυπολογία και η ιεραρχία των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων.....</b>	<b>107</b>
3.4.1 Ορισμός των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων.....	107
3.4.2 Η τυπολογία των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων.....	110
<b>3.5 Πολιτικές αστικής ανάπτυξης στην Ευρώπη.....</b>	<b>119</b>
3.5.1 Θεώρηση των πολιτικών Αστικής Ανάπτυξης στην Ευρώπη.....	119
3.5.2 Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον αστικό χώρο.....	120
3.5.2.1 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 1987-1993.....	121

3.5.2.2 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 1994-1999 .....	124
3.5.2.3 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 2000-2006 .....	126
3.5.2.4 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 2007-2013 .....	131
3.5.2.5 Το πλαίσιο των πολιτικών αστικής ανάπτυξης στον Ευρωπαϊκό χώρο την περίοδο 2014-2020 .....	136
<b>3.6 Οι Ευρωπαϊκές πόλεις στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης .....</b>	<b>143</b>
<b>3.7 Σύνοψη- Κριτική θεώρηση.....</b>	<b>149</b>
<b>4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ</b>	
<b>ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....</b>	<b>153</b>
<b>4.1 Ιστορική αναδρομή και Εξέλιξη του αναπτυξιακού προτύπου του Ελληνικού αστικού συστήματος.....</b>	<b>154</b>
4.1.1 Ο ελληνικός αστικός χώρος (1830 – 1950) .....	154
4.1.2 Ο σύγχρονος ελληνικός αστικός χώρος.....	156
<b>4.2 Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τα προβλήματα των ελληνικών αστικών κέντρων 165</b>	
<b>4.3 Το πλαίσιο αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα.....</b>	<b>170</b>
4.3.1 Επισκόπηση των εξελίξεων στο πλαίσιο αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα .....	172
4.3.2 Κριτική θεώρηση του πλαισίου αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα .....	179
<b>4.4 Δομικά χαρακτηριστικά του ελληνικού αστικού συστήματος .....</b>	<b>181</b>
4.4.1 Γενικά χαρακτηριστικά πληθυσμού και αστικοποίησης.....	181
4.4.2 Πληθυσμιακή εξέλιξη των ελληνικών αστικών κέντρων .....	183
4.4.3 Οικονομική διάρθρωση των ελληνικών αστικών κέντρων.....	196
<b>4.5 Η ιεραρχία και η κατανομή τάξης – μεγέθους στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων.....</b>	<b>205</b>
4.5.1 Η ιεραρχία στο ελληνικό αστικό σύστημα .....	205
4.5.2 Η εξέλιξη της κατανομής τάξης – μεγέθους στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων .....	208
<b>4.6 Η μητροπολιτική διάσταση στο διεθνή και στον ελληνικό χώρο .....</b>	<b>222</b>
4.6.1 Οι μητροπόλεις σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο .....	222
4.6.2 Η μητροπολιτική διάσταση στον ελληνικό χώρο .....	225
<b>4.7 Σύνοψη- Κριτική θεώρηση.....</b>	<b>230</b>



## 5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

<b>ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ, ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>234</b>
<b>5.1 Εισαγωγή – Σκοπιμότητα της έρευνας πεδίου.....</b>	<b>236</b>
5.1.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την κατάσταση των ελληνικών πόλεων.....	236
5.1.2 Σκοπιμότητα της έρευνας πεδίου.....	238
<b>5.2 Θεωρητικό πλαίσιο της έρευνας πεδίου .....</b>	<b>241</b>
<b>5.3 Μεθοδολογική προσέγγιση της έρευνας πεδίου και της αξιοποίησης των αποτελεσμάτων .....</b>	<b>245</b>
<b>5.4 Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας ερωτηματολογίου.....</b>	<b>254</b>
5.4.1 Περιγραφική στατιστική επεξεργασία για όλες τις πόλεις .....	254
5.4.2 Περιγραφική στατιστική επεξεργασία ανά πόλη – Ιεράρχηση εκτιμήσεων .....	298
5.4.3 S.W.O.T. ανάλυση και Πολιτικές ανάπτυξης για τις 6 μεγαλύτερες πόλεις .....	334
5.4.4 Παραγοντική ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας ερωτηματολογίου.....	355
5.4.4.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την Παραγοντική Ανάλυση (Factor Analysis) .....	355
5.4.4.2 Πλαίσιο εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης στην έρευνα ερωτηματολογίου.....	360
5.4.4.3 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Υποδομές’ του ερωτηματολογίου..	361
5.4.4.4 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Αγορά Γης’ του ερωτηματολογίου	368
5.4.4.5 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’ του ερωτηματολογίου.....	372
5.4.4.6 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’ του ερωτηματολογίου .....	377
5.4.4.7 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Πολιτικό πλαίσιο’ του ερωτηματολογίου.....	383
5.4.4.8 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Προσδοκίες’ του ερωτηματολογίου 387	
5.4.5 Ανάλυση κατά Συστάδες (Cluster Analysis) για τα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου .....	394
5.4.5.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την Ανάλυση κατά Συστάδες (Cluster Analysis) ....	394
5.4.5.2 Πλαίσιο εφαρμογής της ανάλυσης κατά συστάδες στα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου.....	397
5.4.5.3 Ανάλυση κατά συστάδες στα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου.	397

5.5 Σύνοψη και συμπεράσματα .....	417
-----------------------------------	-----

## **6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

<b>ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ .....</b>	<b>424</b>
--	------------

6.1 Εισαγωγικά στοιχεία και σκοπός της εφαρμογής της οικονομετρικής ανάλυσης στην παρούσα έρευνα .....	425
---	-----

6.2 Παρουσίαση των μεταβλητών του οικονομετρικού υποδείγματος .....	429
---	-----

6.2.1 Παρουσίαση της εξαρτημένης μεταβλητής του οικονομετρικού υποδείγματος.....	429
--	-----

6.2.2 Παρουσίαση των ανεξάρτητων μεταβλητών του οικονομετρικού υποδείγματος ..	435
--	-----

6.3 Το οικονομετρικό υπόδειγμα και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων του .....	446
---	-----

6.3.1 Θεωρητικό πλαίσιο οικονομετρικής ανάλυσης .....	446
---	-----

6.3.2 Παρουσίαση του οικονομετρικού υποδείγματος και των αποτελεσμάτων.....	448
---	-----

6.4 Συμπεράσματα .....	459
------------------------	-----

## **7<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

<b>ΣΥΝΟΨΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ .....</b>	<b>461</b>
--	------------

7.1 Σύνοψη.....	462
-----------------	-----

7.2 Συμπεράσματα της Διατριβής.....	468
-------------------------------------	-----

7.3 Ζητήματα πολιτικής.....	478
-----------------------------	-----

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>487</b>
---------------------------	------------

<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....</b>	<b>539</b>
------------------------	------------

## Κατάλογος Πινάκων

Σελ.

1	Πίνακας 3.1: Κατανομή ευρωπαϊκών πόλεων βάσει πυκνότητας πληθυσμού	80
2	Πίνακας 4.1 : Εξέλιξη πληθυσμού χώρας 1961-2011	182
3	Πίνακας 4.2: Οι πληθυσμοί των ελληνικών αστικών κέντρων 1961-2011 (σε ιεράρχηση)	540
4	Πίνακας 4.3: Μεταβολή πληθυσμού 40 μεγαλύτερων αστικών κέντρων 1961-2011	185
5	Πίνακας 4.4: Αριθμός αστικών κέντρων ανά πληθυσμιακή κατηγορία 1961-2011	186
6	Πίνακας 4.5: Κατανομή αστικού πληθυσμού ανά πληθυσμιακή κατηγορία 1961-2011	187
7	Πίνακας 4.6: Εξέλιξη των αστικών κέντρων 2011 με βάση αναφοράς το 1981	191
8	Πίνακας 4.7: Πληθυσμιακή εξέλιξη οικισμών άνω των 5.000 κατοίκων	195
9	Πίνακας 4.8: Η σύνθεση της απασχόλησης ανά βασικό τομέα οικονομίας στα αστικά κέντρα, 1981-1991-2001	198
10	Πίνακας 4.9: Επίπεδα Αστικής Ανεργίας, 1991 – 2001	202
11	Πίνακας 4.10: Η ανεργία στις κατηγορίες αστικών κέντρων, 1991 – 2001 (σε %)	203
12	Πίνακας 4.11: Ιεραρχία και Μεταβολή Θέσης των Αστικών κέντρων, 1981-2011	206
13	Πίνακας 4.12: Εκτίμηση του κανόνα τάξης – μεγέθους για αστικά κέντρα άνω 10.000 (1951-2011)	211
14	Πίνακας 4.13: Εκτίμηση του κανόνα τάξης – μεγέθους για αστικά κέντρα άνω 5.000 (1951-2011)	214
15	Πίνακας 4.14: Οι 30 μεγαλύτερες μητροπόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο, 2010	223
16	Πίνακας 5.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την αστική ανάπτυξη	244
17	Πίνακας 5.2: Εκτίμηση των προοπτικών ανάπτυξης για τις παρακάτω περιοχές	258
18	Πίνακας 5.3: Εκτίμηση για την προτίμηση διαμονής	259
19	Πίνακας 5.4: Εκτίμηση για την επάρκεια και την ποιότητα των αστικών υποδομών στην πόλη τους	261
20	Πίνακας 5.5: Εκτίμηση για τις αξίες γης στην πόλη τους	262
21	Πίνακας 5.6: Εκτίμηση για τις μεταβολές στις αξίες γης στην πόλη τους	262
22	Πίνακας 5.7: Εκτίμηση για το επίπεδο διασύνδεσης της πόλη τους	263
23	Πίνακας 5.8: Εκτίμηση για τις οικονομικές συνθήκες και το επίπεδο διαβίωσης της πόλη τους	264
24	Πίνακας 5.9: Εκτίμηση για τα παραγωγικά χαρακτηριστικά στην πόλη τους	265
25	Πίνακας 5.10: Κατανομή των ποσοστών συχνότητας των εκτιμήσεων για το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη τους	267
26	Πίνακας 5.11: Κατανομή των ποσοστών συχνότητας των εκτιμήσεων για το μέσο επίπεδο ανεργίας στην πόλη τους	268
27	Πίνακας 5.12: Κατανομή των ποσοστών συχνότητας των εκτιμήσεων για την μεταβολή του μέσου οικογενειακού εισοδήματος στην πόλη τους	269
28	Πίνακας 5.13: Εκτίμηση για το επίπεδο παραοικονομίας (συναλλαγές που δεν δηλώνονται στην εφορία) στην πόλη τους	270
29	Πίνακας 5.14: Η ακτίνα οικονομικής επιρροής των ελληνικών αστικών κέντρων	543
30	Πίνακας 5.15: Εκτίμηση για το από ποιες πόλεις εξαρτάται σε κάποιο βαθμό η πόλη τους	276

31	Πίνακας 5.16: Εκτίμηση για τις κοινωνικές συνθήκες και την ποιότητα ζωής στην πόλη τους	279
32	Πίνακας 5.17: Εκτίμηση για την πολιτική οργάνωση και τις πολιτικές σχεδιασμού στην πόλη τους	281
33	Πίνακας 5.18: Εκτίμηση για το βαθμό συμμετοχής στις πολιτικές σχεδιασμού στην πόλη τους	281
34	Πίνακας 5.19: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τα Πλεονεκτήματα των ελληνικών πόλεων	283
35	Πίνακας 5.20: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τις μελλοντικές Ευκαιρίες των ελληνικών πόλεων	285
36	Πίνακας 5.21: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τα Μειονεκτήματα των ελληνικών πόλεων	287
37	Πίνακας 5.22: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τις μελλοντικές Απειλές των ελληνικών πόλεων	289
38	Πίνακας 5.23: Ταξινόμηση των προτιμώμενων πολιτικών ανάπτυξης για τις ελληνικές πόλεις	292
39	Πίνακας 5.24: Εκτίμηση για τις προοπτικές εξέλιξης παραμέτρων που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής και την ανάπτυξη στην πόλη τους	296
40	Πίνακας 5.25: Εκτίμηση για τις προοπτικές ανάπτυξης της πόλης τους.	299
41	Πίνακας 5.26: Εκτίμηση για την προτίμηση διαμονής στην πόλη τους.	300
42	Πίνακας 5.27α: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Υποδομές, Αγορά Γης και Δικτύωση	303
43	Πίνακας 5.27β: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Υποδομές, Αγορά Γης και Δικτύωση	306
44	Πίνακας 5.28α: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Οικονομία και Ανάπτυξη	311
45	Πίνακας 5.28β: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Οικονομία και Ανάπτυξη	313
46	Πίνακας 5.29: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για το εισόδημα στην πόλη τους	315
47	Πίνακας 5.30: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για το επίπεδο ανεργίας στην πόλη τους	317
48	Πίνακας 5.31α: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο	322
49	Πίνακας 5.31β: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο	325
50	Πίνακας 5.32: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Πολιτικό πλαίσιο	328
51	Πίνακας 5.33: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Προσδοκίες και Μελλοντικές εξελίξεις	332
52	Πίνακας 5.34: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης βάσει των εκτιμήσεων για την Αθήνα	339
53	Πίνακας 5.35: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για τη Θεσσαλονίκη	341
54	Πίνακας 5.36: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για την Πάτρα	343

55	Πίνακας 5.37: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για το Ηράκλειο	345
56	Πίνακας 5.38: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για την Λάρισα	348
57	Πίνακας 5.39: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για το Βόλο	351
58	Πίνακας 5.40: Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Υποδομές'	362
59	Πίνακας 5.41: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Υποδομές'	363
60	Πίνακας 5.42: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα 'Υποδομές'	365
61	Πίνακας 5.43: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 4 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Υποδομές'	366
62	Πίνακας 5.44: Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αγορά Γης'	368
63	Πίνακας 5.45: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αγορά Γης'	369
64	Πίνακας 5.46: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα 'Αγορά Γης'	370
65	Πίνακας 5.47: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 2 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Αγορά Γης'	371
66	Πίνακας 5.48: Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Οικονομία και Ανάπτυξη'	372
67	Πίνακας 5.49: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Οικονομία και Ανάπτυξη'	373
68	Πίνακας 5.50: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη'	374
69	Πίνακας 5.51: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη'	376
70	Πίνακας 5.52: Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο'	378
71	Πίνακας 5.53: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο'	378
72	Πίνακας 5.54: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο'	380
73	Πίνακας 5.55: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο'	382
74	Πίνακας 5.56: Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Πολιτικό πλαίσιο'	384
75	Πίνακας 5.57: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Πολιτικό πλαίσιο'	384
76	Πίνακας 5.58: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα 'Πολιτικό πλαίσιο'	386
77	Πίνακας 5.59: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη'	387
78	Πίνακας 5.60: Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Προσδοκίες'	388

79	Πίνακας 5.61: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Προσδοκίες'	388
80	Πίνακας 5.62: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα 'Προσδοκίες'	390
81	Πίνακας 5.63: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Προσδοκίες'	391
82	Πίνακας 5.64: οι 20 Υπερ-μεταβλητές που προέκυψαν από την Παραγοντική ανάλυση	393
83	Πίνακας 5.65: Αρχικά κέντρα της ανάλυσης κατά συστάδες	398
84	Πίνακας 5.66: Έλεγχος διακύμανσης ANOVA	400
85	Πίνακας 5.67: Τελικά κέντρα της ανάλυσης κατά συστάδες	401
86	Πίνακας 5.68: Οι 5 συστάδες των ελληνικών πόλεων από την cluster analysis	402
87	Πίνακας 5.69: Οι 5 Συστάδες των ελληνικών πόλεων σε σχέση με τις Υπερ-μεταβλητές	411
88	Πίνακας 6.1: Παρουσίαση των στατιστικών δεδομένων της εξαρτημένης μεταβλητής για τις ελληνικές πόλεις (2008-2011)	432
89	Πίνακας 6.2: Οικονομετρική εκτίμηση του υποδείγματος για το επίπεδο ευημερίας των ελληνικών πόλεων την περίοδο 2008-2011	450

## Κατάλογος Γραφημάτων

Σελ.

1	Γράφημα 3.1: Πληθυσμιακή πυραμίδα στην Ε.Ε., για τα έτη 2010 και 2016	85
2	Γράφημα 4.1: Εξέλιξη κατανομής αστικού πληθυσμού 1961-2011	188
3	Γράφημα 4.2: Εξέλιξη των αστικών κέντρων 2011 με βάση αναφοράς το 1981	194
4	Γράφημα 4.3: Τομεακή σύνθεση αστικής απασχόλησης, 1981	199
5	Γράφημα 4.4: Τομεακή σύνθεση αστικής απασχόλησης, 1991	199
6	Γράφημα 4.5: Τομεακή σύνθεση αστικής απασχόλησης, 2001	200
7	Γράφημα 4.6: Ιεραρχία ελληνικών πόλεων άνω των 10.000	212
8	Γράφημα 4.7: Εξέλιξη συντελεστή Pareto (a) – πόλεις >10.000	213
9	Γράφημα 4.8: Ιεραρχία ελληνικών πόλεων άνω των 5.000	214
10	Γράφημα 4.9: Εξέλιξη συντελεστή Pareto (a) – πόλεις >5.000	215
11	Γράφημα 4.10: Μεταβολές πόλεων 1951-1961	217
12	Γράφημα 4.11: Μεταβολές πόλεων 1961-1971	217
13	Γράφημα 4.12: Μεταβολές πόλεων 1971-1981	218
14	Γράφημα 4.13: Μεταβολές πόλεων 1981-1991	218
15	Γράφημα 4.14: Μεταβολές πόλεων 1991-2001	219
16	Γράφημα 4.15: Μεταβολές πόλεων 2001-2011	219
17	Γράφημα 4.16: Εκτίμηση Βαθμού Μητροπολιτικής Συγκέντρωσης, βάσει ΠΣΠ και Αττικής (1961-2011)	228
18	Γράφημα 5.1: Θεωρητικό πλαίσιο για το αστικό περιβάλλον	241
19	Γράφημα 5.2: Η συμμετοχή των δύο φύλων στο συνολικό δείγμα	256
20	Γράφημα 5.3: Επίπεδο εκπαίδευσης του δείγματος	257
21	Γράφημα 5.4: Σύνθεση της απασχόλησης του δείγματος	257
22	Γράφημα 5.5: Τα 10 πιο ισχυρά πλεονεκτήματα των ελληνικών πόλεων	284
23	Γράφημα 5.6: Οι 6 καλύτερες ευκαιρίες για τις ελληνικές πόλεις	286
24	Γράφημα 5.7: Τα 10 ισχυρότερα μειονεκτήματα των ελληνικών πόλεων	288
25	Γράφημα 5.8: Οι 6 πιο σημαντικές απειλές για τις ελληνικές πόλεις	290
26	Γράφημα 5.9: Οι 8 πιο ενδεδειγμένες πολιτικές ανάπτυξης για τις ελληνικές πόλεις	293
27	Γράφημα 5.10: Εκτίμηση για το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη τους	316
28	Γράφημα 5.11: Εκτίμηση για το μέσο επίπεδο ανεργίας στην πόλη τους (%)	318
29	Γράφημα 5.12: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Υποδομές'	364
30	Γράφημα 5.13: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αγορά Γης'	369
31	Γράφημα 5.14: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Οικονομία και Ανάπτυξη'	374
32	Γράφημα 5.15: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο'	379
33	Γράφημα 5.16: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο'	385

34	Γράφημα 5.17: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Προσδοκίες'	389
35	Γράφημα 5.18: Συμπεριφορά 1 <sup>ης</sup> Συστάδας πόλεων ως προς τις υπερμεταβλητές	405
36	Γράφημα 5.19: Συμπεριφορά 2ης Συστάδας πόλεων ως προς τις υπερμεταβλητές	408
37	Γράφημα 5.20: Συμπεριφορά 3ης Συστάδας πόλεων ως προς τις υπερμεταβλητές	410
38	Γράφημα 5.21: Συμπεριφορά 4ης Συστάδας πόλεων ως προς τις υπερμεταβλητές	413
39	Γράφημα 5.22: Συμπεριφορά 5ης Συστάδας πόλεων ως προς τις υπερμεταβλητές	415
40	Γράφημα 6.1: Συσχέτιση εξαρτημένης μεταβλητής (DY) με κατά κεφαλή εισόδημα (INCOME_PC)	454
41	Γράφημα 6.2: Μεταβολή εισοδήματος (%) ελληνικών πόλεων σε σχέση με την Ιεραρχία 2008-2011	457

### Κατάλογος Χαρτών

Σελ.

1	Χάρτης 3.1: Πληθυσμιακή πυκνότητα στην Ευρώπη, 2001	80
2	Χάρτης 3.2: Πληθυσμός των αστικών κέντρων του Αστικού Ελέγχου (Urban Audit), 2008	82
3	Χάρτης 3.3: Προβλέψεις πληθυσμιακών μεταβολών μέχρι το 2050, από ΟΗΕ.	86
4	Χάρτης 3.4: Μεταναστευτικό ισοζύγιο ανά 1.000 κατοίκους στις περιοχές NUTS III της Ε.Ε., 2000-2008	88
5	Χάρτης 3.5: Το ύψος των χρεών των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων, σε σχέση με το ΑΕΠ, 2012	90
6	Χάρτης 3.6: ΑΕΠ κατά κεφαλή σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης, τρέχουσες τιμές, 2009	91
7	Χάρτης 3.7: Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (FUA) στην Ευρώπη, 2006	109
8	Χάρτης 3.8: Τυπολογία των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων	112
9	Χάρτης 4.1: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ των Νομών για το έτος 2010	161
10	Χάρτης 4.2: Μεταβολή ΑΕΠ ανά Νομό 2000-2010	162
11	Χάρτης 4.3: Πληθυσμιακή Μεταβολή Αστικών Κέντρων 1981-2011	189
12	Χάρτης 4.4: Μεταβολή αριθμού αστικών κέντρων 1981-2011	190
13	Χάρτης 5.1: Οι 51 Πόλεις της έρευνας πεδίου	235
14	Χάρτης 5.2: Οι 5 συστάδες των ελληνικών πόλεων από την cluster analysis	403
15	Χάρτης 6.1: Μεταβολή Αστικού Εισοδήματος 2008-2011	434



## **1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Το 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο κατέχει θέση εισαγωγικού πλαισίου αποσκοπώντας στην παρουσίαση του σκοπού, των στόχων, του αντικειμένου, της πρωτότυπης συνεισφοράς και της δομής της Διδακτορικής Διατριβής.

## **1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Πολλά σύγχρονα αστικά προβλήματα αντικατοπτρίζουν τις διαδικασίες των διαρθρωτικών μεταβολών που επιτελούνται και επηρεάζουν, όχι μόνο τις μητροπολιτικές περιοχές, αλλά και το συνολικό σύστημα των πόλεων.

Οι ελληνικές πόλεις έχουν πια ανάγκη από ιδιαίτερη προσοχή. Από τη μια πλευρά, αντιμετωπίζουν μια σειρά από νέες προκλήσεις, αλλά και νέες ευκαιρίες, οι οποίες προέρχονται από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον τη φύση του οποίου χρειάζεται να κατανοήσουν για να τις αντιμετωπίσουν με όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικό τρόπο (Παυλέας κ.α., 2007).

Από την άλλη, αποτελούν όλο και περισσότερο μέρος ενός ευρύτερου συστήματος αστικών κέντρων με λειτουργικές διασυνδέσεις και αλληλεπιδράσεις, που προέρχονται από τις ροές εμπορευμάτων και συντελεστών παραγωγής, τη διάδοση κοινωνικών προτύπων, τη διάχυση της πληροφόρησης, της καινοτομίας και των τεχνολογικών και παραγωγικών προτύπων. Με αυτή την έννοια, οι πόλεις υπόκεινται σε μια συνεχή διαδικασία εξέλιξης που ενσωματώνει, τόσο στοιχεία δημιουργίας, όσο και στοιχεία καταστροφής, τις αιτίες και τα αποτελέσματα των οποίων οι ενδιαφερόμενοι συχνά αδυνατούν να αντιληφθούν εγκαίρως. (Petrakos και Economou, 2004· Pavleas κ.α., 2005· Παυλέας κ.α., 2007)

Οι ελληνικές πόλεις έχουν στην πλειοψηφία τους συσσωρεύσει πολύπλοκα προβλήματα, που συσχετίζονται με την οικονομική διάρθρωση, την πολεοδομική οργάνωση, την κοινωνική συνοχή, την ποιότητα των υποδομών και την ποιότητα του περιβάλλοντός τους, τα οποία συχνά επηρεάζουν με αρνητικό τρόπο την ζωή και τη συμπεριφορά των κατοίκων τους. Σε κάποιο βαθμό, τα προβλήματα αυτά απλά αντανακλούν τα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αποτελώντας τη χωρική έκφραση του μεταπολεμικού μοντέλου ανάπτυξης της χώρας. Σε μεγάλο όμως βαθμό, αντανακλούν την ανεπάρκεια των πολιτικών που έχουν ασκηθεί καθώς και την ουσιαστική έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε αστικό επίπεδο (Πετράκος και Μαρδάκης, 1999· Παυλέας κ.α., 2007).

Οι πόλεις γενικά, είναι ζωντανοί οργανισμοί που μεγαλώνουν, εξελίσσονται, αναπτύσσονται ή παρακμάζουν κάτω από την επίδραση ενδογενών και εξωγενών παραγόντων, οι οποίοι συσχετίζονται με την παραγωγική τους διάρθρωση, τη γεωγραφική τους θέση, το ανθρώπινο δυναμικό, τις επιλογές τους και τις αλλαγές στο ευρύτερο τους περιβάλλον. (Πετράκος, 2008)

Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Θα πρέπει να τονιστεί, ότι η κρίση είναι σε εξέλιξη και όποια προσπάθεια σε αυτό το στάδιο να εκτιμήσει κανείς το περιφερειακό αλλά και το αστικό αποτύπωμα της, δίνει μια ‘στιγμιαία’ εικόνα και όχι ενδεικτικές μέσο ή μακροπρόθεσμες προοπτικές. Είναι όμως αρκετά ασφαλές να ισχυριστεί κανείς, ότι η κρίση και η δημοσιονομική στενότητα που την συνοδεύει, επιταχύνουν τις αλλαγές στη δομή της οικονομίας των περιφερειών και των πόλεων, δημιουργώντας απειλές, και εντείνοντας τα προβλήματα στις πόλεις (Παυλέας και Πετράκος, 2012).

Η προαναφερθείσα έλλειψη συγκεκριμένης αστικής στρατηγικής οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανυπαρξία πληροφοριών για την οικονομική οργάνωση των πόλεων, τις παραγωγικές τους εξειδικεύσεις, το επίπεδο ανάπτυξης τους και το επίπεδο του κοινωνικού και οικονομικού τους εξοπλισμού. Η αδυναμία αυτή (που μας καθιστά μοναδική εξαίρεση στην Ευρωπαϊκή Ένωση), είναι κρίσιμη, καθώς εμποδίζει τη διαμόρφωση μιας συνολικότερης αντίληψης σχετικά με τα πραγματικά προβλήματα και τις ανάγκες, και δυσχεραίνει την υλοποίηση πολιτικών που να στηρίζονται στις τοπικές δυναμικές, αλλά και σε ένα ευρύτερο εθνικό σχέδιο ανάπτυξης για τις πόλεις. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να αναζητηθεί μέσα από την κατανόηση, την ανάλυση και το διάλογο σε όλα τα επίπεδα, για τη θέση κάθε ελληνικής πόλης, ή ενότητας πόλεων στο νέο Ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999· Παυλέας και Πετράκος, 2005).

## 1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι, είναι αρχικά η διερεύνηση της δομής και εξέλιξης του ελληνικού αστικού συστήματος, έπειτα η κατανόηση των παραμέτρων που καθορίζουν την κοινωνικοοικονομική διάρθρωση των ελληνικών πόλεων, και ειδικότερα, η καταγραφή των πιο σημαντικών συνιστωσών του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος του ελληνικού αστικού χώρου, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ίδιων των κατοίκων για τις πόλεις τους, μέσα από μια έρευνα πεδίου. Έπειτα, κατασκευάζεται ένα οικονομετρικό μοντέλο, που να ερμηνεύει την οικονομική ανάπτυξη (ή συρρίκνωση) των πόλεων τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης, βάσει μιας σειράς μεταβλητών που μετρούν την ποιότητα των υποδομών, της οικονομίας, του κοινωνικού πλαισίου, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, όπως και αξιοποιώντας τις εκτιμήσεις των κατοίκων από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, αλλά και διαθέσιμα ή σύνθετα δευτερογενή στατιστικά στοιχεία. Εν συνεχεία, αξιοποιώντας την σύνθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας, γίνεται προσπάθεια κατάθεσης κατευθύνσεων για την προώθηση μιας στρατηγικής ισόρροπης ανάπτυξης του ελληνικού αστικού συστήματος.

Η χρησιμότητα της έρευνας στο σχεδιασμό και άσκηση αστικής πολιτικής είναι προφανής, καθώς προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα του ελληνικού αστικού συστήματος, η οποία είναι απαραίτητη για το σχεδιασμό και τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων, τόσο σε τοπικό όσο και εθνικό επίπεδο. Επίσης, εμπειριστατωμένη γνώση της διάρθρωσης, μεταβολών και προβλημάτων του αστικού χώρου, ορθολογικοποιεί την κατανομή των πόρων και αποτελεί τη βάση για αναζήτηση χρηματοδότησης, τόσο από εθνικά, όσο και ευρωπαϊκά κονδύλια.

Ειδικότερα, η έρευνα προσπαθεί να δώσει απαντήσεις στα εξής ερωτήματα:

- Ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησης των πολιτών από τη ζωή στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν τον τομέα των αστικών υποδομών και της αγοράς γης στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν τον τομέα της οικονομίας και της ανάπτυξης στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν τον τομέα του αστικού περιβάλλοντος και του κοινωνικών συνθηκών στην πόλη τους;

- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν το πλαίσιο διοίκησης και εφαρμογής πολιτικών στην πόλη τους;
- Ποιες είναι οι προσδοκίες και ποια η εκτίμηση των πολιτών για τις μελλοντικές εξελίξεις στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον της πόλης τους;
- Ποια θεωρούν οι πολίτες ότι είναι τα δυνατά και αδύναμα σημεία, αλλά και οι ευκαιρίες και οι απειλές για την περιοχή τους;
- Ποιός είναι ο ρόλος συγκεκριμένων χαρακτηριστικών στην ανάπτυξη των πόλεων (όπως ο βαθμός τριτογενοποίησης της οικονομίας, το μέγεθος, η χρήση υψηλής τεχνολογίας, ο βαθμός καινοτομίας, το μορφωτικό επίπεδο του εργατικού δυναμικού και η ποιότητα εκπαίδευσης, η ποιότητα φυσικών, τεχνητών, κοινωνικών και πολιτισμικών υποδομών, η ποιότητα περιβάλλοντος, η αγορά γης, η ύπαρξη δικτύων συνεργασίας, ο βαθμός προσπελασιμότητας, η γεωγραφική θέση ή άλλοι γεωγραφικοί παράγοντες), σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του δείγματος;
- Ποιες είναι οι πόλεις που παρουσιάζουν καλύτερες επιδόσεις ή μεγαλύτερη αναπτυξιακή υστέρηση; Είναι δυνατόν να ομαδοποιηθούν βάσει κοινών χαρακτηριστικών;
- Ποιοι είναι οι παράγοντες που επιδρούν σε μεγαλύτερο βαθμό στο επίπεδο ευημερίας των πολιτών στα πρόσφατα χρόνια της κρίσης και με ποιο τρόπο;

Η έρευνα είναι σημαντική και σε ακαδημαϊκό επίπεδο, καθώς θα παρουσιαστεί μια ολοκληρωμένη καταγραφή των οικονομικών και κοινωνικών δομικών συνθηκών των ελληνικών πόλεων, κάτι το οποίο απουσιάζει από τη διεθνή βιβλιογραφία. Μια τέτοια έρευνα μπορεί και πρέπει να αποτελέσει τη βάση για περαιτέρω έρευνα στο ελληνικό αστικό σύστημα και στις σχέσεις του με το ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων, για του οποίου τη δομή, διάρθρωση και εξέλιξη έχει εκπονηθεί ένας σημαντικός αριθμός μελετών.

### **1.3 ΠΡΩΤΟΤΥΠΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

Η πρωτότυπη συνεισφορά και ο καινοτομικός χαρακτήρας της παρούσας διδακτορικής διατριβής έγκειται στα παρακάτω βασικά σημεία:

- Στο πλαίσιο μιας φτωχής βιβλιογραφικά και μιας περιορισμένης ερευνητικής και εμπειρικής διερεύνησης των παραμέτρων που επιδρούν στον ελληνικό αστικό χώρο, στην ελληνική πραγματικότητα, επιτελείται στη διατριβή αυτή, μια ολοκληρωμένη θεωρητική και εμπειρική έρευνα για τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων.
- Η θεωρητική διερεύνηση υιοθετεί μια συνδυαστική προσέγγιση στο αστικό ζήτημα, η οποία εστιάζει στην ανάλυση των φυσικών και τεχνικών υποδομών, των οικονομικών συνθηκών, των κοινωνικών χαρακτηριστικών και του πολιτικού πλαισίου μιας περιοχής, λαμβάνοντας όμως υπόψη και τις δυναμικές και διεργασίες του διεθνούς κοινωνικο-πολιτικο-οικονομικού συστήματος.
- Έλαβε χώρα μια ευρεία έρευνα πεδίου, αξιοποιώντας το μεθοδολογικό εργαλείο ενός εκτενούς ερωτηματολογίου, μέσω προσωπικών συνεντεύξεων σε ‘πληροφορημένους’ πολίτες των 51 πόλεων – πρωτευουσών Νομών, καλύπτοντας με αυτό τον τρόπο το σύνολο του ελληνικού αστικού χώρου.
- Η έρευνα πεδίου συνίσταται σε μια σειρά από τομείς, που περιλαμβάνουν το σύνολο των συνιστωσών που επιδρούν στο επίπεδο ευημερίας και της καθημερινότητας των πολιτών.
- Η αξιολόγηση των παραπάνω συνιστωσών για κάθε αστικό κέντρο από τους ίδιους τους πολίτες, παράγει μια σφαιρική εικόνα για το οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες σε κάθε πόλη, δίνοντας τη δυνατότητα για συγκρίσεις και εξειδικευμένη στατιστική επεξεργασία.
- Αντιμετωπίζεται σε ορισμένο βαθμό το ζήτημα της ανυπαρξίας πληροφοριών για την οικονομική οργάνωση των ελληνικών πόλεων, το αστικό περιβάλλον, το επίπεδο ανάπτυξης τους και το επίπεδο του κοινωνικού και οικονομικού τους εξοπλισμού. Η αδυναμία αυτή (που μας καθιστά μοναδική εξαίρεση στην Ευρωπαϊκή Ένωση), είναι κρίσιμη, καθώς εμποδίζει τη διαμόρφωση μιας συνολικότερης αντίληψης σχετικά με τα πραγματικά προβλήματα και τις ανάγκες, και δυσχεραίνει την υλοποίηση πολιτικών

που να στηρίζονται στις τοπικές δυναμικές, αλλά και σε ένα ευρύτερο εθνικό σχέδιο ανάπτυξης για τις πόλεις.

- Διερευνάται για πρώτη φορά ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης των πρόσφατων ετών, στο επίπεδο ευημερίας των ελληνικών πόλεων, αξιοποιώντας μια σειρά από μεταβλητές που προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, γεωγραφικό και κοινωνικό πλαίσιο, αλλά και ποιοτικές μεταβλητές από τις εκτιμήσεις των κατοίκων από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου.

Συμπεραίνει κανείς, ότι το κυριότερο στοιχείο πρωτοτυπίας και καινοτομίας στη διδακτορική διατριβή, είναι η ίδια η φύση της έρευνας πεδίου, αφού για πρώτη φορά στην ελληνική πραγματικότητα αξιολογούνται τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά των κυριότερων αστικών συγκεντρώσεων. Κατά συνέπεια, τόσο η μεθοδολογία που ακολουθεί η εν λόγω έρευνα, όσο και τα ευρήματα αυτής, είναι ευάλωτα σε κριτικές. Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί, ότι περιορισμένη διερεύνηση του αστικού χώρου εντοπίζεται και από τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφού μόλις την τελευταία δεκαετία έλαβαν χώρα σημαντικές προσπάθειες καταγραφής και αξιολόγησης των ευρωπαϊκών αστικών τάσεων (μέσω του Urban Audit), και μάλιστα για επιλεγμένα αστικά κέντρα από κάθε χώρα. Το γεγονός ότι η έρευνα πεδίου διενεργήθηκε την περίοδο 2006-2008 αποτελεί ένα μειονέκτημα, αφού τα αποτελέσματα της αφορούν σε εκτιμήσεις για τις τελευταίες χρονιές εκκόλαψης και ανάδυσης της οικονομικής κρίσης, χωρίς να περιλαμβάνει τα τελευταία έτη, οπότε και έγιναν εμφανέστερες οι συνέπειες της. Ωστόσο, κρίνεται ότι η σπουδαιότητα και η αξία των αποτελεσμάτων της παραμένει υψηλή, ενώ παράλληλα η χρονικότητα τους αποτελεί και ισχυρό πλεονέκτημα στην οικονομετρική ανάλυση και τη διερεύνηση της εξέλιξης του επιπέδου ευημερίας των πόλεων στα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης, αφού αποτελεί την περίοδο βάσης για τη διερεύνηση των πρόσφατων μεταβολών.

Συνολικά, βάσει των παραπάνω απόψεων, είναι δυνατόν να υποστηριχθεί, ότι η παρούσα διατριβή διατηρεί έναν ισχυρό καινοτομικό χαρακτήρα, όντας παράλληλα ανοικτή σε κριτικές για τη μεθοδολογική προσέγγιση και τα εξαγόμενα συμπεράσματα.

## **1.4 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

Το 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο κατέχει θέση εισαγωγικού κεφαλαίου αποσκοπώντας στην παρουσίαση του σκοπού, των στόχων, του αντικειμένου, της πρωτότυπης συνεισφοράς και της δομής της Διδακτορικής Διατριβής.

Το 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της διατριβής, αποτελεί την ενότητα που φιλοξενεί ουσιαστικά το θεωρητικό υπόβαθρο για την εξήγηση των φαινομένων της αστικής εξέλιξης και για την ανάδυση των ερευνητικών ερωτημάτων που διερευνώνται στα επόμενα Κεφάλαια, σε ότι αφορά τη δομή, τη δυναμική και το αναπτυξιακό πλαίσιο του ελληνικού αστικού συστήματος. Συνολικά, παρουσιάζονται και αναλύονται οι θεωρίες για τη δημιουργία και την εξέλιξη των αστικών περιοχών, για την κατανομή των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο χώρο, ενώ παράλληλα τίγονται μια σειρά από ζητήματα που αφορούν στην ανάπτυξη και τη χωρική οργάνωση των αστικών κέντρων.

Κατόπιν παρουσίασης των βασικών θεωριών αστικής ανάπτυξης και κατανομής των δραστηριοτήτων στο χώρο, στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο επιτελείται μια συνολική παρουσίαση του ευρωπαϊκού συστήματος αστικών κέντρων. Ειδικότερα, σε πρώτη φάση γίνεται αναφορά στις διαρθρωτικές μεταβολές στον τομέα της οικονομίας και της οργάνωσης του αστικού χώρου στην Ευρώπη. Έπειτα, επισημαίνονται τα αστικά προβλήματα που γίνονται αισθητά και επηρεάζουν τις συνθήκες διαβίωσης. Ακολουθεί η περιγραφή της διαχρονικής εξέλιξης του ευρωπαϊκού αστικού συστήματος και των φάσεων από τις οποίες έχει περάσει. Σημαντική κρίνεται επιπλέον, η ανάλυση της ιεραρχίας και η καταγραφή της τυπολογίας των ευρωπαϊκών πόλεων, όπως και η παράθεση των βασικών σημείων των πολιτικών αστικής ανάπτυξης ανά προγραμματική περίοδο, αλλά και τις πολιτικές που προβλέπει η νέα περίοδος 2014-2020. Σε τελική ανάλυση, η γενικότερη σύγχρονη κατάσταση του αστικού χώρου στην Ευρώπη, συσχετίζεται με τις επιδράσεις που ασκεί η πρόσφατη περίοδος της οικονομικής κρίσης.

Στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο περιλαμβάνεται μια ολοκληρωμένη εξέταση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων, σε ότι αφορά τις διάφορες πτυχές της εξέλιξης του, τις συνιστώσες της δυναμικής του, τις ιδιαιτερότητες και τα βασικά του χαρακτηριστικά. Αναλυτικότερα, αρχικά παρουσιάζονται ορισμένα βασικά ιστορικά στοιχεία και γεγονότα, που επέδρασαν καθοριστικά στην πορεία της διαμόρφωσης του και στην εξέλιξη του αναπτυξιακού του



προτύπου. Έπειτα, αναγκαία κρίνεται η περιγραφή των σύγχρονων προβλημάτων που καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα διαβίωσης στις ελληνικές πόλεις. Εν συνεχεία, επιτελείται μια παρουσίαση των δομικών χαρακτηριστικών του ελληνικού αστικού συστήματος, τα όποια αφορούν σε γενικά χαρακτηριστικά της αστικοποίησης, στην πληθυσμιακή εξέλιξη και στην οικονομική του διάρθρωση. Μια πιο εξειδικευμένη ανάλυση για τη δυναμική του αστικού συστήματος, προέρχεται ακολούθως, μέσω της διερεύνησης της ιεραρχίας και της εφαρμογής της κατανομής τάξης – μεγέθους. Τέλος, εξετάζεται το ζήτημα της μητροπολιτικής διάστασης και της εκτίμησης του βαθμού μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα, συσχετίζοντας την ελληνική πραγματικότητα με τα διεθνή παραδείγματα και προσεγγίσεις.

Στο 5<sup>ο</sup> Κεφάλαιο, διερευνώνται τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων και αξιολογούνται μια σειρά από παράμετροι που περιγράφουν και προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, κοινωνικό, πολιτικό πλαίσιο, όπως και το επίπεδο αστικών υποδομών των ελληνικών πόλεων. Η εν λόγω διερεύνηση βασίζεται σε μια εκτενή έρευνα πεδίου στις 51 πόλεις πρωτεύουσες Νομών, μέσω του μεθοδολογικού εργαλείου της προσωπικής συνέντευξης με ερωτηματολόγιο. Η στατιστική επεξεργασία των εκτιμήσεων των αποδεκτών της έρευνας ερωτηματολογίου, ξεκινά με περιγραφική στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων του συνόλου του δείγματος και συνεχίζεται με συγκριτική ανάλυση και ιεράρχηση των εκτιμήσεων, βάσει των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από κάθε ελληνική πόλη. Υιοθετώντας πιο εξειδικευμένες τεχνικές στατιστικής επεξεργασίας, εφαρμόζεται έπειτα η μέθοδος της παραγοντικής ανάλυσης (factor analysis), ώστε να αναδειχτούν βασικές υπερ-μεταβλητές, μέσω της ομαδοποίησης των επί μέρους μεταβλητών που αξιολογούνται στις Ενότητες του ερωτηματολογίου. Εν συνεχεία, εφαρμόζεται η μέθοδος της ανάλυσης κατά συστάδες (cluster analysis), αξιοποιώντας τις υπερ-μεταβλητές της παραγοντικής ανάλυσης, ώστε να δημιουργηθεί ο κατάλληλος αριθμός συστάδων των ελληνικών πόλεων και να σκιαγραφηθεί το αναπτυξιακό προφίλ της κάθε συστάδας.

Στο πλαίσιο του 6<sup>ου</sup> Κεφαλαίου της διδακτορικής διατριβής, επιτελείται μια επιπρόσθετη ανάλυση, οικονομετρικού χαρακτήρα, η οποία διατηρεί έναν επεξηγηματικό (illustrative purpose) και συμπληρωματικό χαρακτήρα στην πρότερη εξέταση του ελληνικού αστικού συστήματος. Το βασικό ερευνητικό ερώτημα που εξετάζεται είναι: ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν σε σχετικά

υψηλότερο επίπεδο ευημερίας (θετικότερη σχετικά αναπτυξιακή επίδοση), τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης; Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η αναπτυξιακή επίδοση (ή οικονομική μεγέθυνση) μιας πόλης (εξαρτημένη μεταβλητή) εξετάζεται μέσα από τη μεταβολή του δηλωθέντος φορολογικού εισοδήματος για την περίοδο 2008-2011, ενώ οι παράγοντες (ανεξάρτητες μεταβλητές) για τους οποίους διερευνάται η συσχέτιση τους με την παραπάνω μεταβολή, δύναται να είναι οικονομικοί, κοινωνικοί και γεωγραφικοί, όπως και ποιοτικού χαρακτήρα παράγοντες, μέσω της αξιοποίησης των εκτιμήσεων των κατοίκων κάθε πόλης από την έρευνα ερωτηματολογίου. Στην πρώτη ενότητα του Κεφαλαίου, παρουσιάζεται η σκοπιμότητα της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης και στη δεύτερη ενότητα περιγράφονται οι μεταβλητές που εν τέλει αξιοποιούνται στο οικονομετρικό υπόδειγμα. Στη συνέχεια, δίνονται τα βασικότερα σημεία του θεωρητικού πλαισίου της μεθοδολογίας, παρουσιάζεται αναλυτικά το οικονομετρικό υπόδειγμα, και παρατίθενται τα αποτελέσματα της εκτίμησης του, με την απαραίτητη στοιχειοθέτηση. Στην ενότητα των συμπερασμάτων του Κεφαλαίου, δίνεται η απάντηση στο ερευνητικό ερώτημα, παράλληλα με τους θεωρητικούς προβληματισμούς που ανακύπτουν.

Στο 7<sup>ο</sup> και τελευταίο Κεφάλαιο της διδακτορικής διατριβής συνοψίζονται τα ευρήματα της έρευνας, κατατίθενται τα συμπεράσματα και θίγονται μια σειρά από ζητήματα πολιτικής που προκύπτουν.

## 2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### ΒΑΣΙΚΕΣ ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ

Το 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της διατριβής, αποτελεί την ενότητα που φιλοξενεί ουσιαστικά το θεωρητικό υπόβαθρο για την εξήγηση των φαινομένων της αστικής εξέλιξης και για την ανάδυση των ερευνητικών ερωτημάτων που διερευνώνται στα επόμενα Κεφάλαια, σε ότι αφορά τη δομή, τη δυναμική και το αναπτυξιακό πλαίσιο του ελληνικού αστικού συστήματος. Συνολικά, παρουσιάζονται και αναλύονται οι θεωρίες για τη δημιουργία και την εξέλιξη των αστικών περιοχών, για την κατανομή των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο χώρο, ενώ παράλληλα τίγονται μια σειρά από ζητήματα που αφορούν στην ανάπτυξη και τη χωρική οργάνωση των αστικών κέντρων.

Αναλυτικότερα, αρχικά επιτελείται μια ιστορική και φιλοσοφική θεώρηση του ιστορικού φαινομένου, αναζητώντας τα αίτια εμφάνισης των πρώτων πόλεων και τις πρώτες βασικές φάσεις αστικής ανάπτυξης. Έπειτα, παρατίθεται μια σφαιρική ανάλυση των σημαντικότερων θεωριών σε διεθνές πλαίσιο, που εξηγούν διαχρονικά το αστικό φαινόμενο, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην εξήγηση των οικονομικών χωρικής συγκέντρωσης. Στο επίπεδο εξέτασης του τρόπου που κατανέμονται και ιεραρχούνται οι αστικές συγκεντρώσεις στο χώρο, δίνονται τα βασικότερα σημεία για τη θεωρία των κεντρικών τόπων, τον εμπειρικό κανόνα τάξης – μεγέθους και το χωρικό πρότυπο της ‘δεσπόζουσας’ πόλης. Εν συνεχεία, σε ένα από τα βασικότερα σύγχρονα πλαίσια οικονομικής θεωρίας, την Νέα Οικονομική Γεωγραφία, εντοπίζονται τα επιχειρήματα εκείνα που ερμηνεύουν τις μεταβολές στις πόλεις. Τέλος, βάσει των θεωρητικών και εμπειρικών τάσεων στη διεθνή βιβλιογραφία, επισημαίνεται και διερευνάται μια σειρά από παράγοντες που επηρεάζουν καθοριστικά την ανάπτυξη ή την συρρίκνωση των αστικών κέντρων.

## **2.1 ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ**

Η Ευδαιμονία είναι το κύριο αγαθό που επιζητεί να αποκτήσει ο άνθρωπος. Κι η κατάκτηση της Ευδαιμονίας γίνεται με αδιάκοπη πνευματική ανάπτυξη. Ευδαιμονία είναι η πλήρης ταύτιση της συνείδησης του ανθρώπου με το Παν-Ένα. Η εκπαίδευση που απαιτείται για μια τέτοια εξέλιξη και για την καλλιέργεια των αρετών, κατορθώνεται μονάχα μέσα από τη συγκρότηση ενός μοντέλου ιδανικής πόλης, μέσα στην οποία θα μπορεί ο άνθρωπος να ολοκληρώνεται ως τέλειο άτομο, ως υπεύθυνος πολίτης. Ο λόγος για την ανάγκη ύπαρξης της πολιτείας, είναι ότι ο άνθρωπος δεν είναι αυτάρκης, αλλά έχει πολλαπλές ανάγκες. Η κατάκτηση της αυτάρκειας, για την εσωτερική φιλοσοφία, είναι ένας από τους κύριους στόχους του πνευματικού ανθρώπου. Όσπου να την κατακτήσει όμως ο άνθρωπος, έχει ανάγκη από την παιδεία και την πόλη (από την 'Πολιτεία' του Πλάτωνα)

Στην "Αριστη Πόλη" κάθε τμήμα της κοινωνίας λαμβάνει την κατάλληλη εκπαίδευση για να αναπτύξει τις αρετές και τις αξίες που του αντιστοιχούν, σύμφωνα με την εσωτερική του φύση και τις ανάγκες του. Η εξέλιξη γίνεται σταδιακά. Ο καθένας εκπαιδεύεται σύμφωνα με αυτά που χρειάζεται και που του αντιστοιχούν, για να μπορέσει σιγά-σιγά να ανέβει σε ανώτερα επίπεδα. Αυτή θεωρείται ως η αληθινή έννοια της δικαιοσύνης. Η εκπαίδευση είναι προσαρμοσμένη στο εξελικτικό επίπεδο του κάθε τμήματος ή τάξης της πολιτείας. Κανένας δεν μπορεί να δεχθεί περισσότερα απ' αυτά που είναι ικανός να αφομοιώσει και να καταλάβει. Η έννοια της πολιτικής στην εσωτερική φιλοσοφία, είναι η ορθή διακυβέρνηση της πόλης και αποτελεί ταυτόχρονα επιστήμη και τέχνη. "Τα της Πόλης", με την πλατύτερη έννοια, είναι η πολιτική, εκείνα δηλαδή που επιτρέπουν τη σωστή λειτουργία της κοινωνίας, της παιδείας, των διαφόρων τμημάτων της και του ανθρώπου ως υπεύθυνου πολίτη (από τα 'Πολιτικά' του Αριστοτέλη).

Η έννοια της ευδαιμονίας αποτελεί ζητούμενο και στις δύο προσεγγίσεις για την ιδανική λειτουργία μιας πόλης. Ο Πλάτωνας αποβλέπει στην ευδαιμονία της πόλης ως σύνολο και στην ευδαιμονία κάθε τάξης ανάλογα με τη φύση της. Ο Αριστοτέλης θεωρεί ότι σκοπός της ύπαρξης της πόλης, είναι όχι μόνο το ζην, αλλά το ευ ζην. Τόσο ο Αριστοτέλης, όσο και ο Πλάτωνας εξετάζουν την πόλη ως σύνολο. Όμως, η λογική διαδρομή που ακολουθούν είναι διαφορετική. Ο Πλάτωνας ορίζει την ιδεώδη πόλη (υποθέτοντας ότι είναι και εφικτή) και μετά προσπαθεί να σκιαγραφήσει τον τρόπο που αυτή θα λειτουργούσε. Ο Αριστοτέλης αντίθετα,

χρησιμοποιεί μια κυρίως επαγωγική μέθοδο και ξεκινώντας από τα υπαρκτά, βασικά συστατικά που αποτελούν μια κοινωνία (όπως μια οικογένεια), προσπαθεί να συνθέσει και να περιγράψει την ιδεώδη πόλη.

### **2.1.1 Η καταγωγή της πόλης**

Είναι γενικότερα αποδεκτό από αρχαιολόγους και ιστορικούς, ότι οι πρώτοι αστικοί οικισμοί εμφανίστηκαν την εποχή του Χαλκού (3.500 – 3.000 π..Χ.), μια εποχή που διήρκησε περίπου δύο χιλιάδες χρόνια. Τα στοιχεία που συνετέλεσαν καθοριστικά σε αυτή την κοινωνική εξέλιξη του ανθρώπου, ήταν οι τεχνικές ανακαλύψεις της Νεολιθικής αποχής, που οδήγησαν σε ένα είδος επανάστασης στην αγροτική οικονομία, αλλά κυρίως οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες. Με την έναρξη της εποχής του Χαλκού, ορισμένοι οικισμοί στη νότια Μεσοποταμία αρχίζουν σταδιακά, όχι μόνο να αυξάνουν το μέγεθος τους, αλλά και να μεταβάλλουν την κοινωνική τους οργάνωση. Ως αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας μετασχηματισμού, ήταν οι πόλεις-κράτη των Σουμέριων με δεκάδες χιλιάδες κατοίκους, εξελιγμένο θρησκευτικό σύστημα, πολιτική και στρατιωτική ιεραρχία, προηγμένη τεχνολογία και εκτεταμένο δίκτυο εμπορικών επαφών. (Γοσποδίνη, 1995)

Ο Mumford (1984), υποστήριξε ότι η προϊστορική πόλη ήταν προϊόν συγκέντρωσης ανθρώπινου δυναμικού, εξουσίας και υλικών αγαθών, η οποία περιορίστηκε αρχικά κοντά σε μεγάλους ποταμούς. Ο μετασχηματισμός του προϊστορικού χωριού σε πόλη, οφειλόταν στην ανεπάρκεια των κοινοτήτων με περιορισμένο αριθμό κατοίκων για εργασιακές μεγάλου βεληνεκούς (π.χ. την κατασκευή αρδευτικών έργων), για τη λήψη συλλογικών αποφάσεων πέρα από την ευθύνη του χωριού τους και για την καλύτερη προστασία των ατόμων από τις καιρικές συνθήκες. Ως βασικά χαρακτηριστικά των πρώτων πόλεων, ο Mumford προτείνει την μεγάλη έκταση και την πληθυσμιακή πυκνότητα, την μνημειακή αρχιτεκτονική, την ύπαρξη οικιστικών ορίων και τέλος τη λειτουργία της αγοράς.

Με τη σειρά του ο Morris (1994), στηρίζεται στον ορισμό του Gideon Sjoberg (1965) για την έννοια της πόλης: η πόλη είναι ένας οικισμός ικανού μεγέθους και πληθυσμιακής πυκνότητας, όπου κατοικούν εκτός από αγρότες και άτομα με άλλα επαγγέλματα, και ομάδες διανοούμενων. Οι προϋποθέσεις για τον Morris για τον προσδιορισμό της προϊστορικής πόλης αφορούν στο πλεόνασμα αποθηκεύσιμης τροφής, στην ύπαρξη γραφής και γραπτού λόγου για τη μετάδοση γνώσεων, και στην κοινωνική οργάνωση και προγραμματισμό.

Ο Kostof (1991) από την άλλη πλευρά, εισάγει μια ευρύτερη οπτική γωνία και έννοιες όπως το αστικό δίκτυο, και ορίζει την πόλη βάσει μιας σειράς ιδιοτήτων:

- Πόλη είναι ο τόπος συγκέντρωσης πλήθους ενεργών ατόμων και αποτελείται από κτίρια και ανθρώπους.
- Οι πόλεις έχουν σαφή φυσικά όρια, είτε φυσικά είτε διοικητικά.
- Οι πόλεις έχουν οικονομική σχέση και σύνδεση με τον περιβάλλοντα ύπαιθρο χώρο.
- Οι πόλεις χαρακτηρίζονται από καταμερισμό και εξειδίκευση εργασίας
- Οι πόλεις στηρίζονται στο γραπτό λόγο και γραπτά αρχεία.
- Οι πόλεις έχουν δημόσια κτίρια και μνημεία.

Σε επίπεδο ομαδοποίησης των σχετικών θεωριών για τη δημιουργία της πόλης, ο Kostof αναφέρει μια ταξινόμηση τριών ομάδων:

- α) Θεωρίες που θεμελιώνονται στη δημιουργία πλεονάσματος στην αγροτική παραγωγή.
- β) Θεωρίες βασισμένες στην έννοια της αγοράς.
- γ) Θεωρίες που επικεντρώνουν σε ζητήματα θρησκείας και αμυντικής ασφάλειας.

Η κριτική του Kostof στις προσεγγίσεις του Mumford και του Morris, εστιάζει στο ότι δεν υπάρχει απόδειξη ότι η πολιτική εξουσία γεννήθηκε μέσα από το φαινόμενο της γραφειοκρατίας, που συνόδευε τη λειτουργία μεγάλου δικτύου αρδευτικών καναλιών. Επίσης, δεν αποδεικνύεται ότι η ανάπτυξη των τεχνών και της επιστήμης ήταν αποτέλεσμα του πλεονάσματος της αγροτικής παραγωγής, αφού θα μπορούσε να έχει συμβεί και το αντίστροφο, δηλαδή η τεχνολογική εξέλιξη να προϋπήρξε και να συνέβαλλε στο πλεόνασμα της αγροτικής παράγωγης (Γοσποδίνη, 1995).

## 2.1.2 Η θεώρηση του αστικού φαινομένου

Η σύγχρονη πόλη είναι αποτέλεσμα της μεταβολής των παγκόσμιων οικονομικών εξελίξεων με φυσικούς, κοινωνικούς, και χωρικούς μετασχηματισμούς, αλλά και με την επίδραση των νέων αστικών φαινομένων που δημιουργούνται, παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνολογίας. Αυτές οι διαδικασίες αστικοποίησης ενεργοποιούν αυθόρμητες ή μη, αλυσιδωτές μεταλλάξεις στον ορισμό της πόλης, παραδίδοντας νέους τρόπους προσέγγισης της και αντανακλώντας ένα νέο χαρακτήρα, νέα πρότυπα, νέα πεδία δράσης και σύγκρουσης. Οι αλλαγές που υφίσταται, τόσο η δομή της σύγχρονης πόλης, όσο και ο τρόπος που αντιλαμβάνεται ο σύγχρονος άνθρωπος τα αστικά φαινόμενα, προσπαθούν να αποδοθούν μέσα από νέες ορολογίες που

δημιουργούνται για να καλύψουν της νέες ερμηνευτικές ανάγκες. Ως συνέπεια, στη διεθνή βιβλιογραφία κάνει την εμφάνιση της μια ποικιλία ορολογίας για την πόλη, όπως *global city*, *edge city*, *polycentric city*, *telepolis*, *just city*, *generic city*, *emergent city*, *metapolis* κτλ.

Με τον όρο αστική επανάσταση, που όπως αναφέρθηκε, τοποθετείται χρονικά στην 4η π. Χ χιλιετία στην περιοχή της Μεσοποταμίας, περιγράφεται το καθοριστικής σημασίας ποιοτικό άλμα του ανθρώπου, ο οποίος αποδεσμεύεται για πρώτη φορά σε τέτοιο βαθμό από το φυσικό περιβάλλον, διαμορφώνοντας ο ίδιος ένα νέο τεχνητό. Με το καινούργιο δομημένο περιβάλλον, την πρώιμη πόλη, προβάλλεται μια διαφορετική κοινωνική οργάνωση στον φυσικό χώρο. Οι κοινωνικές αλλαγές που προέκυψαν από την συσσώρευση μεγάλου αριθμού ανθρώπων σε έναν συγκεκριμένο φυσικό χώρο, για λόγους αυτοοργάνωσης και προστασίας, αποτελούν ουσιαστικά τη γενεσιουργό αιτία που διαμόρφωσε τις αναγκαίες συνθήκες ανάπτυξης της πρώιμης πόλης. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί πως ορισμένοι φυσικοί τόποι, λόγω της γεωγραφικής τους ιδιομορφίας, λειτούργησαν ως ισχυροί πόλοι έλξης πληθυσμών (Νικολαΐδου, 1993).

Η ίδια η έννοια της πόλης είναι μια έννοια που δηλώνει την πόλωση μεταξύ αντιθέτων πεδίων. Τα πεδία αυτά είναι κυρίως το ανθρωπογενές και το φυσικό. Αναπτύσσεται μια ιδιαίτερη δυναμική στις οποιεσδήποτε επεμβάσεις του ανθρώπου να 'κτίσει' με την ευρεία έννοια το χώρο και να τον κάνει 'τόπο πόλης'. Ο όρος 'κτίζει' περιλαμβάνει, όχι μόνο την οργάνωση και εμφάνιση υλικών κατασκευών, αλλά και συμπεριφορών και αντιλήψεων, που αφορούν συναισθήματα και ερμηνείες εννοιών, και οργανώσεών τους σε συστήματα, τα οποία προσπαθούν να εμφανίσουν ένα συγκεκριμένο "πρόσωπο", να πλάσουν τη μορφή των χώρων που οι άνθρωποι συνέλαβαν, θέλησαν, αγάπησαν, προσδιόρισαν και εκτέλεσαν. Κάθε πόλη στηρίζεται στη συνεχή ενσωμάτωση των ιδεών και των πράξεων των ανθρώπων, και την πλάθουν μέσω μορφών (υλικών, συμπεριφορών και αντιλήψεων), σε συγκεκριμένο τόπο με ιδιαίτερη φυσιογνωμία, ιδιαίτερη όψη και ιδιαίτερο χαρακτήρα (ΕΜΠ, 2001).

Οι περισσότερο σύγχρονες θεωρίες για το πώς αναπτύσσονται και μεταβάλλονται οι πόλεις, έχουν τις ρίζες τους στην μεγάλη μετάβαση στην αστική-βιομηχανική κοινωνία, που στην Ευρώπη έλαβε χώρα τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Ο Tönnies (1887), υποστήριξε ότι οι πόλεις προκύπτουν από τη μετάβαση της κοινωνικής οργάνωσης, όπου ο πυρήνας είναι η οικογένεια με τις αντίστοιχες διακριτές οικιακές κοινωνικές σχέσεις, σε μια κοινωνική κατάσταση, όπου οι οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις στηρίζονται σε συμβατικές υποχρεώσεις μεταξύ των

ατόμων και σε ανταγωνιστικές επαγγελματικές αλληλεπιδράσεις. Ο Durkheim (1893), απέδωσε τη δημιουργία και μεγέθυνση των πόλεων στη μετάλλαξη του τρόπου καταμερισμού της εργασίας, σε μεγαλύτερες αθροιστικές κατηγορίες, οδηγώντας σε έναν αυξανόμενο κοινωνικό εργασιακό καταμερισμό στις πόλεις, άρα και στον πολλαπλασιασμό των αλληλεπιδράσεων και των επαφών. Ο Simmel (1903), από την πλευρά του, διερεύνησε το αστικό φαινόμενο από την ψυχολογική πλευρά. Πριν την μετάβαση στη βιομηχανική εποχή, υποστήριξε ότι το άτομο ενστερνιζόταν την ύπαρξη του σε μικρές ομάδες, έπειτα όμως, το άτομο καλούταν να αναλάβει έναν πιο εξειδικευμένο ρόλο σε μια πιο μαζική κοινωνία. Η συνήθεια για ένα εσωτερικό ατομικό τρόπο σκέψης και συμπεριφοράς, αντικαταστάθηκε υποσυνείδητα από έναν εξωστρεφή μεγαλοαστικό τρόπο ζωής, που απαιτούσε συνεχόμενες συνειδητές αντιδράσεις. Σε μία πρώτη στατιστική εκτίμηση του αστικού φαινομένου, ο Weber (1899), έγραψε ότι η εξέλιξη των πόλεων επηρεαζόταν από τη διεύρυνση ενός συνόλου τεχνητών, και εργατών σε εργοστάσια, οι οποίοι αποδεικνύονταν πιο αποδοτικοί από τους αγρότες κατοίκους του υπαίθρου χώρου, και αναβαθμιζόνταν σταδιακά στην κοινωνική και οικονομική 'σκάλα'. Για τον Wirth (1938), το αστικό φαινόμενο ακουμπούσε το προσωπικό επίπεδο ικανοποίησης για το επίπεδο διαβίωσης και τις κοινωνικές σχέσεις. Στην προσέγγιση αυτή, οι πόλεις αποτελούν σημεία πληθυσμιακής συγκέντρωσης και υψηλής δημογραφικής πυκνότητας, το μέγεθος των οποίων τροφοδοτείται από την μαζική μετανάστευση, η οποία προκαλεί με τη σειρά της υψηλή ετερογένεια μεταξύ των κατοίκων. Ενώ υπάρχουν σημαντικές ευκαιρίες για κοινωνική κινητικότητα και ευελιξία, εμφανίζονται παράλληλα και φαινόμενα δυστυχίας, κοινωνικής απομόνωσης και απόκλισης. Η ζωή στις πόλεις, σύμφωνα με τον Wirth, οδήγησε όχι μόνο σε ένα κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο ευκαιριών, αλλά και σε δυστυχία και κοινωνική δυσφορία.

Τη σύνδεση μεταξύ των κοινωνικών μεταβολών και της αστικής εξέλιξης, αναφέρει και ο Lefebvre (1991). Η πόλη είναι πάντα συνδεδεμένη γενικότερα με την ιστορία, τα βασικά συστατικά και τις λειτουργίες της κοινωνίας. Συνεπώς, η πόλη αλλάζει, όποτε και η κοινωνία μεταβάλλεται. Η διαδικασία αυτή είναι πιθανόν δύο κατευθύνσεων, αφού η μετάλλαξη της πόλης δεν είναι απαραίτητα το παθητικό αποτέλεσμα των κοινωνικών κύκλων. Στο πλαίσιο αυτό, η πόλη εξαρτάται και από τις άμεσες συνδέσεις μεταξύ των ατόμων και των ομάδων που συναποτελούν την κοινωνία.



Σύμφωνα με τον Healey (2002), οι άνθρωποι γενικά, είτε ως γεωγράφοι, είτε ως επιχειρηματίες, εργάτες ή και απλοί κάτοικοι, θεωρούν ότι γνωρίζουν τι ακριβώς είναι η πόλη. Σε μια πόλη ζει κανείς, εργάζεται, την επισκέπτεται και αγοράζει και αγαθά από αυτή, δίνοντας μια αίσθηση της τοποθεσίας στο γεωγραφικό χώρο. Οι πόλεις έχουν μια φυσική παρουσία, αφού κανείς μπορεί να μετακινηθεί μέσα στις γειτονιές της, αλλά και να φτάσει στις πόλεις με ένα μεταφορικό μέσο, ως φυσικός προορισμός. Η πόλεις επίσης, διακρίνονται από μια ατμόσφαιρα συνεχούς κίνησης, πυκνών δραστηριοτήτων και ανθρώπινης βιασύνης. Όταν όμως έρχεται η στιγμή να ορίσουμε τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που περιγράφουν μια πόλη, εντοπίζεται σημαντική δυσκολία για ομοφωνία. Ερωτήματα όπως: Ποιοι είναι οι πυρήνες και τα όρια της πόλης; Ποια είναι η κατανομή των ποιοτικών χαρακτηριστικών της πόλης; Σε ποιον ανήκει μια πόλη και ποιος έχει τη δύναμη να τη διαμορφώσει; Πως θα μπορούσε κανείς να αντιληφθεί την ιδανική πόλη; δεν έχουν ομόφωνη και ξεκάθαρη απάντηση.

Υπό το πρίσμα μιας πιο πρακτικής προσέγγισης, κατά τον Hall (1988), η πόλη αποτέλεσε ένα φυσικό τέχνημα, που δομήθηκε από τις σχέσεις του κέντρου και της περιφέρειας και τις χωρικές δραστηριότητες. Οι οικονομικοκοινωνικές σχέσεις μιας πόλης, η μορφολογία της και το πολιτιστικό της πλαίσιο μεταβάλλονται συνεχώς από τον τρόπο που οι άνθρωποι διαμορφώνουν τις ζωές τους, εκμεταλλεύονται συλλογικά τους διαθέσιμους πόρους και αλληλεπιδρούν. Έξω από τον κόσμο του σχεδιασμού του χώρου και της δημόσιας πολιτικής (Bridge and Watson, 2000), αξίζει να αναφερθεί, ότι εξελίσσεται παράλληλα μια ευρεία συζήτηση στην τέχνη, τη λογοτεχνία, στις σπουδές των μέσων μαζικής ενημέρωσης και στην πολιτιστική γεωγραφία, σχετικά με τον τρόπο που παρουσιάζεται μια πόλη, τα διαφορετικά νοήματα που εκπέμπει στους διάφορους πολίτες, σε διαφορετικές τοποθεσίες και χρόνους.

Στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι πόλεις θεωρούνταν 'συστήματα', με στόχο την ισορροπία, τα οποία ορίζονταν ως διακριτές συγκεντρώσεις από αλληλεπιδρούσες ενότητες με συγκεκριμένες λειτουργίες. Η αντίληψη αυτή αντιμετώπιζε τις πόλεις ως μια οργανωτική δομή από πάνω προς τα κάτω, ξεχωριστή από το ευρύτερο περιβάλλον, ενώ η λειτουργία της βασιζόταν σε παρεμβάσεις πολιτικής για την αποκατάσταση της ισορροπίας (Chadwick, 1971). Το παραπάνω μοντέλο σκέψης όμως, δεν έγινε ευρύτερα αποδεκτό. Οι πόλεις δεν μπορούν να απομονωθούν από το ευρύτερο περιβάλλον και δεν είναι δυνατόν να προσεγγίσουν μια κατάσταση ισορροπίας, αφού μεταβάλλονται συνεχώς. Στο ίδιο πνεύμα, δεν

μπορεί να θεωρηθούν ως μια λειτουργική δομή από πάνω προς τα κάτω, δηλαδή να διαμορφώνονται μόνο σύμφωνα με τις κεντρικές παρεμβάσεις σχεδιασμού, διότι εξελίσσονται κυρίως από κάτω προς τα πάνω, ως αποτέλεσμα των εκατομμυρίων ατομικών και συλλογικών πρωτοβουλιών, και λιγότερο από τις από πάνω προς τα κάτω κεντρικές ενέργειες. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς, ότι οι πόλεις προσομοιάζουν περισσότερο σε βιολογικά και όχι σε μηχανικά συστήματα και η ανάδειξη των σχετικών επιστημών της πολυπλοκότητας (sciences of complexity) επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση τους ως ανοικτά συστήματα, βασισμένα στα προϊόντα των εξελικτικών διαδικασιών και όχι ενός κεντρικού στρατηγικού σχεδίου (Portugali, 2000). Στο τελευταίο μισό του προηγούμενου αιώνα, η εικόνα της πόλης ως 'μηχανή' έχει αντικατασταθεί από αυτή της πόλης ως 'οργανισμός' (Berry, 1964).

Στο πλαίσιο μιας επικαιροποιημένης προσέγγισης, ο Batty (2012) θεωρεί ότι η ανάπτυξη των πόλεων στο χώρο βασίζεται σε πολλαπλές διαδικασίες χωρικών επιλογών, κατά τις οποίες τα άτομα και οι ομάδες του αστικού πληθυσμού εγκαθίστανται αναφορικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ τους και τις ευρύτερες δραστηριότητες που διαμορφώνουν τις χρήσεις γης. Οι δραστηριότητες αυτές, τείνουν να κατευθύνονται κυρίως από τις ανταλλαγές - αλληλεπιδράσεις (trade-offs) μεταξύ των οικονομιών και των αντι-οικονομιών συγκέντρωσης (agglomeration economies and diseconomies), οι οποίες συχνά εκφράζονται μέσα από τους αλληλοσυσχετισμούς της προσβασιμότητας σε διάφορες τοποθεσίες. Οι αλληλεπιδράσεις αυτές προκαλούν την ανάδειξη μοντέλων δραστηριοτήτων, που αντικατοπτρίζουν ουσιαστικά τα διάφορα επίπεδα των συνεργατικών σχηματισμών (clustering), τα οποία με τη σειρά τους εκφράζουν διαφορετικά επίπεδα πυκνότητας συνδεδεμένα με διαφορετικές τοποθεσίες.

## **2.2 ΘΕΩΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Η απόδοση ενός θεωρητικού πλαισίου για τον τρόπο που δημιουργούνται και εξελίσσονται οι αστικές περιοχές, άλλες περισσότερο, άλλες λιγότερο, άλλες ταχύτερα και άλλες με μικρότερους ή και αρνητικούς ρυθμούς, έχει αποτελέσει πολύπλευρο ζήτημα στη διεθνή βιβλιογραφία, και είναι δυνατόν να το εξετάσει κανείς με διάφορους τρόπους και σε διάφορε χωρο-χρονικές κλίμακες.

Αν και η ανάπτυξη μιας πόλης αποτελεί απόρροια των αποτελεσμάτων του καταμερισμού εργασίας (Οικονόμου, 1994:44,45), είναι απαραίτητη η εισαγωγή και του στοιχείου της ιστορικής εξέλιξης. Στις προ-καπιταλιστικές κοινωνίες, βασικός παράγοντας αποτελούσε η παράλληλη συνύπαρξη πόλης και υπαίθρου, με την πρώτη να ειδικεύεται στην παραγωγή ιδεών και πολιτικής, και τη δεύτερη να δίνει προτεραιότητα στην παραγωγή αγαθών. Η έλευση του καπιταλισμού επέφερε ριζικές αλλαγές στο αστικό φαινόμενο. Αρχικά, ο ρόλος της πόλης ως πολιτικό και στρατιωτικό κέντρο μεταφέρθηκε στο κράτος – έθνος. Έπειτα, η αντίθεση της πόλης – υπαίθρου στον καταμερισμό της εργασίας μεταφέρθηκε στο εσωτερικό της πόλης, ο αστικός τρόπος ζωής άλλαξε σημαντικά, ενώ η αστική γη μετατράπηκε σε εμπόρευμα. Κατά συνέπεια, οι κύριοι παράγοντες αστικής ανάπτυξης συνδέονταν με τον οικονομικό ρόλο της πόλη, προκαλώντας ανάλογα με το περιεχόμενο τους, διαφορετικούς τύπους αστικής και χωρικής ανάπτυξης. Πολλές, επίσης, θεωρίες δεν αναφέρονται γενικά στον οικονομικό ρόλο της πόλης, αλλά σε ειδικότερες εκδοχές του, ιστορικά και γεωγραφικά προσδιορισμένους. Αυτό βέβαια δεν αποτελεί ένδειξη ότι η χωροχρονική σχετικότητα των θεωριών τίθεται πάντα με ρητό και ξεκάθαρο τρόπο. Αντίθετα, πολλές θεωρίες διεκδικούν δισταρική και διατοπική εγκυρότητα.

### **2.2.1 Οι Κλασικές και Νεοκλασικές προσεγγίσεις**

Το επίπεδο συγκέντρωσης παραγωγικών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή (McCann, 2002:24), άρα και ο βαθμός αστικοποίησης της περιοχής, εξαρτάται από την εισροή των συντελεστών που υπάρχουν σε αυτή την περιοχή, και ο πλούτος μιας περιοχής εξαρτάται από το σύνολο των πληρωμών που εισπράττουν αυτοί οι συντελεστές. Η οικονομία μιας περιοχής μπορεί να χαρακτηρίζεται από διαφορετικό βαθμό πυκνότητας συγκέντρωσης συντελεστών, ατόμων ή και επενδύσεων. Ακόμα, οι μισθοί των ανθρώπων, όπως και η τιμές της γης είναι

διαφορετικές από την μια περιοχή στην άλλη. Για να γίνουν, λοιπόν, κατανοητοί οι λόγοι που ορισμένες περιοχές ή πόλεις συγκεντρώνουν περισσότερες δραστηριότητες και παρουσιάζουν καλύτερη οικονομική επίδοση, είναι αναγκαίο να διερευνηθεί, γιατί ελκύνονται οι συντελεστές σε μια περιοχή και γιατί αμείβονται με τα ποσά που εισπράττουν. Οι εισροές συντελεστών ανήκουν σε τρεις κατηγορίες, το κεφάλαιο, την εργασία και τη γη, ενώ οι αμοιβές των συντελεστών είναι αντίστοιχα τα κέρδη, οι μισθοί και οι πρόσοδοι. Πρόσθετοι συντελεστές, όπως η επιχειρηματικότητα και η τεχνολογία εισάγονται σε συγκεκριμένες αναλύσεις της οικονομικής δραστηριότητας.

Σε ότι αφορά την προσέγγιση της κλασικής σχολής, σε σχέση με την ανάπτυξη και χωροθέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων, αυτή διακρίνεται σε τέσσερις υποπεριπτώσεις (Λαμπριανίδης, 2002: 91). Στην προσέγγιση του ελάχιστου κόστους, της χωροθετικής αλληλεξάρτησης περιοχής αγοράς, της γενικής χωρικής ισορροπίας και στην προσέγγιση του κύκλου ζωής προϊόντος.

Στην προσέγγιση του ελάχιστου κόστους, το κύριο επιχείρημα είναι ότι όλες οι δραστηριότητες αναζητούν τον τόπο εγκατάστασης, όπου το συνολικό κόστος της συλλογής πρώτων υλών, της επεξεργασίας τους και της διανομής των προϊόντων θα είναι το ελάχιστο.

Ο Weber (1971) άσκησε με την εργασία του την μεγαλύτερη επιρροή στην προσέγγιση αυτή και επιχείρησε να ορίσει τη χωροθέτηση της μεμονωμένης επιχείρησης βασιζόμενος στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς, του εργατικού δυναμικού και των οικονομικών συγκέντρωσης. Οι υποθέσεις στις οποίες βασίστηκε (Λαμπριανίδης, 2002: 95), αναφέρονται σε μια δεδομένη γεωγραφική κατανομή πρώτων υλών, που όμως υπάρχει και για άλλες περιοχές, άρα και δεν επηρεάζουν την κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η θέση και το μέγεθος των τόπων κατανάλωσης είναι δεδομένα, υπάρχουν συνθήκες τέλει ανταγωνισμού με απεριόριστη αγορά, χωρίς όμως να υπάρχει δυνατότητα μονοπωλιακών οφελών. Στο ίδιο πλαίσιο, το εργατικό δυναμικό είναι άφθονο και δεν υπάρχει δυνατότητα κινητικότητας, ενώ το επίπεδο των μισθών είναι δεδομένο. Το κόστος παραγωγής, όπως και η τιμή του προϊόντος είναι γνωστά και σταθερά, η τεχνολογία παραγωγής δεδομένη, ενώ και οι συντελεστές παραγωγής συμμετέχουν στις παραγωγικές δραστηριότητες με καθορισμένη αναλογία σε όλους τους χώρους. Γενικά, υπάρχει ομοιομορφία στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό πλαίσιο. Στο απλουστευμένο αυτό πλαίσιο συνθηκών που δημιούργησε ο Weber, τρεις είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν τις οικονομικές δραστηριότητες, το κόστος

μεταφοράς, το κόστος του εργατικού δυναμικού και οι οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies). Αν παραβλεφθεί προς στιγμή το κόστος εργασίας και τα πλεονεκτήματα της συγκέντρωσης, τότε για τον Weber (Αργύρης, 1997α:83), το κόστος μεταφοράς είναι ο μόνος παράγοντας που επηρεάζει τον τόπο των δραστηριοτήτων.

Επέκταση της παραπάνω θεωρίας προήλθε από τον Moses (1958), υποστηρίζοντας ότι η συμπεριφορά μιας επιχείρησης στο χώρο, είναι αντίστοιχη της συμπεριφοράς της σε συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, θεωρώντας τις τιμές δεδομένες, και από την στιγμή που έχει προσδιορίζει την άριστη τεχνική παραγωγής, δεν πρόκειται να αλλάξει συμπεριφορά, εκτός αν υπάρξουν αλλαγές στους συντελεστές των δραστηριοτήτων.

Πολλοί μελετητές υιοθέτησαν την προσέγγιση του Weber, διατυπώνοντας κριτική για την απλοϊκότητα των υποθέσεων του, αλλά και προσθέτοντας νέους παράγοντες που επηρεάζουν τη χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων (Λαμπριανίδης, 2002: 103). Ο Hoover (1937) διατύπωσε, ότι το κόστος παραγωγής είναι πιο σημαντικό από το κόστος μεταφοράς, ενώ ο Smith (1971) πρόσθεσε άλλες εισροές παραγωγής, όπως την ενέργεια, το νερό, τους φόρους και τα επιτόκια. Η προσέγγιση του ελάχιστου κόστους αποτέλεσε ουσιαστικά την πρώτη μέθοδο για τη μελέτη της επιλογής του τόπου εγκατάστασης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, η σημασία της είναι αυξημένη, παρά τις απλοϊκές υποθέσεις της, αν σκεφτεί κανείς ότι αναπτύχθηκε για πρώτη φορά στη δεκαετία του 1980. Η πρωτοτυπία των υποδειγμάτων του Weber και του Moses, είναι ότι αναδεικνύουν πως η συμπεριφορά ως προς την επιλογή σχέσης παραγωγής και η συμπεριφορά ως προς την επιλογή γεωγραφικής θέσης, είναι ζητήματα που συνδέονται μεταξύ τους (McCann, 2002:52)

Σε ότι αφορά τη δεύτερη προσέγγιση της κλασικής σχολής, της χωροθετικής αλληλεξάρτησης περιοχής αγοράς (Λαμπριανίδης, 2002: 103), αυτή εξέτασε τον τρόπο που η ζήτηση επηρεάζει τον τόπο εγκατάστασης των οικονομικών δραστηριοτήτων και τις συνθήκες εξεύρεσης ισορροπίας στη χωρική κατανομή της αγοράς, κάτω από συνθήκες μη τέλει ανταγωνισμού. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, αφού οι καταναλωτές είναι διασκορπισμένοι σε όλο το χώρο, κάθε επιχείρηση μπορεί να ελέγχει την περιοχή όπου πουλάει φθηνότερα τα προϊόντα της από τους ανταγωνιστές. Εάν μια επιχείρηση λάβει την απόφαση να ελέγξει μεγαλύτερο χώρο αγοράς, και να αλλάξει τόπο λειτουργίας, τότε θα πρέπει να λάβει υπόψη τις πιθανές αντιδράσεις άλλων επιχειρήσεων που λειτουργούν ήδη στην αγορά. Η προσέγγιση αυτή ήρθε να αντιμετωπίσει την κριτική για την υπόθεση του τέλει ανταγωνισμού και υπήρξε

απόρροια της συνειδητοποίησης ότι πρέπει να εξετάζεται η στρατηγική κάθε επιχείρησης σε συνάρτηση αυτών των ανταγωνιστών. Γενικά, η θεωρία αυτή δεν είχε ιδιαίτερη αποδοχή, αφού, όπως και συνολικά η Κλασική Σχολή, αδυνατούσε να ερμηνεύσει το φαινόμενο της χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων ενσωματώνοντας κι άλλες παραμέτρους, πέρα από τις χωρικές. Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή αποτέλεσε ένα βήμα προς την πραγματικότητα, διότι τόνισε την έλλειψη τέλει ανταγωνισμού. Σημαντικοί θεωρητικοί της παραπάνω προσέγγισης ήταν ο Lösch (1954), που έδινε έμφαση στην περιοχή της αγοράς και στην ομοιόμορφη κατανομή των παραγωγικών πόρων στο χώρο, και ο Hotelling (1929), που έδινε έμφαση στη χωροθετική αλληλεξάρτηση των επιχειρήσεων, στο πλαίσιο ενός παιγνίου θέσεων (McCann, 2002: 58).

Ο Lösch ήταν και ο κύριος εκφραστής της τρίτης προσέγγισης της Κλασικής Σχολής, της γενικής χωρικής ισορροπίας, που ασχολείται με την κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο. Η εργασία του Lösch (Λαμπριανίδης, 2002: 108), εισήγαγε τη χωρική διαφοροποίηση στο κόστος του προϊόντος και στη ζήτηση, ισχυρίστηκε ότι δεν υπάρχει επιστημονική και αναμφισβήτητη λύση για τη χωροθέτηση μεμονωμένης επιχείρησης, αλλά μόνο η πρακτική μέθοδος των διαδοχικών προσεγγίσεων. Περαιτέρω ανάλυση στη μελέτη αυτή, θα παρουσιαστεί παρακάτω στο υποκεφάλαιο για την κατανομή των αστικών κέντρων στο χώρο.

Η τέταρτη προσέγγιση της Κλασικής Σχολής, του κύκλου ζωής του προϊόντος, υποστηρίζει ότι υπάρχουν διαφορετικές απαιτήσεις χωροθέτησης για τις επιχειρήσεις, ανάλογα με το στάδιο του κύκλου ζωής του προϊόντος. Αναπτύχθηκε για πρώτη φορά από τον Hoover (1948), που ισχυρίστηκε ότι οι επιχειρήσεις στα πρώτα τους βήματα επιλέγουν τις μεγάλες πόλεις και αποκεντρώνονται καθώς ωριμάζουν και αποκτούν περισσότερη οργάνωση και τυποποίηση (Λαμπριανίδης, 2002: 112). Ωστόσο, το υπόδειγμα του κύκλου ζωής έχει συνδεθεί περισσότερο με το έργο του Vernon (1966), που περιγράφει τις ποιοτικές πλευρές των σχημάτων των επενδύσεων στο χώρο. Το επιχείρημα του Vernon (McCann, 2002:106), είναι ότι επιχειρήσεις διαφοροποιούν τη θέση που επιλέγουν για τις δραστηριότητες τους, ανάλογα με το στάδιο που βρίσκεται ο κύκλος ζωής ενός προϊόντος. Αυτό αντανακλάται στις δραστηριότητες της συγκεκριμένης μονάδας. Στα μεγάλα αστικά κέντρα, οι επιχειρήσεις θα έχουν την τάση να εγκαθιστούν δραστηριότητες εντάσεως πληροφοριών, που έχουν σχέση με τα πρώτα στάδια του κύκλου ζωής του προϊόντος. Σε αυτό το στάδιο υπάρχει ανάγκη για

εργαζόμενους με ειδικευση υψηλού επιπέδου, ενώ όταν το προϊόν και η αντίστοιχη παραγωγική διαδικασία θα έχουν σχεδιαστεί, δοκιμασθεί και τυποποιηθεί, το σύνολο της πληροφορίας θα είναι πια διαθέσιμο και εύκολα μεταφερόμενο. Όσο αυξάνεται η παραγωγή, το προϊόν γίνεται πια ώριμο, με αποτέλεσμα η επιχείρηση να έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει την παραγωγική διαδικασία σε περιοχές χαμηλότερου κόστους και χαμηλότερων ειδικοτήτων. Το περιεχόμενο του υποδείγματος του κύκλου ζωής, αφορά στο ότι οι περιφερειακές γεωγραφικά περιοχές, θα αποκτήσουν και αυτές με τη σειρά τους παραγωγικές διαδικασίες περισσότερο ώριμων και τυποποιημένων προϊόντων, με αποτέλεσμα να υπάρχει σαφής διαχωρισμός των τύπων των δραστηριοτήτων ανάμεσα στις κεντρικές αστικές περιοχές και τις περιφερειακές.

Σύμφωνα με τον McCann (2002: 113), η προσέγγιση αυτή ανήγαγε ένα εμπειρικό πρότυπο (τον κύκλο ζωής του προϊόντος) σε νόμο καθολικής ισχύος, όμως ο κύκλος ζωής δεν είναι η αιτία των μετακινήσεων των οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο, αλλά συσχετίζεται και ο ίδιος με τις μετακινήσεις, με την έννοια ότι επηρεάζει και επηρεάζεται από αυτές. Ο Kafkalas (1982), κρίνει το παραπάνω μοντέλο ως υπεραπλουστευτικό, και ότι ασχολείται κυρίως με τις προτιμήσεις χωροθετησης των μεγάλων και μοντέρνων πολυεθνικών επιχειρήσεων και δεν καλύπτει το σύνολο των κατηγοριών των επιχειρήσεων.

Συνολικά, οι τέσσερις προσεγγίσεις της Κλασικής Σχολής θεωρούν τη διαδικασία χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων, ως προϊόν ορισμένων μεμονωμένων παραγόντων, που είναι ίδιοι σε όλες τις περιπτώσεις. Είναι μια ανάλυση στατική με μικροοικονομική οπτική. Οι υποθέσεις τους αφορούν μεμονωμένες επιχειρήσεις, αποσπασμένες από το ευρύτερο κοινωνικό πλαίσιο. Επίσης, οι υποθέσεις τους βασίζονται σε έναν ιδεατό κατασκευασμένο κόσμο και όχι στην αντικειμενική πραγματικότητα (Λαμπριανίδης, 2002: 115-116). Τα αφηρημένα μοντέλα συμπεριφοράς της Κλασικής Σχολής συμπληρώνονται από μια αφηρημένη έννοια του χώρου, της οποίας μοναδικό χαρακτηριστικό είναι η απόσταση (Massey, 1973:34), ενώ παράλληλα, δεν λαμβάνουν υπόψη τα διαφορετικά κοινωνικοοικονομικά και πολιτιστικά πλαίσια της κάθε περιοχής. Τα αποτελέσματα της χωρικής συμπεριφοράς που καταθέτουν, έχουν όντως κάποια αξία, δεν μπορούν όμως να υιοθετηθούν χωρίς τις κοινωνικές συνιστώσες (Castells, 1977· Dunford, 1977· Sayer, 1982).

Σε ότι αφορά την νεοκλασική προσέγγιση, το στοιχείο του χρόνου αποκτά μεγαλύτερη σημασία και το στοιχείο του χώρου παραμελείται. Σύμφωνα με τον Αργύρη (1997α:10), οι

οικονομολόγοι στην περίπτωση αυτή θεωρούσαν τις επιπτώσεις του χώρου ως κατώτερες σε σχέση με αυτές του χρόνου, με αποτέλεσμα η νεοκλασική σκέψη να κρατήσει πίσω για αρκετά χρόνια την ανάπτυξη θεωριών για τη δημιουργία των πόλων και την προώθηση της οικονομικής του χώρου. Τα δύο βασικά ρεύματα, είναι η προσέγγιση της μερικής ισορροπίας της σχολής του Cambridge (Marshall, 1920) και η προσέγγιση της γενικής ισορροπίας της σχολής της Λοζάννης [Leon Walras (1834-1910), Vilfredo Pareto (1848-1823)]. Η εισαγωγή των χωρικών παραγόντων στην ανάλυση των οικονομικών δραστηριοτήτων δημιουργούσε περιπλοκές και οι νεοκλασικοί οικονομολόγοι είχαν βασιστεί για μεγάλη περίοδο στη μέθοδο της οριακής αναλύσεως. Η μέθοδος αυτή κάνει παραδοχές που συχνά δεν βρίσκουν εφαρμογή στα ζητήματα που περιλαμβάνουν τη χωρική διάσταση. Η προσέγγιση αυτή υποστηρίζει ότι όλες οι σχέσεις μπορούν να παρασταθούν με συνεχείς συναρτήσεις, ενώ η απόσταση και ο χώρος γενικότερα, προκαλούν στις συναρτησιακές σχέσεις ασυνέχειες, οπότε δεν είναι και επιθυμητές.

Η νεοκλασική σκέψη (Αργύρης, 1997: 11), επηρέασε ανασταλτικά την εξέλιξη της οικονομικής του χώρου, αφού εάν δεχτεί κανείς τις σχετικές παραδοχές, όπως είναι η ευκαμψία των τιμών και η κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής, τα χωροταξικά θέματα δεν θα έπρεπε να προκαλούν ιδιαίτερα προβλήματα, διότι ο μηχανισμός της αγοράς θα εξάλειφε κάθε διαταραχή στη διατοπική ισορροπία. Η επίδραση που άσκησε στην οικονομική σκέψη το νεοκλασικό δόγμα ισορροπίας ενισχύθηκε περισσότερο από το γεγονός ότι οι προβλέψεις τους δεν μπορούσαν να ελεγχθούν για την εγκυρότητα τους, λόγω της ανεπάρκειας των στατιστικών στοιχείων της εποχής (τέλη του 19<sup>ου</sup> και αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα).

### **2.2.2 Το υπόδειγμα του Πόλου Ανάπτυξης**

Βασικός εκφραστής του υποδείγματος του πόλου ανάπτυξης είναι ο Perroux (1950), έχοντας ωστόσο αξιοποιήσει και ορισμένες ιδέες του Shumpeter (1934). Ο Perroux περιέγραψε τις οικονομικές σχέσεις ενός νομισματικού χώρου και ισχυρίστηκε ότι προκύπτουν πλώσεις σχετικά με τις οικονομικές συναλλαγές (McCann, 2002:104). Ως πόλοι ανάπτυξης χαρακτηρίζονται οι μεγάλες επιχειρήσεις, οι αποφάσεις των οποίων έχουν σημαντικές επιπτώσεις και στις μικρότερες επιχειρήσεις που συνδέονται με αυτές, ενώ οι εταιρείες και οι εργαζόμενοι τείνουν να εγκαθίστανται σε μεγάλες αγορές, οι οποίες με τη σειρά τους περιλαμβάνουν περισσότερες εταιρείες και εργατικό δυναμικό (Puga, 1998).



Σε γενικές γραμμές, το υπόδειγμα αναφέρει, ότι τόσο η χωρική όσο και η επιχειρηματική ανάπτυξη δεν εμφανίζονται παντού και ταυτόχρονα. Εμφανίζονται σε σημεία ή πόλους ανάπτυξης με διαφορετική ένταση, ενώ η χωρική συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων ευνοεί μια περιοχή περισσότερο από μια άλλη, της οποίας οι δραστηριότητες θα ήταν ομοιόμορφα ή τυχαία κατανεμημένες. Η θεωρία αυτή στηρίζεται στην παραδοχή ότι η διαδικασία της ανάπτυξης δημιουργεί συγκέντρωση και οικονομίες κλίμακας, και αναπτύσσει ορισμένες περιοχές περισσότερο από άλλες (Λαμπριανίδης, 2002:279).

Η εγκατάσταση των δραστηριοτήτων σε ορισμένα σημεία που γίνονται πόλοι ανάπτυξης, εξαρτάται από την ύπαρξη φυσικών και επίκτητων πλεονεκτημάτων. Η συγκέντρωση γίνεται συνήθως σε κεντρικές πόλεις ή σε επαρχιακά αστικά κέντρα, όπου υπάρχουν κρατικές υπηρεσίες, ανεπτυγμένο εμπόριο και υπηρεσίες του τριτογενή τομέα, επαρκής υποδομή και κοινωνικές εξυπηρετήσεις και πολιτιστική δραστηριότητα. Οι κύριες προϋποθέσεις για τη λειτουργία ενός αστικού κέντρου ως πόλου ανάπτυξης, είναι το επαρκές πληθυσμιακό μέγεθος, οι στρατηγικές υποδομές, οι προωθητικές δραστηριότητες και οι εξωτερικές οικονομίες (Παπαδασκαλόπουλος και Χριστοφάκης, 2011).

Μέχρι τα τέλη του 1950, η έννοια του πόλου ανάπτυξης δεν αναφέρεται στο γεωγραφικό, αλλά στον οικονομικό χώρο, δεν υπάρχει λόγος δηλαδή, οι πόλοι ανάπτυξης να έχουν χωρική εγγύτητα με τις διασυνδέσεις τους. Ο πόλος και το σύστημα των εξαρτημένων υπόκεντρων είναι δυνατό να λαμβάνει ποικιλία χωρικών μορφών (Οικονόμου, 1994:76). Σε μεταγενέστερη εργασία του, ο Perroux (1961) όρισε τον πόλο ως μία μονάδα σ' έναν προσδιορισμένο χώρο, προσπαθώντας έτσι να ενσωματώσει με συστηματικό τρόπο τη γεωγραφική διάσταση. Η γεωγραφική διάσταση ενσωματώνεται πλήρως στη θεωρία και στην πολιτική των πόλων ανάπτυξης λίγο αργότερα (Parr, 1999), βάσει της αρχικής εργασίας του Boudeville (1966), ο οποίος όρισε τον πόλο ανάπτυξης ως μία ομάδα επιχειρήσεων που εγκαθίστανται σε μία αστική περιοχή, προκαλώντας την περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας σε όλη τη ζώνη επιρροής του.

Σύμφωνα με τον Λαμπριανίδη (2002:280), ο μηχανισμός της πολωτικής διαδικασίας συντελεί στη συγκέντρωση και άλλων επιχειρήσεων στον πόλο ανάπτυξης με τη δημιουργία οικονομικών συγκέντρωσης. Η ανάπτυξη αυτή επεκτείνεται ακτινωτά από τον πόλο και καλύπτει όλη την γύρω περιοχή, βάσει των οικονομικών κλίμακας, τόσο των εσωτερικών από την αυξημένη παραγωγή, όσο και των εξωτερικών από την αλληλεπίδραση με τις άλλες

επιχειρήσεις. Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης προσέλκυσε ιδιαίτερα το ενδιαφέρον και εφαρμόστηκε στις δεκαετίες του 1960 και 1970 σε πολλές χώρες, όπως η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Μεγάλη Βρετανία. Στην Ελλάδα, η δημιουργία πόλων ανάπτυξης υπήρξε η βασική στρατηγική περιφερειακής και αστικής ανάπτυξης από τη δεκαετία του 1960 και για πολλά χρόνια (θα αναλυθεί στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο).

Η προώθηση μιας τέτοιας προσέγγισης, έχει ωστόσο και τα μειονεκτήματά της. Με το να ενισχυθεί ένα αστικό κέντρο ως πόλος ανάπτυξης, προκαλείται επίτηδες μια διαρθρωτική ασυμμετρία σε ενδοπεριφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο (προσανατολισμός πληθυσμού, υποδομών, συγκοινωνιών και επικοινωνιών), με πιθανή συνέπεια την ανάπτυξη του πόλου και την αποδυνάμωση των θετικών αποτελεσμάτων για την γύρω περιοχή (Λαμπριανίδης, 2002:280). Τα μέχρι τώρα αποτελέσματα δεν φαίνεται να επαληθεύουν τους στόχους της θεωρίας (Hadjimichalis, 1987:22), συνεπώς, δεν αρκεί η τοποθέτηση ενός πόλου ανάπτυξης σε μια καθυστερημένη περιοχή για να αρχίσει να αφομοιώνει τα θετικά αποτελέσματα της ανάπτυξης του πόλου.

Η θεωρία του πόλου ανάπτυξης διαθέτει γενικά το χαρακτηριστικό, ότι ενσωματώνει στον προβληματισμό της ένα βασικό στοιχείο της αστικοποίησης, τη βασική τάση προς άνιση ανάπτυξη και προς έναν ανομοιογενή και ασύμμετρο χώρο, σε αντίθεση με τη θεωρία των κεντρικών τόπων (Οικονόμου, 1994:77).

### **2.2.3 Η θεωρία Κέντρου – Περιφέρειας**

Το μοντέλο κέντρου – περιφέρειας ανήκει στις θεωρίες αστικής ανάπτυξης που προϋποθέτουν διαδικασία εξωγενούς προέλευσης. Σε γενικές γραμμές, το μοντέλο αναφέρεται στην επέκταση των αστικών περιοχών μέσω της δημιουργίας νέων πόλεων ή την αναδιαμόρφωση της ίδιας της περιοχής.

Ο πυρήνας προσδιορίζεται ως ένα υποσύστημα του συνολικού εδαφικού συστήματος κέντρου – περιφέρειας (Οικονόμου, 1994), που έχει τα χαρακτηριστικά της έντονης δημιουργίας και καινοτομίας. Οι περιοχές στην περιφέρεια, είναι υποσυστήματα που διαρθρώνονται μέσω πόλεων – δορυφόρων, η εξέλιξη των οποίων κατευθύνεται κυρίως από τον πυρήνα από τον οποίο εξαρτώνται. Το χωρικό πρότυπο σύμφωνα με αυτή τη θεωρία διακρίνεται για την ασυμμετρία και τη διαφοροποίηση στις σχέσεις εξουσίας, οι οποίες δύναται να έχουν πολιτικό, οικονομικό ή και πολιτιστικό περιεχόμενο. Η ύπαρξη ροών μεταξύ των κόμβων

λαμβάνει χώρα σε μεγάλο βαθμό, με κύριες συνιστώσες, αρχικά τη διάχυση της καινοτομίας προς τα αστικά κέντρα κατώτερης βαθμίδας ή ιεραρχίας. Έπειτα, συνιστώσα είναι και ο έλεγχος των αποφάσεων, μέσω μιας θεσμικής ιεραρχίας (όπως η οικιστική ιεραρχία) με κατεύθυνση από το κέντρο προς τα υπόκεντρα δορυφόρους. Παράλληλα, η μεταφορά χρηματικών πόρων με ροές αμφοτέρης κατεύθυνσης, και τέλος η μετακίνηση εργατικού δυναμικού από τις κατώτερες προς τις ανώτερες βαθμίδες.

Το συγκεκριμένο μοντέλο έχει αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά για την εξέλιξη του θεωρητικού πλαισίου της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας (core – periphery model) για την επέκταση και τοποθέτηση των οικονομικών, βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων (Krugman, 1991· Forslid και Ottaviano, 2003· Mossay, 2006), ενώ μια συγκριτική παράθεση των παλαιότερων και νεοτέρων προσεγγίσεων για το μοντέλο κέντρου-περιφέρειας προέρχεται από την Pain (2008).

#### **2.2.4 Το υπόδειγμα της θερμοκοιτίδας**

Το υπόδειγμα της θερμοκοιτίδας σχετίζεται κατά κύριο λόγο με τη δουλειά του Chinitz (1961, 1964) και τα πιο τελευταία χρόνια έχει γίνει εμπλουτισμός της σχετικής θεωρίας από τους Duranton και Puga (2001), εισάγοντας την έννοια της ‘πόλης – φυτώριο’ (nursery city). Το βασικό σημείο, είναι ότι η δημιουργία ή συγκέντρωση πολλών δραστηριοτήτων στο χώρο και η παράλληλη ανάπτυξη διαφόρων βαθμών επιχειρηματικότητας, θα αποτελέσει τη ‘θερμοκοιτίδα’ για τη γέννηση και εξέλιξη νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Ο λόγος είναι ότι (McCann, 2002:106) προκαλείται ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την ανάπτυξη ανάγκης βοηθητικών υπηρεσιών από μικρότερες επιχειρήσεις προς τις πολύ μεγαλύτερες που δεν τις έχουν όλες διαθέσιμες. Ο περιορισμός δημιουργίας τέτοιων αναγκών θα εμφανιστεί όταν οι πολύ μεγάλες επιχειρήσεις καλύπτουν τελικά εσωτερικά τις επιπρόσθετες βοηθητικές υπηρεσίες, οπότε και θα εξασθενήσει ο δυναμισμός αυτής της τοπικής συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Το βασικό συμπέρασμα του Chinitz αποδίδει στη διάρθρωση της ιδιοκτησίας των επιχειρήσεων, τη δυνατότητα της χωρικής διαμόρφωσης των δραστηριοτήτων και κατ’ επέκταση των αστικών περιοχών.

## 2.2.5 Η θεωρία της σωρευτικής αιτιότητας

Η έννοια της σωρευτικής αιτιότητας αναφέρεται σε μια αυτοτροφοδοτούμενη διαδικασία κατά την οποία, μια ώθηση σε ένα σύστημα προκαλεί περαιτέρω αλλαγές στην ίδια κατεύθυνση με την αρχική ώθηση, προσδίδοντας έτσι στο σύστημα μια κατάσταση κυκλικών μεταβολών, που μπορεί να οδηγήσει σε μια συνεχιζόμενη αύξηση των πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων (Fujita, 2004). Ο όρος ‘σωρευτική αιτιότητα’ επινοήθηκε από τον Σουηδό οικονομολόγο και Νομπελίστα Gunnar Myrdal (1898-1987), αν και η βασική υπόθεση εμφανίστηκε για πρώτη φορά από τον Αμερικανό οικονομολόγο Allyn Youngs (1876-1929).

Στην ανάλυση του ο Myrdal, περιγράφει την κυκλική αλληλεξάρτηση μεταξύ των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, παρεμποδίζοντας την αναγνώριση των «πρωτογενών» παράγοντες (π.χ., οικονομικών) πίσω από κοινωνικά ζητήματα, αμφισβητώντας έτσι τα παραδοσιακά σχολαστικά όρια μεταξύ των κοινωνικών επιστημών. Ουσιαστικά, η έννοια της σωρευτικής αιτιότητας έρχεται σε σύγκρουση με την έννοια της ‘σταθερής ισορροπίας’ (κεντρική έννοια στις περισσότερες οικονομικές και κοινωνικές επιστήμες. Στη γνωστή του εργασία *Economic Theory and Under-Developed Regions* (1957), ο Myrdal ασχολήθηκε με την αποτυχία της νεοκλασικής οικονομικής θεωρίας να συνυπολογίσει την εμφάνιση και διεύρυνση των χωρικών ανισοτήτων στην οικονομική ανάπτυξη, μέσα και μεταξύ των χωρών.

Σε αντίθεση με την νεοκλασική θεωρία (Λαμπριανίδης, 2002:277), υποστηρίζει ότι η απρόσκοπτη λειτουργία της αγοράς έχει δυσάρεστες επιπτώσεις στην ανάπτυξη των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών μια χώρας, και προωθεί διαδικασίες πόλωσης ή απομύζησης, ενώ οι οικονομικές δυνάμεις της αγοράς τείνουν να αυξάνουν τις περιφερειακές ανισότητες παρά να τις μειώνουν. Η άνιση εξέλιξη των αστικών περιοχών και της ανάπτυξης προκαλείται από δύο αλληλοσυνδεόμενες διαδικασίες, της σωρευτικής αιτιότητας (cumulative causation) και της χωρικής αλληλεξάρτησης κέντρου – περιφέρειας. Η διαδικασία της σωρευτικής αιτιότητας αναφέρει ότι η ανάπτυξη ξεκινάει από συγκεκριμένα κέντρα τα οποία περιλαμβάνουν συνδυασμό φυσικών πλεονεκτημάτων (τοποθεσία, πόροι, εγγύτητα στις αγορές κτλ.) και επίκτητων πλεονεκτημάτων, όπως οι μεταφορικές υποδομές και καταρτισμένο εργατικό δυναμικό. Από την στιγμή που κάποιες περιοχές ξεχωρίσουν στους ρυθμούς αναπτυξιακής διαδικασίας, η μεγέθυνση και τα πλεονεκτήματα θα συνεχίσουν να

συσσωρεύονται σε αυτές, γιατί δημιουργούνται οφέλη από τις οικονομίες συγκέντρωσης και τις εξωτερικές οικονομίες κλίμακας (Petrakos κ.α., 2011· Arvanitidis κ.α., 2010).

Η χωρική αλληλεξάρτηση σχετίζεται με την κατάσταση της υπεροχής (Λαμπριανίδης, 2002:278) του φαινομένου της αναπτυξιακής αποδυνάμωσης της περιφέρειας, έναντι των διαδικασιών διάχυσης και επέκτασης της ανάπτυξης από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Εξαιτίας των οικονομιών συγκέντρωσης και της απροθυμίας των επιχειρήσεων να αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα της περιφέρειας, η τελευταία υστερεί και υπολείπεται σε ανάπτυξη. Είναι πιθανό τα οφέλη της ανάπτυξης του μεγάλου αστικού κέντρου να διοχετευτούν προς τις γύρω περιοχές μέσα από την παρέμβαση της κρατικής περιφερειακής πολιτικής, αποτελεί όμως μια πιο αργή και αδύναμη διαδικασία. Ο Myrdal θεωρεί ότι οι περιφερειακές ανισότητες εξαρτώνται από το επίπεδο ανάπτυξης μιας χώρας. Πιο συγκεκριμένα, στο προβιομηχανικό στάδιο ανάπτυξης οι ανισότητες είναι περιορισμένες, στο στάδιο της σωρευτικής αιτιότητας είναι μεγάλες, ενώ στο στάδιο της επέκτασης της ανάπτυξης μειώνονται εκ νέου.

Ο Hirschman (1958), σε μια παρόμοια προσέγγιση, αναφέρει ότι οι διαφορές μεταξύ των ρυθμών μεγέθυνσης των περιοχών οφείλονται στις ευνοϊκές και δυσμενείς επιδράσεις που ασκούν οι ανεπτυγμένες περιοχές στις υποανάπτυκτες. Εις βάθος ανάλυση προέρχεται, στο πλαίσιο αυτό, από τον Toner (1999), ο οποίος αναγνωρίζει τους A.Young (1928), Hirschman (1958), Myrdal (1958, 1960, 1961 και 1996) και Kaldor (1966 και 1972) τους βασικούς θεωρητικούς της θεωρίας της σωρευτικής αιτιότητας και προχωρά σε συγκριτική ανάλυση των προσεγγίσεων τους με βάση τρεις έννοιες, τις κλίμακες αύξησης, τις εξωτερικές οικονομίες κλίμακας και τις συμπληρωματικότητες στην κατανάλωση και στην παραγωγή.

### **2.2.6 Θεωρία της οικονομικής βάσης των αστικών περιοχών**

Βασική αρχή στο πλαίσιο της συγκεκριμένης θεωρίας (Λαμπριανίδης, 2002:259), είναι ότι το επίπεδο ανάπτυξης μιας πόλης προσδιορίζεται από την εξαγωγική της δραστηριότητα στον υπόλοιπο κόσμο. Δηλαδή, η ζήτηση για τα προϊόντα της πόλης αποτελεί τον κρίσιμο παράγοντα ανάπτυξης της. Εμπειρικές και θεωρητικές μελέτες στη βιβλιογραφία υποστηρίζουν ότι οι περιοχές που επιδιώκουν σε μεγαλύτερο βαθμό τις εξαγωγές είναι και πιο ανεπτυγμένες (Feder 1982 και Krueger 1990).

Κύριο χαρακτηριστικό της προσέγγισης αυτής (Οικονόμου, 1994:72) είναι η διχοτομική ανάλυση των αστικών λειτουργιών μιας περιοχής σε δύο τομείς, στον εξαγωγικό ή βασικό, τα προϊόντα του οποίου εξάγονται σε άλλες περιοχές, και στον μη βασικό ή τοπικό, τα προϊόντα του οποίου καλύπτουν τις τοπικές ανάγκες και στηρίζουν τον εξαγωγικό τομέα. Ο πρώτος τομέας θεωρείται ότι περιλαμβάνει κυρίως βιομηχανικούς κλάδους και θα μπορούσε να θεωρηθεί η οικονομική βάση της πόλης, διότι δεν στοχεύει (σε αντίθεση με το δεύτερο τομέα) στην ανακύκλωση του ήδη υπάρχοντος εισοδήματος, αλλά στην παραγωγή νέου. Η αύξηση της εξαγωγικής βάσης (Λαμπριανίδης, 2002:260) και των υπηρεσιών μιας πόλης, θέτει σε κίνηση μια πολλαπλασιαστική διαδικασία, αφού η αύξηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων κινητοποιεί και επεκτείνει τους παραγωγικούς συντελεστές της ίδιας της πόλης. Η θεωρία της εξαγωγικής βάσης εξελίχθηκε για να καλύψει την ανάγκη εξήγησης της ανάπτυξης των περιοχών με πλούσιους φυσικούς πόρους. Το κεφάλαιο και το εργατικό δυναμικό προσελκύστηκαν με σκοπό την εκμετάλλευση των πόρων αυτών. Στη συνέχεια κατασκευάστηκαν οι απαραίτητες μεταφορικές συνδέσεις με τις υπόλοιπες αγορές, με αποτέλεσμα την ενσωμάτωση τους στη διεθνή οικονομία. Συνεπώς, το πρωταρχικό στοιχείο που παίζει ρόλο για την ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής είναι η εκμετάλλευση των πόρων της.

Η εμπειρική διερεύνηση της σχέσης μεταξύ της αύξησης των εξαγωγών και της οικονομικής επέκτασης εντοπίζεται ουσιαστικά σε τρεις διαφορετικές, αλλά συνδεδεμένες τάσεις. Οι πρώτες μελέτες ασχολήθηκαν με την ανάλυση της συσχέτισης συγκεκριμένων μεταβλητών της ανάπτυξης και συγκεκριμένων μεταβλητών της αύξησης των εξαγωγών (Tyler, 1981· Kavoussi, 1984). Η δεύτερη ομάδα εμπειρικών μελετών, που έχει τη βάση της στη νεοκλασική προσέγγιση, λαμβάνει υπόψη της τους τρόπους παραγωγής, τους συντελεστές εργασίας, τα υπενδεδυμένα κεφάλαια και τα επίπεδα εξαγωγών, σε σχέση με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Michalopoulos και Jay 1973, Balassa 1985, Ram 1987 και Rana, 1988). Οι πιο πρόσφατες εργασίες εφαρμόζουν αιτιολογικά τεστ (Granger causality tests) και διερευνούν την αύξηση την ανάγκη αύξησης των εξαγωγών μέσα από το πλεόνασμα της παραγωγής (Marin 1992, Serletis 1992 και Giles κ.α. 1992).

Η θεωρία της οικονομικής βάσης των αστικών περιοχών, παρουσιάζει παράλληλα και ορισμένες αδυναμίες. Οι επιχειρήσεις που παράγουν για την εσωτερική ή εξωτερική αγορά δεν είναι εύκολο να διαχωριστούν, αφού μπορεί να γίνεται παράλληλα. Δεν δίνει σημασία για

τον τόπο προέλευσης της ζήτησης των εξαγωγικών αγαθών, ενώ παράλληλα προκρίνει την επένδυση σε άλλες περιοχές και όχι στο οικονομικό πλαίσιο των ορίων της. Επίσης, μια μείωση των εξαγωγών δεν συνεπάγεται αυτόματα και μείωση του τοπικού εισοδήματος, όπως και δεν ισχύει η a priori υπόθεση ότι η αύξηση των εξαγωγών σημαίνει και αύξηση του προϊόντος, αφού δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιδράσεις των οικονομικών αντιδράσεων (feedback effects) (Kunst and Marin, 1989).

### **2.2.7 Το υπόδειγμα του Porter**

Ο Michael Porter, αποτελεί μια κορυφαία προσωπικότητα και αυθεντία στη στρατηγική των εταιρειών και σε ζητήματα ανταγωνιστικότητας των εθνών και των περιφερειών. Η δουλειά του αναγνωρίζεται σε πολλές κυβερνήσεις, εταιρείες και ακαδημαϊκούς κύκλους παγκοσμίως. Ο Porter μέσα από την έρευνα του (Porter 1985, 1986, 1987, 1990, 1991 και 1998), διατυπώνει την άποψη ότι η συγκέντρωση δραστηριοτήτων μπορεί να αποτελέσει εναλλακτική οργανωτική μορφή, σε σχέση με την κλασική διχοτόμηση μεταξύ αγορών και ιεραρχιών του Williamson (1975).

Η συγκέντρωση προσφέρει στις μεμονωμένες επιχειρήσεις έναν άλλο τρόπο οργάνωσης των συναλλαγών τους, αξιοποιώντας το αναδυόμενο περιβάλλον της υψηλής τεχνολογίας. Η μεγιστοποίηση των ροών τεχνολογίας, τεχνογνωσίας και πληροφοριών μεταξύ των επιχειρήσεων σε ανάλογα χωρικά πρότυπα ευνοεί ιδιαίτερα τις μικρότερες επιχειρήσεις. Η γειτνίαση διασφαλίζει την αμοιβαία αλληλεπίδραση των επιχειρήσεων – ανταγωνιστών, οπότε οι διοικήσεις τους έχουν τη δυνατότητα να παρατηρούν τις επιδόσεις των υπόλοιπων επιχειρήσεων και να κερδίζουν κίνητρο να βελτιώνουν τη δική τους ανταγωνιστικότητα. Ως αποτέλεσμα, αυξάνεται η ανταγωνιστικότητα του συνόλου της συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων. (Λαμπριανίδης, 2002:108)

Πιο συγκεκριμένα, η θεωρία βασίζεται σε ένα σύστημα από παράγοντες που ονομάζονται το ‘διαμάντι’ του Porter, και συνίσταται στα χαρακτηριστικά μιας χώρας, στα χαρακτηριστικά της αγοράς και της ζήτησης, στην πορεία της βιομηχανίας και τέλος, στη στρατηγική και στη δομή των επιχειρήσεων και στο επίπεδο του ανταγωνισμού μεταξύ τους. Οι τέσσερις αυτοί παράγοντες επηρεάζονται σημαντικά και από τον παράγοντα τύχη και τις κυβερνητικές πολιτικές. (Fota, 2004)

### 2.2.8 Η Μαρξιστική προσέγγιση του αστικού φαινομένου

Η μεθοδολογική προσέγγιση της αστικής εξέλιξης, όπως περιγράφηκε στην παράγραφο για τις κλασικές και νεοκλασικές προσεγγίσεις, αναφέρεται σε απλή επέκταση του κλασικού και νεοκλασικού μοντέλου της ισορροπίας, ιδιαίτερα της μερικής ισορροπίας, που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και τη μεταβλητή του χώρου. Η εισαγωγή του χώρου στην ανάλυση της οικονομικής αστικής θεωρίας δημιούργησε σημαντικά μεθοδολογικά προβλήματα, παρόλο που χρησιμοποιείται με μια αφηρημένη μορφή. Δίνεται ως ένα κοινωνικά ομοιογενές και ουδέτερο πλαίσιο, μέσα στο οποίο αναπτύσσονται ποσοτικές σχέσεις παραγωγής, χωρίς να γίνεται καμία αναφορά στον κοινωνικό τους χαρακτήρα. Ο χώρος (Lipietz, 1977) αντιμετωπίζεται ως ένα κοινωνικά δοσμένο επίπεδο και ουδέτερο, μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η οικονομική δραστηριότητα. (Αργύρης, 1997:27,29)

Αυτό αποκαλείται φετιχισμός του χώρου ή θετικιστικός χωρικός και αποτελεί το θεμέλιο των χωρικών αναλύσεων των αστών μελετητών, σύμφωνα με τους ριζοσπαστικούς Μαρξιστές (Harvey, 1973) και προσπαθούν να εξηγήσουν την αστική ανάπτυξη παραμένοντας πάντα στο χωρικό επίπεδο, χωρίς να διερευνούν τις κοινωνικές δομές. (Αργύρης, 1997:30)

Κλασικές μαρξιστικές και νεο-μαρξιστικές μελέτες υιοθετούν ένα ορθολογιστικό μοντέλο οικονομικής συμπεριφοράς, όπου οι υλικές (οικονομικές) ανάγκες των ανθρώπων καθορίζουν τις πολιτικές και κοινωνικές δομές (Scott, 1991). Η ανάλυση των διαρθρωτικών αλλαγών που συντελούνται στις πόλεις γίνεται με μια κατά βάση ιστορική/δυναμική προσέγγιση, δίνοντας έμφαση στις αντιφάσεις και δυναμικές του καπιταλιστικού συστήματος, όπου οικονομικές και πολιτικο-κοινωνικές δομές αλληλεπιδρούν διαλεκτικά για να επαναπροσδιορίσουν την οικονομική οργάνωση και τη χωρική δομή μιας περιοχής. (Arvanitidis και Petrakos, 2006)

Η μαρξιστική προσέγγιση για το αστικό φαινόμενο θεμελιώνεται από τους Καρλ Μαρξ (1819-1883) και Φρήντριχ Ένγκελς (1820-1895). Εκφράζει ένα συνολικό θεωρητικό σχήμα που περιλαμβάνει την ιστορική φιλοσοφική διάθεση του γερμανικού στοχασμού, την κριτική της πολιτικής οικονομίας και τις ιδέες του γαλλικού σοσιαλισμού για μια μελλοντική κοινωνία. (Arvanitidis και Petrakos, 2006)

Ως απαρχή της αστικής κοινωνιολογίας (urban sociology) θεωρείται η Σχολή του Σικάγο των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Στις πιο πρόσφατες θεωρήσεις του αστικού φαινομένου, ιδίως μετά το 1960, προέκυψαν «προϊόντα» αναστοχασμού του έργου των θεμελιωτών της κοινωνιολογίας, όπως του Μαρξ, του Βέμπερ και του Ντυρκάιμ. Σημαντικές αναλύσεις του φαινομένου της



πόλης προέρχονται από τον Manuel Castells (1968, 1972), τον Henri Lefebvre (1972) και τον David Harvey (1973).

Το φαινόμενο ‘πόλη’ δεν αποτελεί κυρίαρχο ζήτημα για την μαρξιστική θεωρία. Παρόλα αυτά, σε πολλά κείμενα του Μαρξ το ζήτημα της πόλης κάνει συχνά την εμφάνιση του, ειδικότερα στη «Γερμανική Ιδεολογία» που συνέγραψε με τον Έγκελς στις Βρυξέλλες στα έτη 1845-46. Η βασική αντίληψη για την ανάλυση της πόλης, είναι η έννοια του καταμερισμού της εργασίας στα διάφορα στάδια εξέλιξης της διαδικασίας παραγωγής. Σε γενικές γραμμές, εφόσον η βασική προοπτική της θεώρησης της ανθρώπινης κοινωνίας δεν είναι άλλη από την ανάλυση των διαδοχικών μορφών οικονομικής και κοινωνικής οργάνωσης στα διάφορα στάδια της εξέλιξης της ανθρωπότητας, αρκεί να εξεταστεί σε ποιο τρόπο παραγωγής (mode de production) η χωρική οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων λαμβάνει ιδιαίτερη σημασία για την αλληλεπίδραση των παραγωγικών συντελεστών. Η εξέλιξη του καταμερισμού της εργασίας στο εσωτερικό ενός έθνους, προκαλεί τη διάκριση βιομηχανικής και εμπορικής εργασίας από την αγροτική εργασία, γεγονός που οδηγεί στον διαχωρισμό πόλης και υπαίθρου και στην αντίθεση των συμφερόντων τους. Τα στάδια του καταμερισμού της εργασίας αντιστοιχούν σε μορφές παραγωγής και ιδιοκτησίας ενώ κάθε νέο στάδιο καθορίζει νέες παραγωγικές σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων και των ομάδων. Το ερώτημα τίθεται, λοιπόν, σε ποια μορφή ιδιοκτησίας αντιστοιχεί η πόλη σύμφωνα με την μαρξιστική θεωρία. Εξελικτικά με την ενίσχυση του καταμερισμού της εργασίας - που αποτελεί το πρίσμα κάτω από το οποίο οι Μαρξ και Έγκελς εξετάζουν το ζήτημα του χώρου - κάποιες πόλεις ειδικεύονται στην παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων, ενώ άλλες αποτελούν πόλεις εμπορίου. Το άνοιγμα του εμπορίου στην παγκόσμια αγορά και η αύξηση του κεφαλαίου επέτεινε, σύμφωνα με τους Μαρξ και Έγκελς, ιδιαίτερα στην Αγγλία του 18ου αιώνα την ζήτηση για προϊόντα μεταποίησης. (Φραγκόπουλος, 2008).

Διαπιστώνει κανείς, ότι η προσέγγιση του χώρου στον Μαρξ και Έγκελς εντάσσεται σαφώς στην θεωρία του καταμερισμού της εργασίας, στην αντιστοίχιση του σε τρόπους παραγωγής (δουλοκτητικός, φεουδαρχικός και κεφαλαιοκρατικός) και σε μορφές ιδιοκτησίας που επιβάλλουν χωρικές πραγματικότητες και αντιθέσεις με κυρίαρχη αυτήν της πόλης και της υπαίθρου. Η αντίθεση αυτή δεν είναι τίποτε άλλο από μια μορφή του καταμερισμού της εργασίας που αφορά την διάκριση πνευματικής και χειρωνακτικής εργασίας. (Φραγκόπουλος, 2008).

Η παραδοσιακή μαρξιστική σκέψη ασχολήθηκε με τα ζητήματα του χώρου περιθωριακά, αποδίδοντας περισσότερο προσοχή στη χρονοιστορική διάσταση των κοινωνικών φαινομένων, ενώ το χώρο τον αντιμετώπισε ως παθητικό δέκτη της κοινωνικοοικονομικής δραστηριότητας, της οποίας η εξέλιξη καθορίζει και τη χωρική οργάνωση. Μια από τις κύριες θεωρητικές πηγές στήριξης της προσπάθειας επαναπροσδιορισμού της έννοιας της χωρικής δομής, ήταν η μαρξιστική ανάλυση της κοινωνικής ολότητας, που εισήγαγε ο Althusser (Lipietz, 1977). Η θεωρητική αυτή προσέγγιση, έλεγε ότι κάθε κοινωνικός σχηματισμός χαρακτηρίζεται από μια σύνθετη δομή κοινωνικών σχέσεων, οι οποίες έχουν οικονομική, πολιτική και ιδεολογική βάση, και συνθέτουν τον γενικότερο τρόπο παραγωγής. Ωστόσο, οι τρόποι παραγωγής δεν υφίστανται πραγματικά, είναι θεωρητικές έννοιες που αποτελούν ουσιαστικά κοινωνικούς μετασχηματισμούς, οι οποίοι προέρχονται από συνάρθρωση διαφορετικών τρόπων παραγωγής. (Αργύρης, 1997:38,39)

Οι θεωρητικές προσεγγίσεις του χώρου, υπό την επίδραση βασικότερα της Αλτουσεριανής (Althusser) ανάλυσης, μπορούν να συνοψιστούν σε τρεις. Η πρώτη προσέγγιση βλέπει τη χωρική δομή ως αντανάκλαση της κοινωνικής δομής και μελετά τη χωρική εξέλιξη μέσα από τα στοιχεία του οικονομικού, πολιτικού και ιδεολογικού συστήματος, από το συνδυασμό τους και τις κοινωνικές πρακτικές που αυτά συνεπάγονται. Πρόκειται για επέκταση και ειδίκευση της θεωρίας της κοινωνικής δομής, η οποία αναλύει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κοινωνικής μορφής του χώρου. Η δεύτερη προσέγγιση διατηρεί την αντίληψη, ότι η χωρική δομή προκύπτει από την εξέλιξη της κοινωνικής δομής, η διαφοροποίηση όμως προέρχεται από την αντίληψη ότι στην κατανομή διαφορετικών θέσεων μέσα στην κοινωνική δομή, αντιστοιχεί μια κατανομή διαφορετικών θέσεων μέσα στο χώρο. Για παράδειγμα, η σχέση μεταξύ εργοδότη και εργαζόμενου, σημαίνει διαφορετική θέση στην ιεραρχία της κοινωνικής δομής και διαφορετική θέση στο τόπο εργασίας. (Αργύρης, 1997:37)

Η τρίτη θεωρητική προσέγγιση του χώρου έχει τις καταβολές της στο έργο του Γάλλου φιλόσοφου H. Lefebvre, ο οποίος παρουσιάζεται αντίθετος στην Αλτουσεριανή δομική ανάλυση. Στο πλαίσιο αυτό, τονίζεται ο ενεργός ρόλος του χώρου στη διαμόρφωση της κοινωνικής πραγματικότητας και ο Lefebvre, ξεπερνώντας την τακτική κλαδικού τεμαχισμού των διαφόρων επιστημών, προτείνει μια θεωρία με αντικείμενο την 'ίδια παραγωγή του χώρου (Αργύρης, 1997:40). Η αντίληψη που εισάγει τονίζει τη σημασία του χώρου ως πλαισίου αναπαραγωγής των παραγωγικών σχέσεων. Με τον τρόπο αυτό, ο χώρος ανάγεται ως η

σφαίρα εκδήλωσης των αντιπαραθέσεων ανάμεσα στο κεφάλαιο και την εργασία. Η μετατόπιση αυτή των συγκρούσεων από την σφαίρα της παραγωγής στη σφαίρα της αναπαραγωγής, χαρακτηρίζει τη συμβολή του Lefebvre, η οποία οδήγησε σε πολλές αναλύσεις που αμφισβητούσαν τόσο τη μαρξιστική ορθοδοξία όσο και το λογικό θετικισμό. Ο χώρος και η πόλη αποτελούσαν πλέον πεδία πρωτογενούς θεωρητικής ανάλυσης, αλλά και πολιτικής πράξης. (Arvanitidis και Petrakos, 2006)

Ο Harvey (1978, 1982, 1985 και 1996), όπως έχει ήδη αναφερθεί, ανήκει στη σχολή των ριζοσπαστών μαρξιστών μελετητών, οι οποίοι σε αντίθεση με τον Althusser, δίνουν μεγάλη έμφαση στην ουμανιστική πλευρά του μαρξισμού. Σύμφωνα με τις απόψεις του, ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής χρησιμοποιεί το χώρο, έτσι ώστε να αναπαράγει και επεκτείνει την παραγωγή και την ιδιοποίηση του πλεονάσματος από την καπιταλιστική τάξη.

Πιο συγκεκριμένα, αναλύει τις επιπτώσεις της λειτουργίας του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής πάνω στη χωρική δομή, αναλύοντας την κοινωνική και χωρική δομή ως ένα σύνολο (Αργύρης, 1997:43). Από το *Social Justice and the City* (1973) έως το *Spaces of Capital* (2001), αναφέρει ότι ο γεωγραφικός χώρος γίνεται κατανοητός ως ένα σύστημα σχέσεων μέσα στον οποίο γίνεται αντιληπτή η χωρική ολοκλήρωση. Η προσέγγιση του Harvey έχει καταλυτικές συνέπειες τόσο για την κατανόηση των προβλημάτων χωροθέτησης, όσο και των προβλημάτων χωρικής κατανομής της ανάπτυξης χωρίς παράλληλα να χάνεται το πλαίσιο των κοινωνικών και πολιτικών σχέσεων μέσα στις δεδομένες συνθήκες της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Στο ίδιο πλαίσιο, ο Harvey εντάσσει και τις λειτουργίες του προγραμματισμού, τον οποίο θεωρεί λιγότερο ζήτημα γνώσης και τεχνικής και περισσότερο ζήτημα ηθικής και πολιτικής τάξης.

Ο Harvey μέσα από το πιο πρόσφατο του βιβλίο 'Εξεγερμένες πόλεις' του 2013, χαρακτηρίζει τις πόλεις βασικές εστίες πολιτικών επαναστάσεων, όπου αναπτύσσονται βαθύτερα ρεύματα κοινωνικής και πολιτικής αλλαγής. Ταυτόχρονα όμως, είναι και κέντρα συσσώρευσης κεφαλαίου, ενώ ερευνώντας κοινωνικά και ταξικά πιο δίκαιους και φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους με τους οποίους οι πόλεις μπορούν να αναδιοργανωθούν, ο David Harvey υποστηρίζει ότι ταυτόχρονα μπορούν να αποτελέσουν σημεία εκκίνησης πρωτοβουλιών για ένα καλύτερο επίπεδο διαβίωσης. Τέλος, προτείνει τρόπους αντιμετώπισης της οικονομικής κρίσης για τα ελληνικά δεδομένα και για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις.

Η ανάλυση της πόλης από τον Castells (1977, 1989, 1993 και 1996) εκφράζει τη νέα γενιά θεωριών αμφισβήτησης των παραδοσιακών προσεγγίσεων. Η πόλη γίνεται αντιληπτή ως χώρος συλλογικής κατανάλωσης και αναπαραγωγής. Κάτω από την επιρροή των αντιλήψεων του Lefebvre, ο Castells αντιλαμβάνεται την αστική κλίμακα ως το χωρικό ισοδύναμο της συγκεντροποίησης του κεφαλαίου. Από την άποψη αυτή, η πόλη ταυτίζεται με την έκταση της αγοράς εργασίας και τις καθημερινές μετακινήσεις ανάμεσα στους τόπους κατοικίας και εργασίας. Η σχέση πόλης-περιφέρειας αντιστοιχεί στη σχέση αναπαραγωγής-παραγωγής, ενώ με τους ίδιους όρους αναλύονται η εσωτερική διαφοροποίηση και η εξάπλωση της πόλης, καθώς οι διαφορετικές συνιστώσες του κεφαλαίου συνδυάζονται με τους μηχανισμούς της αστικής γαιοπροσόδου. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη σημασία έχουν τα κοινωνικά κινήματα στις πόλεις, τα οποία αντανακλούν το πλέγμα των αντιθέσεων της αναπαραγωγής και συμπληρώνουν, αν δεν υποκαθιστούν, τις συγκρούσεις κεφαλαίου-εργασίας στους τόπους παραγωγής. (Argvanitidis και Petrakos, 2006)

Συνοψίζοντας, οι μαρξιστικές προσεγγίσεις του χώρου που παρουσιάστηκαν έχουν ένα κοινό βασικό σημείο. Διερευνούν τη χωρική εξέλιξη της κοινωνίας πάντα σε σχέση με την κοινωνική της δομή. Στην μαρξιστική ανάλυση του αστικού χώρου ανήκουν πολλά ζητήματα, όπως ο τόπος εγκατάστασης, η αστική ανάπτυξη, τα προβλήματα των αστικών περιοχών και οι αστικές και οι περιφερειακές ανισότητες.

## **2.3 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ**

Ο όρος ‘οικονομίες συγκέντρωσης’ χρησιμοποιείται για να εκφράσει τους μηχανισμούς που οδηγούν τους εργαζόμενους και τις επιχειρήσεις να συναθροίζονται γεωγραφικά. Πολλές επιστημονικές εργασίες έχουν ασχοληθεί με τη σημασία και την ποσοτικοποίηση αυτού του είδους των οικονομιών. Ορισμένοι αναλύουν την επίδραση της γεωγραφικής συγκέντρωσης στις οικονομικές δραστηριότητες (Andersson κ.α., 2007), ενώ άλλοι ελέγχουν τις επιδράσεις τους στα επίπεδα μισθοδοσίας (Jofre-Monseny κ.α., 2011). Παρά την συσσώρευση πολλών εμπειρικών ερευνητικών εργασιών, είναι κοινά αποδεκτό ότι υπάρχει ανάγκη για τη περαιτέρω διερεύνηση του τρόπου λειτουργίας των οικονομιών χωρικής συγκέντρωσης (Glaeser και Gottlieb, 2009· Puga, 2010).

Η ύπαρξη των οικονομιών συγκέντρωσης έχει αναγνωριστεί από κλασικούς συγγραφείς, όπως ο Weber, αλλά και ο Alfred Marshall (1920) που ήταν εκείνος που προσέφερε μια λεπτομερή περιγραφή αυτών των οικονομιών (McCann, 2002:96). Οι συγκεκριμένες οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης αναφέρονται στις εξωτερικές οικονομίες κλίμακας (Wheaton and Shishido, 1981· Nakamura, 1985· Evans, 1985· Henderson, 1986· Petrakos and Brada, 1989· Petrakos, 1992· Harvey, 1996· Moomaw, 1998· Holmes, 1999· Ciccone, 2002· Pavleas κ.α., 2005· Cohen και Morrison Paul, 2005· Jennen και Verwijmeren, 2010· Gabe και Abel, 2011· Sonn και Park, 2011· Ottaviano, 2012· Fafchamps, 2012· Moreno-Monroy, 2012), οι οποίες δεν εξαρτώνται από τη μεμονωμένη επιχείρηση, αλλά προκύπτουν σε όλες τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στην ίδια περιοχή.

Συνοπτικά, τα πλεονεκτήματα από τη συγκέντρωση μεταφράζονται σε μια υπάρχουσα προσφορά καταρτισμένου δυναμικού, κοινών υπηρεσιών που μοιράζονται όλες οι οικονομικές δραστηριότητες (urbanization economies - οικονομίες αστικοποίησης). Τα πλεονεκτήματα από την συμπληρωματικότητα αναδεικνύουν το γεγονός, ότι ορισμένες επιχειρήσεις προτιμούν να εγκαθίστανται εκεί που ήδη βρίσκονται και άλλες, ώστε να επωφεληθούν από τη διάχυση των πληροφοριών, από τις εμπορικές συνδέσεις και τις εξειδικευμένες εισροές (localization economies-οικονομίες τοπικότητας). (Moomaw, 1988· Arvanitidis και Petrakos, 2006)

Αναλυτικότερα, ο Marshall παρατήρησε ότι οι επιχειρήσεις που συγκεντρώνονται σε ένα χώρο, επιτυγχάνουν αύξουσες αποδόσεις κλίμακας, και το απέδωσε σε τρεις παράγοντες, τη

διάχυση των πληροφοριών, την ύπαρξη τοπικών μη εμπορεύσιμων εισροών και την ύπαρξη ενός αποθέματος εργατικού δυναμικού. Για τη διάχυση της πληροφορίας, διατύπωσε την άποψη ότι αν υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου στην ίδια τοποθεσία, οι εργαζόμενοι σε οποιαδήποτε επιχείρηση συναντούν σχετικά εύκολα τους εργαζόμενους στις άλλες επιχειρήσεις του ίδιου τόπου. Στις άτυπες αυτές συναντήσεις, είναι εφικτή η ανταλλαγή άδηλων πληροφοριών, πληροφοριών που μπορεί να αφορούν νέα προϊόντα και τις τάσεις στην αγορά, με αποτέλεσμα να διαμορφώνεται μια καλύτερη του συνολικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος και της αγοράς, άρα και η ανταγωνιστικότητα μιας επιχείρησης. Η γειννίαση μεγιστοποιεί την πρόσβαση στην πληροφορία όλων των επιχειρήσεων και ατόμων, προσδίδοντας ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις που βρίσκονται σε τοπικό επίπεδο, σε σχέση με τις υπόλοιπες που βρίσκονται εκτός της συγκέντρωσης. Σε ότι αφορά τις μη εμπορεύσιμες εισροές, τα οφέλη για τις επιχειρήσεις προέρχονται από τις περιπτώσεις που οι επιχειρήσεις είναι συγκεντρωμένες στην ίδια περιοχή και υπάρχει δυνατότητα προσφοράς ειδικευμένων εισροών πιο αποτελεσματικά, σε σύγκριση με την κατάσταση που αυτές θα ήταν διασκορπισμένες. Η προμήθεια εξειδικευμένων υπηρεσιών (π.χ. νομικές, χρηματοπιστηριακές κτλ.) κοστίζει ακριβά, όταν όμως υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου που είναι χωροθετημένες στον ίδιο τόπο, το μέσο κόστος για την κάθε επιχείρηση αυτής της αγοράς θα χαμηλώνει, αφού το κόστος προσφοράς τέτοιων εξειδικευμένων υπηρεσιών κατανέμεται μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού τοπικών πελατών. Τέλος, η τρίτη αιτία οικονομικών συγκέντρωσης είναι η ύπαρξη άφθονου ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, αφού μειώνεται το κόστος απόκτησης του και το κόστος κατάρτισης του από τις επιχειρήσεις, που θα ήταν αναγκαία εάν δεν υπήρχε μεγάλη προσφορά ειδικευμένων εργαζομένων. Οι τρεις παραπάνω παράγοντες προκαλούν οικονομίες κλίμακας, που είναι εξωτερικές ως προς την κάθε επιχείρηση, αλλά εσωτερικές ως προς την ομάδα επιχειρήσεων. (McCann, 2002:97-100) Ο Hoover (1937 και 1948) χώρισε τις οικονομίες συγκέντρωσης σε τρεις κατηγορίες. Αρχικά, στις 'οικονομίες κλίμακας' στο εσωτερικό της επιχείρησης, οι οποίες προκύπτουν από τη μεγέθυνση της κλίμακας της παραγωγής της επιχείρησης σε έναν τόπο. Έπειτα, στις 'οικονομίες θέσης' για όλες τις επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου που βρίσκονται στο ίδιο μέρος και προκύπτουν από τη διόγκωση των εκροών του κλάδου. Η τρίτη διάκριση είναι οι 'οικονομίες αστικοποίησης' για όλες γενικά τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στον ίδιο τόπο και προκύπτουν από τη διεύρυνση του οικονομικού μεγέθους του τελευταίου (πληθυσμός,

εισόδημα, προϊόν κτλ.). (Οικονόμου, 1994:78) Σημαντική συνεισφορά στη διερεύνηση των οικονομιών συγκέντρωσης προήλθε από τον Remy (1966), ο οποίος τόνισε ότι οι πολύπλοκες σχέσεις που αναπτύσσονται σε έναν χώρο και αποτελούν τη βάση για τις οικονομίες συγκέντρωσης, δεν αφορούν μόνο στο εσωτερικό του βιομηχανικού τομέα, αλλά και στις αλληλεπιδράσεις των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τριτογενή τομέα (Οικονόμου, 1994:79).

Στα πιο πρόσφατα χρόνια, έλαβε χώρα περαιτέρω ανάλυση και διερεύνηση των οικονομιών συγκέντρωσης στις διάφορες εκφάνσεις τους. Ο Krugman (1991) εμβάθυνε στις ροές των εργαζομένων μεταξύ των επιχειρήσεων σε μια αγορά εργασίας πυκνού πληθυσμού, ενώ οι Hesley και Strange (1990) ανέλυσαν τις σχέσεις εργοδοτών και εργαζομένων. Στο τρόπο διάχυσης της γνώσης και των πληροφοριών (knowledge spillovers) και στο κατά πόσο διεσπαρμένες είναι οι επιχειρήσεις που παράγουν μεγαλύτερη τεχνογνωσία, βασίστηκαν για την ανάλυση των οικονομιών συγκέντρωσης οι Audretsch και Feldman (1996). Οι Rosenthal και Strange (2001) προσπαθούν να αναγνωρίσουν τα χαρακτηριστικά μιας βιομηχανίας και το βαθμό της γεωγραφικής συγκέντρωσης της, χρησιμοποιώντας αντιπροσωπευτικές μεταβλητές (proxies) για τους τρεις μηχανισμούς συγκέντρωσης που αναφέρει ο Marshall, και βρίσκουν ότι η συγκέντρωση στην αγορά εργασίας είναι η πιο βασική οικονομία, ενώ παράλληλα υπάρχει θετική συσχέτιση μεταξύ διάχυσης της τεχνογνωσίας και των οικονομιών συγκέντρωσης, αλλά μόνο σε τοπικό επίπεδο. Οι μελέτες των Dumais κ.α.. (2002), Glaeser και Kerr (2009) και Ellison κ.α.. (2010) περιλαμβάνουν δια-βιομηχανικές συσχετίσεις, για να ρίξουν φως στις οικονομίες συγκέντρωσης πάνω στην απασχόληση στη βιομηχανία και στις σχέσεις μεταξύ πελατών –προμηθευτών.

## 2.4 ΙΕΡΑΡΧΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ

Στη διαχρονική εξέλιξη των πόλεων εντοπίζονται ορισμένες περιόδους που χαρακτηρίζονται από συγκεκριμένο τύπο πόλεων, που αντικατοπτρίζει και τον πολιτισμό τους. Στην σύγχρονη εποχή οι αστικές οντότητες είναι πολύπλοκες και η μορφή και ο χαρακτήρας τους δεν καθορίζεται μόνο από οικονομικούς, αλλά και από κοινωνικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς και ψυχολογικούς παράγοντες. Οι προσπάθειες για την εξήγηση του τρόπου που χωροθετούνται και κατανέμονται οι πόλεις, άρχισαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, χωρίς όμως να διαμορφωθεί μια ενιαία θεωρία. Οι λόγοι καθυστέρησης εντοπίζονται στη μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ των προσεγγίσεων για την αστική ανάπτυξη, στην πολυπλοκότητα της διαδικασίας της αστικής εξέλιξης και τέλος, στην έλλειψη αξιόπιστων στατιστικών δεδομένων σε επίπεδο πόλης. (Αργύρης, 1997:9,10)

Στις προηγούμενες υποενότητες, έγινε προσπάθεια για την περιγραφή των θεωρητικών προσεγγίσεων της χωρικής συγκέντρωσης και διασποράς των δραστηριοτήτων. Ωστόσο, οι κατανομές που προκύπτουν δεν είναι τυχαίες (McCann, 2002:122), υπόκεινται σε μια κανονικότητα και εμπεριέχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά. Τα κράτη συνήθως διακρίνονται από την κυριαρχία ενός ή δύο πρωταρχικών αστικών κέντρων, που βρίσκονται στην πιο πυκνοκατοικημένη περιφέρεια, και παράγουν το συντριπτικό ποσοστό των προϊόντων. Οι μικρότερες πόλεις αναπτύσσονται σε ενδοχώρες με μικρότερο πληθυσμό και παράγουν μικρότερο εύρος προϊόντων σε σχέση με τις πρωταρχικές πόλεις. Επίσης, ενώ το μέγεθος των πόλεων μικραίνει, αυξάνεται και ο αριθμός τους, με συνέπεια η κατανομή μεγέθους και η κατανομή στο χώρο να προσομοιάζει σε μια ιεραρχημένη πυραμίδα, με την πόλη με το μεγαλύτερο πληθυσμό να ορίζεται ως η πρώτη πόλη στην ιεραρχία. Η επόμενη ομάδα πόλεων παρόμοιου μεγέθους ορίζεται ως η δεύτερη θέση στην αστική ιεραρχία, η επόμενη ομάδα με πόλεις μικρότερων διαστάσεων ορίζεται ως το τρίτο επίπεδο ιεραρχίας κ.ο.κ.

Το ιεραρχημένο αυτό σύστημα των αστικών κέντρων στις χώρες και σε διεθνές επίπεδο, έχει αποτελέσει σημαντικό ζήτημα διερεύνησης διαχρονικά στη βιβλιογραφία (Krugman, 1996· Olfert και Stabler, 1999· Derruder κ.α., 2003· Markusen και Schrock, 2006· Alderson κ.α., 2010· Tabuchi και Thisse, 2011). Οι δραστηριότητες που επιτελούνται στις αστικές περιοχές



λέγονται συνήθως λειτουργίες και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες. Η πρώτη αναφέρεται στις ‘γενικές λειτουργίες’ που εκτελούνται από την πόλη για την εξυπηρέτηση της ενδοχώρας, η δεύτερη αφορά στις ‘μεταφορικές λειτουργίες’, που εκτελούνται στους κόμβους των μεταφορικών δικτύων, και η τρίτη αντιστοιχεί στις λειτουργίες που δεν επιτελούνται για την ενδοχώρα, αλλά για πολύ μεγαλύτερες ή πολύ μικρότερες περιοχές (εξόρυξη, βιομηχανία), και λέγονται ‘ειδικές λειτουργίες’. Η κάθε κατηγορία λειτουργιών είναι δυνατό να θεωρηθεί ως ένας ξεχωριστός παράγοντας αστικοποίησης, ενώ οι γενικές λειτουργίες για την εξυπηρέτηση της ενδοχώρας θεωρούνται και οι πιο διαδεδομένες. Η κάθε πόλη, στο ρόλο που αναλαμβάνει για την εξυπηρέτηση της γύρω υπαίθρου περιοχής της λειτουργεί ως κεντρικός τόπος’ και οι λειτουργίες της χαρακτηρίζονται αντίστοιχα ‘κεντρικές λειτουργίες’ (τριτογενής τομέας, εμπόριο, τραπεζικές υπηρεσίες, διοίκηση κτλ.). Η ‘θεωρία των κεντρικών τόπων’ εξετάζει την κατανομή των πόλεων ως κεντρικών τόπων. (Αργύρης, 1997:11,12)

#### **2.4.1 Η Θεωρία των Κεντρικών Τόπων των Christaller και Lösch**

Το πρώτο εμπειριστατωμένο θεωρητικό πλαίσιο ανάπτυξης και κατανομής των πόλεων στο χώρο, είναι η θεωρία των κεντρικών τόπων, που προήλθε από τους Γερμανούς ακαδημαϊκούς Walter Christaller (1933) και λίγο αργότερα από τον August Lösch (1940).

Το υπόδειγμα των κεντρικών θέσεων του Christaller είναι επαγωγικό, βασίζεται κυρίως στην παρατήρηση της πραγματικότητας, και όχι τόσο στην αρχή ενός σχήματος που έχει φτιαχτεί με βασικές αρχές (Parr, 2002). Σύμφωνα με τον Christaller (Λαμπριανίδης, 2002:354,355), τα αστικά κέντρα αποτελούν ‘κεντρικούς τόπους’ που παρέχουν αστικά αγαθά και υπηρεσίες στην ενδοχώρα τους. Οι πόλεις αναπτύσσονται παράλληλα με την ανάπτυξη της ενδοχώρας, η ανάπτυξη της τελευταίας προκαλεί την αύξηση της ζήτησης των αγαθών και υπηρεσιών, αφού οι καταναλωτές προτιμούν αξιωματικά τον πλησιέστερο κεντρικό τόπο που τα διαθέτει. Ο βαθμός κεντρικότητας ενός τόπου δεν αξιολογείται μόνο βάσει του πληθυσμού του, αλλά ανάλογα και με τον αριθμό αγαθών και των υπηρεσιών που είναι σε θέση να προσφέρουν. Προκύπτει λοιπόν μια ιεραρχία, η οποία στηρίζεται ουσιαστικά στην αρχή, ότι οι υψηλότερης τάξης κεντρικοί τόποι προσφέρουν όλα τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν και οι χαμηλότερης τάξης κεντρικοί τόποι, και ακόμα και έναν αριθμό αγαθών και υπηρεσιών που δεν προσφέρονται από τους χαμηλότερης τάξης κεντρικούς τόπους. Συνεπώς, η απόσταση που πρέπει να διανύσει ένας καταναλωτής μεταβάλλεται ανάλογα με την τάξη του αγαθού που

θέλει να αγοράσει. Το γενικότερο πλαίσιο είναι αυτό μιας οικονομίας ιδιαίτερα ανταγωνιστής, με βασική αρχή τη μεγιστοποίηση του κέρδους (Οικονόμου, 1994:61).

Η κατάταξη των κεντρικών λειτουργιών σε τάξεις στηρίζεται σε δυο έννοιες, το κρίσιμο μέγεθος και τη χωρική εμβέλεια. Το κρίσιμο μέγεθος αναφέρεται στον ελάχιστο πληθυσμό που απαιτείται, ώστε ένας κεντρικός τόπος να έχει την ελάχιστη ζήτηση για την παροχή κάποιου κεντρικού αγαθού – υπηρεσίας, ενώ η χωρική εμβέλεια αντιστοιχεί στην περιοχή πέρα από την οποία οι καταναλωτές δεν είναι πρόθυμοι να έρθουν στον κεντρικό τόπο για την αγορά του αγαθού – υπηρεσίας. Για κάθε αγαθό-υπηρεσία δημιουργούνται ομοιόμορφες εξαγωνικές αγορές, και επειδή δεν υπάρχει περιορισμός στην προσθήκη προμηθευτών αγαθών-υπηρεσιών, αυτοί θα αυξάνονται συνέχεια, μειώνοντας ταυτόχρονα την έκταση των εξαγωνικών περιοχών αγοράς. Η είσοδος νέων προμηθευτών θα σταματήσει όταν μειωθεί η αγορά των υπαρχόντων μέχρι το κρίσιμο μέγεθος. Ο αριθμός και το μέγεθος των περιοχών αγοράς διαφέρει από αγαθό σε αγαθό και εξαρτάται από την τιμή πώλησης, το κόστος μεταφοράς του και τη συχνότητα ζήτησης του. Η χωρική οργάνωση που προκύπτει είναι ένα σύστημα κεντρικών τόπων, μέσα στο οποίο, οι υψηλότερης τάξης πόλεις έχουν μεγαλύτερες περιοχές αγοράς, που καλύπτουν υψηλότερης τάξης αγαθά και υπηρεσίες. Οι χαμηλότερης τάξης πόλεις για να εξυπηρετηθούν ως προς τα αγαθά αυτά, εντάσσονται στις περιοχές αγοράς των πρώτων. Κατά συνέπεια, η ιεραρχία των περιοχών αγοράς οργανώνεται γεωμετρικά. Σε κάθε κεντρικό τόπο  $1^{ης}$  τάξης θα εγκατασταθεί, εκτός από τον προμηθευτή του αγαθού  $1^{ης}$  τάξης, και ένας προμηθευτής για κάθε αγαθό χαμηλότερης τάξης. Οι κεντρικοί τόποι  $2^{ης}$  τάξης θα εγκατασταθούν στις κορυφές των περιοχών αγοράς των κεντρικών τόπων  $1^{ης}$  τάξης. Το αγαθό που θα ορίσει τους κεντρικούς τόπους  $2^{ης}$  τάξης είναι εκείνο για το οποίο η ακάλυπτη περιοχή αγοράς του αγαθού γύρω από τις κορυφές των περιοχών  $2^{ης}$  τάξης, είναι ίση με τις περιοχές αγοράς του αγαθού αυτού γύρω από τους κεντρικούς τόπους  $1^{ης}$  τάξης. Το αγαθό αυτό λέγεται οριακό αγαθό ιεράρχησης. Τα αγαθά που ανήκουν σε υψηλότερες τάξεις από εκείνη του οριακού αγαθού ιεράρχησης  $2^{ης}$  τάξης, εκτός από το αγαθό  $1^{ης}$  τάξης, δεν θα παρέχονται από τους κεντρικούς τόπους  $2^{ης}$  τάξης, με αποτέλεσμα οι προμηθευτές των αγαθών αυτών να πραγματοποιούν πλασματικά κέρδη. Ομοίως, συμβαίνει και για τα αγαθά  $3^{ης}$ ,  $4^{ης}$  κτλ. τάξης. (Λαμπριανίδης, 2002:354,360)

Ο Christaller για την οργάνωση του συστήματος των κεντρικών τόπων υιοθέτησε τρεις ακόμα αρχές, της αρχή της μεταφοράς, τη διοικητική αρχή και την αρχή της αγοράς (Αργύρης,

1997:24-26· Λαμπριανίδης, 2002:364). Η αρχή της μεταφοράς εφαρμόζεται όταν επιδιώκεται η ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή εγκαθίστανται κατά μήκος των κύριων μεταφορικών γραμμών όσο γίνεται περισσότεροι κεντρικοί τόποι, χωρίς όμως να προκύπτει επαρκής διασπορά για την εξυπηρέτηση της ενδοχώρας της πόλης. Η διοικητική αρχή εφαρμόζεται για την αποφυγή επικάλυψης διοικητικών αρμοδιοτήτων, μιας και σε πολλές περιπτώσεις, ένας αριθμός κεντρικών τόπων χαμηλότερης τάξης βρίσκεται μέσα στην περιοχή αγοράς ενός τόπου υψηλότερης τάξης. Η αρχή της αγοράς μεγιστοποιεί τον ανταγωνισμό μεταξύ των κεντρικών τόπων, αφού για το εφοδιασμό κάθε τόπου ανταγωνίζονται 3 κεντρικοί τόποι της αμέσως υψηλότερης τάξης.

Το μοντέλο που παρουσίασε ο Lösch πλησιάζει περισσότερο στην πραγματική κατανομή των πόλεων (Λαμπριανίδης 2002:364). Η προσέγγιση αυτή είναι πλήρως επαγωγική και είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως μια μικροοικονομική προσέγγιση του αστικού συστήματος (Parr, 2002). Απώτερος σκοπός ήταν να καθορίσει το ιδανικό οικονομικό τοπίο, σε μια οικονομία με ποικιλία επιχειρήσεων που παράγουν ποικιλία αγαθών, δηλαδή να αποτυπώσει την πιο αποτελεσματική χωρική συγκέντρωση δραστηριοτήτων, σε μια οικονομία πλήρως ανταγωνιστική (McCann, 2002:126).

Στην εργασία του ο Lösch (Αργύρης, 1997:28,29) θεώρησε ως βάση μια πεδιάδα, όπου οι κάτοικοι είναι κατανεμημένοι σε χωριά, ομοιόμορφα διασκορπισμένα. Έπειτα, τοποθέτησε το δίκτυο των περιοχών αγοράς του αγαθού με το μικρότερο κρίσιμο μέγεθος πάνω στην πεδιάδα, ώστε κάθε περιοχή αγοράς να περιλαμβάνει 19 χωριά και το κέντρο της να πέφτει σε ένα από αυτά. Στο σημείο αυτό διατύπωσε τους εξής ισχυρισμούς: α) οι περιοχές αγοράς των αγαθών θα διαταχθούν έτσι, ώστε η κάθε μια να ελέγχει 3 περιοχές αγοράς του αγαθού πρώτης τάξης. β) οι περιοχές αγοράς που έχουν κρίσιμο μέγεθος 3 με 4 φορές μεγαλύτερο από το κρίσιμο μέγεθος του αγαθού πρώτης τάξεως θα διαταχθούν, έτσι ώστε κάθε μια να ελέγχει 4 περιοχές του αγαθού πρώτης τάξης. γ) οι περιοχές αγοράς αγαθών που είναι 4 με 7 φορές μεγαλύτερες από το μέγεθος του αγαθού πρώτης τάξης θα κατανεμηθούν, έτσι ώστε κάθε μια να ελέγχει 7 περιοχές αγοράς του αγαθού πρώτης τάξης. Ουσιαστικά, ο Lösch προσδιόρισε τις περιοχές αγοράς αγαθών που έχουν κρίσιμο μέγεθος 150 φορές μεγαλύτερο από το κρίσιμο μέγεθος του αγαθού πρώτης τάξης. Το σημείο το οποίο όλα τα δίκτυα των περιοχών αγοράς έχουν κοινό, αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο, ενώ αν περιστρέψουμε τα διάφορα δίκτυα γύρω από τη μητρόπολη, έτσι ώστε να συμπέσουν όσο γίνεται περισσότερες δραστηριότητες

σε κεντρικούς τόπους, τότε εμφανίζεται μια χωροταξική διάταξη με 6 τομείς πλούσιους και 6 τομείς φτωχούς σε δραστηριότητες.

Τα πλεονεκτήματα της προσέγγισης του Lösch έγκεινται στην ελαχιστοποίηση των αποστάσεων μεταξύ των κεντρικών τόπων, του όγκου των μεταφορών και του μήκους των διαδρομών, και τέλος στο ότι οι περισσότερες αγορές μπορούν να ικανοποιηθούν τοπικά.

Οι δύο χωρικές κατανομές των δραστηριοτήτων και των αστικών περιοχών των Christaller και Lösch βασίζονται, όπως έχει αναφερθεί, στις ίδιες παραδοχές. Ο Christaller ξεκινά με το αγαθό που έχει που έχει το μεγαλύτερο κρίσιμο μέγεθος, διαμορφώνει ύστερα μια ιεραρχία κεντρικών τόπων με μια συγκεκριμένη σχέση μεταξύ ανάμεσα στους κεντρικούς τόπους υψηλότερης τάξης και στους κεντρικούς τόπους χαμηλότερης τάξης, με τη θεώρηση ότι οι κεντρικοί τόποι ίδιας τάξης προσφέρουν τα ίδια αγαθά. Ο Lösch αντίθετα ξεκινά με το αγαθό που έχει το μικρότερο κρίσιμο μέγεθος, έπειτα παράγει μια ιεραρχία κεντρικών τόπων με τη θεώρηση ότι οι κεντρικοί τόποι ειδικεύονται σε διάφορα αγαθά και όχι μόνο σε ένα. Το σύστημα του Christaller είναι περισσότερο κατάλληλο για τη χωρική οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα, ενώ το σύστημα του Lösch ταιριάζει περισσότερο στην κατανομή των βιομηχανικών δραστηριοτήτων προσανατολισμένων προς την αγορά. (Αργύρης, 1997:31)

#### **2.4.2 Ο Κανόνας Τάξης – Μεγέθους σε ένα σύστημα αστικών κέντρων**

Η οικονομία κάθε χώρας αποτελείται από ένα σύστημα αστικών κέντρων, το οποίο συναποτελείται από πόλεις με διαφορετικές παραγωγικές δραστηριότητες και διαφορετικό τύπο και βαθμό οικονομικών συγκέντρωσης. Οι πόλεις αυτές ακολουθούν μια εσωτερική ιεραρχία, τέτοια που να εξυπηρετεί τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς αλλά και να ανταποκρίνεται στην συνολική ζήτηση. Κάθε αστικό κέντρο βρίσκεται σε μια σχέση αλληλεξάρτησης με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της οικονομίας, και η κάθε μεταβολή σε κάποιο από αυτά, προκαλεί και μεταβολές στο σύστημα των αστικών κέντρων (Beckmann, 1958· Suarez – Villa, 1988· Guerin-Pace, 1995· Reed, 2002).

Αυτή η αλληλεξάρτηση που έχει παρατηρηθεί συχνά αναφέρεται ως Νόμος του Zipf (Zipf 's Law) από τον Zipf (1949), που παρατήρησε ότι ο λογάριθμος του πληθυσμιακού μεγέθους μιας πόλης, όταν παρατίθεται σε σύγκριση με τον λογάριθμο της θέσης της ιεραρχίας της πόλης, τότε παράγονται σημεία κοντά σε μια ευθεία γραμμή με αρνητική κλίση. Τα πιο

πρόσφατα χρόνια (Brakman κ.α., 1999· Gabaix, 1999), ο όρος ‘Νόμος του Zipf’ χρησιμοποιείται συχνά, ώστε να αναφέρεται αποκλειστικά στην περίπτωση της κλίσης του -1, όταν παράλληλα για περισσότερες αρνητικές κλίσεις χρησιμοποιείται ο όρος ‘Κατανομή τάξης-μεγέθους’ (Rank – Size distribution). Ο Zipf ισχυρίστηκε ότι ο κανόνας τάξης-μεγέθους μπορεί να εφαρμοστεί σε περιοχές που είναι πλήρεις περιφέρειες και όχι τμήμα μιας ευρύτερης περιφέρειας (Αργύρης, 1997:47).

Θεωρητικές και εμπειρικές μελέτες έχουν δείξει (Beckmann, 1958· Parr, 1985· Rossen και Resnick, 1981· Soo, 2005· Eeckhout, 2009· Giesen κ.α., 2010· Berry και Okulicz-Kozaryn, 2012) ότι η ιεραρχική αυτή δομή ενός κλειστού συστήματος αστικών κέντρων μπορεί να αποδοθεί σε γενικές γραμμές από την συνάρτηση ή κατανομή τάξης-μεγέθους (rank-size distribution):

$$S = A R^{-a} \quad (1)$$

όπου S είναι το πληθυσμιακό μέγεθος ενός αστικού κέντρου και R είναι η θέση του στην ιεραρχία (π.χ. 1<sup>ο</sup>, 2<sup>ο</sup>, 27<sup>ο</sup>, κλπ). Ο εκθέτης a είναι μια παράμετρος (συντελεστής Pareto), η οποία παίρνει θετικές τιμές γύρω από την μονάδα (μεγαλύτερη ή ίση ή μικρότερη της μονάδας) και συσχετίζεται με τον βαθμό συγκέντρωσης ή όχι, του πληθυσμού στο άνω μέρος της ιεραρχίας, ενώ ο συντελεστής A είναι μια παράμετρος που αντιπροσωπεύει το αναμενόμενο μέγεθος του μεγαλύτερου αστικού κέντρου (Πετράκος και Μαυράκης, 1999).

Εάν δοθεί στην σχέση (1) μια στοχαστική μορφή με την εισαγωγή ενός διαταρακτικού όρου  $\varepsilon$ ,  $\varepsilon \sim N(0, \sigma_\varepsilon)$ , ο οποίος εκπροσωπεί τους μη συστηματικούς ή τυχαίους παράγοντες που επηρεάζουν το μέγεθος, ενός αστικού κέντρου και ταυτόχρονα λογαριθμήσουμε, προκύπτει η σχέση (2):

$$\ln(S_t) = \ln(A) - a \ln(R_t) + \varepsilon_t \quad (2)$$

όπου  $\varepsilon_t = \ln \varepsilon_t$ , από την οποία μπορούν να εκτιμηθούν οικονομετρικά με τη μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων οι παράμετροι A και a για διάφορες χρονικές περιόδους.

Γίνεται αντιληπτό, λοιπόν, ότι με βάση την κατανομή τάξης-μεγέθους, το πρώτο και μεγαλύτερο στην ιεραρχία αστικό κέντρο θα έχει πληθυσμό  $S_1=A$ , το δεύτερο  $S_2=A/2^a$ , το τρίτο  $S_3=A/3^a$ , κ.ο.κ. Προφανώς, όταν  $a=1$ , κάθε πόλη στην ιεραρχία του συστήματος έχει πληθυσμό ίσο με τον πληθυσμό της μεγαλύτερης πόλης διαιρουμένου δια της θέσης στην ιεραρχία, δηλαδή η δεύτερη πόλη έχει πληθυσμό  $S_2=A/2=S_1/2$ , η τρίτη πόλη έχει πληθυσμό  $S_3=A/3=S_1/3$ , ενώ η νιοστή πόλη έχει πληθυσμό  $S_n=A/n=S_1/n$ . Επίσης, συμπεραίνεται ότι όταν

ο συντελεστής Pareto  $a$  παίρνει τιμές μεγαλύτερες της μονάδας ( $a > 1$ ), τότε η κατανομή του πληθυσμού τείνει περισσότερο προς συγκεντρωτικά μοντέλα, ενώ όταν το  $a$  παίρνει τιμές μικρότερες της μονάδας, μεγαλώνει η αναλογία των μεγάλων πόλεων στο αστικό σύστημα της χώρας. Συνεπώς, η παράμετρος  $a$  θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένας δείκτης του βαθμού μητροπολιτικής συγκέντρωσης που θα μπορούσε να ποσοτικοποιήσει την συσχέτιση των μεγαλύτερων με τις μικρότερες πόλεις. Όταν ο κανόνας τάξης-μεγέθους (Αργύρης, 1997:50) επιβεβαιώνεται ή όταν η απόκλιση από αυτόν είναι μικρή, αυτό σημαίνει ότι υπάρχει ισορροπία στο σύστημα αστικών κέντρων και οι πόλεις αναπτύσσονται σταθερά.

Οι εμπειρικές μελέτες πριν από το 1961 έδωσαν μη ικανοποιητικά αποτελέσματα, αφού η κατανομή τάξης-μεγέθους συμφωνούσε με την κατάσταση στις ανεπτυγμένες χώρες, αλλά παράγαγε ανισόρροπα αποτελέσματα για τις κατανομές των πόλεων των αναπτυσσόμενων χωρών. Στην τελευταία περίπτωση, το αστικό κέντρο που ήταν πρώτο στην ιεραρχία (primate city) απείχε κατά πολύ σε μέγεθος από τα υπόλοιπα. Η μελέτη του Berry (1961) σε 37 χώρες, χρησιμοποιώντας πολλαπλούς τύπους κατανομής μεγέθους των πόλεων, συμπέρανε αρχικά ότι οι διαφορετικές κατανομές δεν σχετίζονται με το αντίστοιχο επίπεδο ανάπτυξης της κάθε χώρας. Παρόλα αυτά, έπειτα βρήκε σε επίπεδο χώρας, την ύπαρξη μιας σχέσης μεταξύ της πυκνότητας του πληθυσμού μιας χώρας, του επιπέδου του εισοδήματος ανά κάτοικο και του μοντέλου της κατανομής. Συνεπώς, μια χώρα με μεγάλο πληθυσμό και χαμηλό δείκτη εισοδήματος ανά κάτοικο, είναι δυνατόν να παρουσιάζει μια περισσότερο ανισόρροπη κατανομή των πόλεων σε σύγκριση με μια μικρή χώρα με υψηλό δείκτη εισοδήματος ανά κάτοικο. Σύμφωνα με τον Lausen (1969), το μοντέλο του Berry δεν σχετίζεται με την πραγματικότητα, μιας και οι μετρήσεις του τελευταίου για το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης στηρίζονται μόνο στο δείκτη εισοδήματος ανά κάτοικο. Ωστόσο, μια ουσιαστική συμβολή που συνεπάγεται από το μοντέλο του Berry είναι η συνεκδοχή ότι το μέγεθος, η ηλικία της πόλης και άλλοι παράγοντες ασκούν επιρροή στο αρχικό επίπεδο της κατανομής τάξης-μεγέθους.

Ακολουθώντας τη διακήρυξη της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας από τον Krugman (1991), έχει προκύψει ένα νέο ενδιαφέρον στην κατανομή τάξης-μεγέθους των πόλεων, με απόρροια την ανάδυση έντονων διαφωνιών μεταξύ οικονομολόγων και επιστημόνων άλλων ειδικοτήτων. Αρκετοί ερευνητές έχουν ασχοληθεί με τη θεωρητική βάση του Νόμου του Zipf (Duranton, 2007· Córdoba, 2008), ενώ άλλοι διερευνούν εάν η αστική ανάπτυξη υπακούει

στον Νόμο του Gibrat (1957) των αναλογικών επιδράσεων (Proportionate Effect) (Ioannides και Overman, 2004· Ioannides και Skouras, 2009· Cuberes, 2011· Levy, 2009). Στο ευρύτερο πλαίσιο, αρκετοί μελετητές ερευνούν εμπειρικά το βαθμό αξιόπιστης εφαρμογής του κανόνα του Zipf και πώς να διακρίνεται στο χώρο (Bee et al., 2011· Garmestan και Allen, 2008· Bosker κ.α., 2008. Terra, 2009· Giesen κ.α., 2010· Malevergne κ.α., 2011), ενώ άλλοι παράλληλα ελέγχουν κατά πόσο προκύπτει βαθμός αυτοσυσχέτισης στην ανάλυση της εξέλιξης των αστικών κέντρων (Favaro και Pumain, 2011· Ioannides και Overman, 2004).

### **2.4.3 Το πρότυπο της ‘δεσπόζουσας πόλης’**

Ο όρος ‘δεσπόζουσα πόλη’ ή ‘πρωτεύουσα πόλη’, ή ‘κυρίαρχη πόλη’ εμφανίστηκε για πρώτη φορά από τον Jefferson (1989) αποτυπώνοντας την κατάσταση, που η πρώτη σε μέγεθος πόλη είναι δύο ή τρεις φορές μεγαλύτερη από τη δεύτερη σε μέγεθος πόλη. Έπειτα, διευρύνθηκε η έννοια της για να περιγράψει την κατάσταση που προκύπτει όταν ένα μικρότερο στρώμα πόλεων εξαρτάται από το μεγαλύτερο. Αποτελεί δε (Λαμπριανίδης, 2002:372) την πιο συνηθισμένη περίπτωση χωρικής κατανομής, κατά την οποία τα πληθυσμιακά μεγέθη των πόλεων δεν μπορούν να αποδοθούν από τον κανόνα τάξης-μεγέθους.

Τα πιο πρόσφατα χρόνια (Αργύρης, 1997:51,52,54), αναγνωρίζεται ως ένα γενικό πρότυπο κατανομής των πόλεων, το οποίο εντοπίζεται σε αναπτυσσόμενες, αλλά και σε ανεπτυγμένες χώρες. Σε ότι αφορά τις θεωρητικές εξηγήσεις που δίνονται, κάποιοι υποστηρίζουν ότι η κατανομή της δεσπόζουσας πόλης εξελίσσεται στις ανεπτυγμένες βιομηχανικές χώρες, εξαιτίας της ανάπτυξης των οικονομιών συγκέντρωσης. Αποτελεί αυτοενισχυόμενη διαδικασία, εντείνοντας περισσότερο το σχετικό χωρικό πρότυπο, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα. Μια άλλη άποψη υποστηρίζει ότι η κατανομή αυτή είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα των οικονομιών των υποανάπτυκτων χωρών, εξαιτίας του αποικιακού τρόπου ανάπτυξης τους και την συγκέντρωση στην πρωτεύουσα της πλειοψηφίας των πολιτικών, διοικητικών, οικονομικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών. Οι επιδράσεις της κατανομής της δεσπόζουσας πόλης στην ανάπτυξη μιας χώρας είναι σχετικά δυσμενείς, αφού υπάρχει η τάση τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα να αναπτύσσονται σε βάρος των μικρότερων πόλεων. Το αστικό σύστημα στην Ελλάδα αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση χωρικής κατανομής της ‘πρωτεύουσας πόλης’ και περαιτέρω διερεύνηση του θα ακολουθήσει στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο.





## 2.5 Η ΝΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

Η Νέα Οικονομική Γεωγραφία (ΝΟΓ) επιδιώκει να λύσει το γρίφο της άνισης χωρικής ανάπτυξης (Fujita και Thisse, 2009). Αποτελεί ουσιαστικά ένα σχετικά πιο πρόσφατο ρεύμα οικονομικής προσέγγισης, το οποίο εστιάζει στο ρόλο που παίζουν οι αυξανόμενες οικονομίες κλίμακας και η (μη τέλεια) ανταγωνιστική δομή της αγοράς, με απώτερο στόχο να παρέχει εξηγήσεις για τη χωρική συγκέντρωση και τη χωροθέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Ξεκίνησε βασικά από την εργασία του Νομπελίστα οικονομολόγου Paul Krugman (1991), ο οποίος εξέτασε σε ένα υπόδειγμα γενικής ισορροπίας της χωρικές δυναμικές μιας οικονομίας, της οποίας οι αγορές λειτουργούν σε καθεστώς ατελούς ανταγωνισμού, υπάρχει ποικιλία στα προϊόντα, η παραγωγή στο επίπεδο της επιχείρησης υπόκειται σε αύξουσες αποδόσεις κλίμακας, ενώ παράλληλα εντοπίζεται κόστος στις μεταφορές και κινητικότητα στην εργασία και στο κεφάλαιο. (Krugman, 1991a, 1991b, 1993, 1995 και 1998· Fujita και Krugman, 1995· Krugman και Venables, 1995· Fujita και Thisse, 1996, 2000· Fujita et al., 1999a, 1999b· Ottaviano και Puga, 1998· Fujita and Thisse, 2002· Ottaviano κ.α., 2002· Fujita και Thisse, 2009· Fujita, 2012)

Συνοπτικά, η θεωρία αυτή αποδέχεται πρωταρχικά τις οικονομίες κλίμακας, ως ένα κρίσιμο παράγοντα για την εξήγηση της ανάδειξης της συγκέντρωσης, και μετέπειτα υποστηρίζει ότι η χωρική οργάνωση των αγορών χαρακτηρίζεται από μια βασική σχέση ανταλλαγής μεταξύ των οικονομιών κλίμακας και των μεταφορικών κοστών. Στη βάση αυτή, εκτιμάται ότι τα πολύ υψηλά ή χαμηλά μεταφορικά κόστη, ή γενικότερα τα 'κόστη εμπορίου' (trade costs), ευνοούν τη διασπορά των οικονομικών δραστηριοτήτων, ενώ η συγκέντρωση προκύπτει για μετριότερες τιμές από τις τιμές στα κόστη. (Fujita and Thisse, 1996· Gordon and McCann, 2000· Ottaviano and Thisse, 2004· Duranton και Puga, 2004· Glaeser, 2008· Zenou, 2009)

Αναλυτικότερα, το πρώτο βασικό συμπέρασμα αυτής της προσέγγισης είναι ότι το κόστος μεταφοράς παίζει ρυθμιστικό ρόλο στην κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο. Με υψηλό κόστος μεταφοράς οι επιχειρήσεις τείνουν να λειτουργούν ως μονοπώλια, που εγκαθίστανται στις αγορές για να αποφύγουν την οικονομική επιβάρυνση της μεταφοράς προϊόντων. Με χαμηλότερο κόστος μεταφοράς, πιθανόν λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων και μεταφορικών υποδομών, οι επιχειρήσεις επιλέγουν να εγκαθίστανται στις μεγάλες αγορές αξιοποιώντας τις οικονομίες συγκέντρωσης. Ένα δεύτερο συμπέρασμα, που αφορά στην επίδραση των αγορών

στη χωρική συγκέντρωση των δραστηριοτήτων, είναι ότι καθώς αυξάνεται η διαφοροποίηση των προϊόντων, τόσο αυξάνεται η πιθανότητα συγκέντρωσης επιχειρήσεων σε μικρό αριθμό συναθροίσεων (clusters), καθώς απαλλάσσονται οι επιχειρήσεις από την πίεση του ανταγωνισμού των τιμών και αξιοποιούν και πάλι τις οικονομίες συγκέντρωσης. (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004:27,28) Με άλλα λόγια, υποστηρίζεται ότι η σχέση ή η καμπύλη μεταξύ οικονομιών κλίμακας και μεταφορικών κοστών και του βαθμού χωρικής συγκέντρωσης της οικονομίας έχει τη μορφή U. Ωστόσο, αναγνωρίζεται η δυσκολία στο να προβλέπει κανείς το μέλλον και την μορφή των οικονομιών συγκέντρωσης (Fujita and Thisse, 1996· Martin, 1999). Τα υποδείγματα που αναπτύχθηκαν υπό αυτήν τη θεωρητική προσέγγιση (με βασικότερο των Krugman και Fujita) προσπάθησαν να δημιουργήσουν και να μιμηθούν καταστάσεις γενικής ισορροπίας τύπου Christaller σε πλαίσιο μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Οι αναλύσεις υιοθετούν ένα μονοδιάστατο χώρο και τα υποδείγματα βασίζονται σε ένα σύνολο υποθέσεων σχετικά με το κόστος μεταφοράς, τη χρησιμότητα για τους καταναλωτές και την παραγωγικότητα της μεταποίησης και της γεωργίας. Τα σύνθετα νέα υποδείγματα της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας, έχουν οικοδομηθεί με βάση τρεις κύριες υποθέσεις που συνδέονται με τις επιπτώσεις στην ευημερία της ποικιλίας των προϊόντων, της παραγωγικότητας της μεταποίησης και του κόστους μεταφοράς των αγαθών. Τα υποδείγματα των Krugman και Fujita υποθέτουν ότι η οικονομία είναι χωρισμένη σε δύο τομείς, τη γεωργία και τη μεταποίηση, η μεταποιητική βιομηχανία παράγει μια ποικιλία προϊόντων, υπό συνθήκες μονοπωλιακού ανταγωνισμού, ενώ η γεωργία παράγει ένα ομοιογενές προϊόν υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, με τους καταναλωτές να έχουν τις ίδιες προτιμήσεις.

Τα υποδείγματα των δύο αυτών οικονομολόγων δείχνουν γενικά τον τρόπο που μπορούν οι πόλεις να αναπτύσσονται και να παρακμάζουν φυσιολογικά, όσο επεκτείνονται οι εθνικές και οι διεθνείς περιοχές αγορών. Δείχνουν ειδικότερα, ότι οι ιεραρχίες των πόλεων του Christaller, μπορούν να αποτελούν μετά από καιρό, μια φυσιολογική κατάληξη της οικονομικής ανάπτυξης. (McCann, 2002:143, 149). Στο πλαίσιο αυτό, οι Tabuchi και Thisse (2011) αναφέρουν, ότι όσο μειώνονται τα κόστη των μεταφορών και της μετακίνησης των προϊόντων, ορισμένες πόλεις είναι δυνατόν να επεκταθούν και να αναπτυχθούν εις βάρος άλλων (προσελκύνοντας δραστηριότητες) σε τέτοιο βαθμό, που είναι δυνατό να τις εξαφανίσουν.

Σε μια παραλλαγή των υποδειγμάτων της ΝΟΓ, ο Holmes (1999) ισχυρίστηκε ότι η ανάπτυξη της πόλης δεν θα έχει μοναδικό αποτέλεσμα την αύξηση της ποικιλίας των προϊόντων που παράγονται, αλλά και την αύξηση της ποσότητας τους. Πιο πρόσφατα, επιστήμονες της αστικής οικονομικής έχουν αναδείξει σημαντικό αριθμό νέων ζητημάτων που αφορούν στις μικροοικονομικές ρίζες των αστικών οικονομιών συγκέντρωσης και τις επιδράσεις στη ζωνοποίηση των αστικών κέντρων και τον διαμορφούμενο αστικό κοινωνικό διαχωρισμό (Duranton και Puga, 2004; Zenou, 2009). Πρέπει τέλος να σημειωθεί, ότι αν και υπάρχουν πολλαπλές εργασίες που έχουν εξετάσει τις διάφορες πτυχές της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας, είναι δεδομένο ότι επικρατούν αναπάντητα μεθοδολογικά προβλήματα και είναι απαραίτητη επιπρόσθετη εμπειρική δουλειά, πριν εξαχθούν πάγια συμπεράσματα.

## **2.6 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ**

Οι τελευταίες τρεις δεκαετίες αποτελούν μια περίοδο σημαντικών μεταβολών στη δομή και οργάνωση των αστικών κέντρων. Πιο συγκεκριμένα, η παγκοσμιοποίηση, η διεθνοποίηση στις οικονομικές σχέσεις, οι αλλαγές στην οικονομική διάρθρωση και στις παραγωγικές διαδικασίες, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, καθώς και μια σειρά δημογραφικών αλλαγών και πολιτικών παραγόντων, επιδρούν δραστικά στην οικονομική και κοινωνική διάρθρωση των αστικών κέντρων, με σοβαρές επιπτώσεις στη χωρική οργάνωση των πόλεων (Castells, 1993· Coffey and Bailly, 1996· Hall, 1993, 1997a, 1997b, 1999· Harris, 1997· Πετράκος και Οικονόμου, 1999· Drennan, 1999· Ehrlich και Gyourko, 2000· Turnbull, 2004· Hamnett, 2004· Manninen, 2008· Derudder κ.α., 2010· Arapoglou, 2012).

### **2.6.1 Η τεχνολογική επανάσταση και οι τεχνολογίες πληροφορικής**

Μια από τις βασικές μεταβολές που επηρεάζει την οικονομική αναδιάρθρωση, είναι οι εξελίξεις στον τομέα της τεχνολογίας και της πληροφορικής. Είναι κοινά αποδεκτό, ότι από την αρχή του 20<sup>ου</sup> αιώνα, έχουν λάβει χώρα σημαντικές αλλαγές στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, επιδρώντας σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη και διαμόρφωση των αστικών κέντρων. Η χρήση υψηλής τεχνολογίας στη βιομηχανία, συντελεί στη μείωση του εργατικού δυναμικού και κάνει τη βιομηχανική παραγωγή πιο γρήγορη, πιο φθηνή, πιο ευέλικτη και πιο αποτελεσματική. Παρόμοια, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στις μεταφορές και επικοινωνίες, επιτρέπουν την υιοθέτηση νέων μεθόδων επικοινωνίας και διαχείρισης, προσφέροντας σχετική ελευθερία στις αποφάσεις χωροθέτησης και το χωρικό διαχωρισμό της διοίκησης από την παραγωγή. (Castells, 1993· Priemus και Hall, 2004· Behrens 2007)

Στο ίδιο πλαίσιο, η μετάβαση στην εποχή της πληροφορικής συνοδεύτηκε από ένα διαχωρισμό στην εργασία, με την επικράτηση της τριτογενοποίησης στις πάλαι ποτέ κυρίαρχες βιομηχανικές χώρες της Ευρώπης. Η επίδραση της ανόδου του τομέα της τεχνολογίας, πληροφορικής και της ανταλλαγής πληροφοριών στην αστική ανάπτυξη είναι πολύπλοκη. Στο επίπεδο του εργατικού δυναμικού, είναι προφανές ότι προσελκύει ανθρώπινο

δυναμικό υψηλής κατάρτισης και εκπαίδευσης, δίνοντας προβάδισμα στους νεότερους ανθρώπους, μιας και οι μεγαλύτερες ηλικίες προέρχονται από την απώλεια θέσεων εργασίας, κυρίως εξαιτίας της αποβιομηχανοποίησης. Οι υπηρεσίες στις επιχειρήσεις υψηλού προφίλ, ιδιαίτερα αυτές που απαιτούν διαπροσωπική ζωντανή επαφή και έχουν εθνικό ή διεθνή χαρακτήρα, τείνουν να παραμένουν συγκεντρωμένες στα παραδοσιακά επιχειρηματικά κέντρα των μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων (Gaspar και Glaeser, 1998· Hall, 1999· Panayides και Kern, 2005), ορισμένοι ερευνητές διατυπώνουν την άποψη, ότι η ανάγκη για διαπροσωπική αλληλεπίδραση μειώνεται μέσα από τα τεχνολογικά επιτεύγματα (Cairncross, 1997), ενώ άλλοι ισχυρίζονται ότι η ανάπτυξη της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών προκαλεί μικτές παράλληλες τάσεις συγκέντρωσης, αλλά και προαστιοποίησης στα μεγάλα αστικά κέντρα (Audirac, 2005)

## **2.6.2 Η αναδιάρθρωση της οικονομικής και παραγωγικής δομής**

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών (Illeris, 2009) αποτελεί από τα βασικότερα στοιχεία της οικονομικής αναδιάρθρωσης ταυτόχρονα με τη σχετική συρρίκνωση της βιομηχανίας<sup>1</sup> (Cheshire και Hay, 1989· Hall, 1993 και 1997· Πετράκος και Τσουκαλάς, 1999· Gilli, 2009· Stilwell και Primrose, 2010). Η ‘τριτογενοποίηση’ της οικονομίας σχετίζεται επίσης, με μια σειρά αλλαγών στις διαδικασίες παραγωγής, όπου παρατηρείται μια αυξανόμενη τάση υποκατάστασης της εργασίας με υψηλή τεχνολογία ενσωματωμένη σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, και μια στροφή της προσοχής σε ζητήματα ανάπτυξης νέων προϊόντων, έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, διαφήμισης και στρατηγικής. Αυτά συνδυάζονται με την ανάπτυξη ευέλικτων συστημάτων παραγωγής, καθώς και το διαχωρισμό των διαφόρων τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας και της οργάνωσής τους σε δίκτυα (Lambooy, 1993· Πετράκος και Οικονόμου, 1999· Van der Berg κ.α., 2001· McCann και Shefer, 2004). Ένα επιπλέον στοιχείο της τριτογενοποίησης της οικονομίας, αφορά στην παραγωγή, χρήση και

---

<sup>1</sup> Είναι σημαντικό να αναφερθεί πάντως ότι η ‘αποβιομηχάνιση’ ως μείωση της βιομηχανικής δραστηριότητας, αφορά μόνο στην απασχόληση, δηλ. τις θέσεις εργασίας, και όχι την βιομηχανική παραγωγή, η οποία αυξήθηκε σε απόλυτα, αλλά μειώθηκε σε σχετικά μεγέθη (Coffey και Bailly, 1996).

διακίνηση πληροφοριών και γνώσης. Σε αυτό το πλαίσιο, πληροφορίες και γνώση αντιμετωπίζονται ως συντελεστές παραγωγής, οι οποίοι ασκούν σημαντική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων (Castells, 1996· Gaspar και Glaeser, 1998· Sassen, 2001· Gabe κ.α., 2012).

Οι αλλαγές στις παραγωγικές δομές των οικονομιών αντανακλώνται σε γενικές γραμμές και σε αλλαγές στη χωρική δομή των περιοχών που τις φιλοξενούν. Μία σχετικά πιο σαφής εικόνα παρατηρείται στην αναχωροθέτηση του δευτερογενή τομέα. Η επικράτηση των τάσεων αναδιάρθρωσης και η διάδοση πιο ευέλικτων μορφών παραγωγής, συντελεί αφενός στην αποβιομηχάνιση των αστικών κέντρων που στο παρελθόν αποτέλεσαν πόλους βιομηχανικής συγκέντρωσης (παραδοσιακές βιομηχανικές πόλεις ή πόλεις-λιμάνια) με όλα τα προβλήματα που αυτό συνεπάγεται (όπως εγκαταλειμμένα κτίρια, υποβαθμισμένες περιοχές, αύξηση ανεργίας και κοινωνικών προβλημάτων), και αφετέρου στην επέκταση ή μετατόπιση της παραγωγικής δραστηριότητας σε νέες περιοχές και τομείς. Αυτό διευκολύνθηκε από μια σειρά παράγοντες, όπως διαφορές στο κόστος γης, τη φορολογία, την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος, αλλά και των κοινωνικών και πολιτιστικών υποδομών (Cheshire, 1995· McCann and Sheppard· 2003. Arvanitidis και Petrakos, 2006· Hsu και Wang, 2012)

Η χωρική κατανομή των υπηρεσιών παρουσιάζει μια πιο σύνθετη εικόνα. Στο ενδοαστικό επίπεδο είναι φανερός ένας χωρικός διαχωρισμός των δραστηριοτήτων. Πρώτα, σε αυτές που χαρακτηρίζονται ως επιτελικές ή απαιτούν υψηλού επιπέδου προσωπική επαφή με τους συναλλασσόμενους, οι οποίες και παραμένουν συγκεντρωμένες στα κέντρα των πόλεων, και δεύτερον στις δραστηριότητες ρουτίνας, οι οποίες αποκεντρώνονται στην περίμετρο των πόλεων για λόγους που κυρίως αφορούν το κόστος γης (Cheshire 1995, Hall 1999, Parr και Budd 2000). Στο πλαίσιο αυτό, μία έρευνα από τους Gaspar and Glaeser (1998), υποδηλώνει ότι παρόλη την ανάπτυξη της τεχνολογίας και των επικοινωνιακών συστημάτων, η πρόσωπο με πρόσωπο επαφή αποτελεί σίγουρα συμπληρωματικός παράγοντας και δεν είναι εύκολο να αγνοηθεί στην επιλογή τόπου χωροθέτησης δραστηριοτήτων. (Arvanitidis και Petrakos, 2006) Πιο πρόσφατες όμως εξελίξεις, τείνουν να υποδηλώσουν ότι το παραπάνω σχήμα βρίσκεται σε εξέλιξη, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις παρατηρείται ανάπτυξη δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών κατά μήκος μεγάλων αρτηριών ή σε νέες περιφερειακές σημειακές συγκεντρώσεις (Παυλέας και Πετράκος, 2005). Σε περιφερειακό επίπεδο, οι υπηρεσίες παραμένουν συγκεντρωμένες στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα και τους παραδοσιακούς πόλους

ανάπτυξης για λόγους που κυρίως αφορούν την ύπαρξη οικονομιών αστικής κλίμακας (Blumenthal κ.α., 2009).

### **2.6.3 Το ανθρώπινο κεφάλαιο**

Έχει παρατηρηθεί από τον Lucas (1988), ότι τα καταρτισμένα άτομα τείνουν να συγκεντρώνονται σε μεγάλες και ακριβές πόλεις, ώστε να είναι κοντά σε άλλα καταρτισμένα άτομα, ενώ πολλές έρευνες και μοντέλα αστική ανάλυσης καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι ‘οι θέσεις εργασίας ακολουθούν το ανθρώπινο κεφάλαιο’ (Storper, 2010).

Το ανθρώπινο κεφάλαιο αποτελεί τη βασικότερη αιτία μεγέθυνσης στα διάφορα μοντέλα ενδογενούς μεγέθυνσης, καθώς είναι από τους συντελεστές κλειδιά στην νεοκλασική οικονομική θεωρία. Καθώς ο όρος αναφέρεται στην απόκτηση δεξιοτήτων και τεχνογνωσίας μέσω εκπαίδευσης, οι περισσότερες μελέτες μετρούν το ανθρώπινο κεφάλαιο με μεταβλητές που αναφέρονται στην εκπαίδευση και αποδεικνύουν ότι η εκπαίδευση είναι κλειδί για την οικονομική μεγέθυνση και ανάπτυξη (Barro και Sala-i-Martin, 1995· Hanushek και Kimko, 2000· Lobo και Smole, 2002). Ωστόσο, υπάρχουν και άλλοι οι οποίοι αμφισβητούν τα ευρήματα αυτά, υποβαθμίζοντας το ρόλο του ανθρώπινου κεφαλαίου (Topel, 1999· Krueger και Lindahl, 2001· Pritchett, 2001).

Σύμφωνα με τον Storper (2010), η εξειδίκευση σε μια αστική οικονομία προκύπτει από τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού, και παίζει ρόλο σε μια ήδη εξειδικευμένη αστική περιοχή, προσελκύοντας επιπρόσθετο καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό. Ωστόσο, το κεφάλαιο ως συντελεστής, είναι πιο εύκολο να διακινηθεί σε σχέση με το εργατικό δυναμικό, οπότε μπορεί να ισχυριστεί κανείς, ότι το κεφάλαιο που επιδρά περισσότερο στο είδος ειδίκευσης μιας πόλης. Παραμένει όμως δύσκολο, να διευκρινιστεί εάν μια ήδη εξειδικευμένη αστική περιοχή είναι ο λόγος προσέλκυσης και συγκέντρωσης αναβαθμισμένου ανθρώπινου δυναμικού, αφού ισχύει το ερώτημα γιατί να έχουν μετακινηθεί εξειδικευμένοι εργαζόμενοι σε αυτή, αφού στο ξεκίνημα της δεν ήταν ήδη εξειδικευμένη.

Συμπληρώνοντας, οι εργαζόμενοι τείνουν να συγκεντρώνονται μαζί με άλλους, σε πόλεις που έχουν βιομηχανία και επιχειρήσεις υψηλών αποδόσεων, ώστε να βρίσκονται εγγύτερα σε μεγαλύτερη μάζα πιθανών εργοδοτών. Με την ίδια λογική, οι εργοδότες προτιμούν να συναθροίζονται, με στόχο να έχουν καλύτερη πρόσβαση σε ευρύτερο πεδίο εργατικού δυναμικού, για να αποφεύγουν οποιοδήποτε βαθμό οικονομικής επιβράδυνσης (Combes και

Durantou, 2006). Τέλος, στις θεωρητικές και εμπειρικές αναλύσεις στη βιβλιογραφία έχει γίνει εμφανές ότι το ανθρώπινο κεφάλαιο αποτελεί σημαντική επιρροή για την ανάπτυξη όλων των αστικών οικονομιών (Winter, 2011), ενώ οι διαφορές στο εργατικό δυναμικό δείχνουν να σχετίζονται με τις διαφορές στα επίπεδα αστικής ανάπτυξης και των εισοδημάτων. Παρόλα αυτά, περιορισμένη ενασχόληση εντοπίζεται για τη διερεύνηση των αιτιών των διαφορών στο ανθρώπινο κεφάλαιο, και για το εάν το επίπεδο των ανθρώπινων πόρων είναι αυτό που κατευθύνει την εξειδίκευση σε μια περιοχή, ή το αντίστροφο (Rosen, 1983).

#### **2.6.4 Η Καινοτομία και η Έρευνα και Ανάπτυξη**

Η καινοτομία και οι δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης (Research and Development) αυξάνουν την παραγωγικότητα, συμβάλουν στη δημιουργία καλύτερων προϊόντων και παραγωγικών διαδικασιών και παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη. Ο ρόλος τους έχει υπογραμμισθεί από τις θεωρίες ενδογενούς μεγέθυνσης και η ισχυρή συσχέτιση μεταξύ έρευνας-καινοτομίας και οικονομικής επίδοσης έχει εμπειρικά επιβεβαιωθεί από αρκετές μελέτες (Fagerberg, 1987· Lichtenberg, 1992· Brouwer κ.α., 1999· Simmie, 2003· Ulku, 2004· Strange κ.α., 2006· Lember κ.α., 2011).

Μια πιο σκεπτικιστική προσέγγιση προέρχεται από τον Shearmur (2007 και 2012), ο οποίος αποδέχεται εν μέρει ότι η καινοτομία λαμβάνει χώρα στις πόλεις και συμβάλλει στην ανάπτυξη τους, θεωρεί ωστόσο ότι αυτό δεν είναι απόλυτο, αφού η καινοτομία που προκύπτει μπορεί να είναι εξαρτημένη και να συνδέεται με δραστηριότητες εκτός αστικών περιοχών και αντίστροφα. Υποστηρίζει, ότι δεν είναι δυνατόν να θεωρούνται οι πόλεις ως αποκλειστικά μέρη παραγωγής έρευνας και καινοτομίας με γενικούς όρους. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο για τις περιπτώσεις της κοινωνικής καινοτομίας ή της καινοτομίας που σχετίζεται με την εφαρμογή πολιτικών για την αντιμετώπιση των αστικών ανισοτήτων (Scott, 2008· Krätke, 2011).

Η συμβολή της καινοτομίας στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και των αστικών οικονομιών, αποτελεί βασικό στοιχείο των σύγχρονων οικονομικών πολιτικών στις πλέον αναπτυγμένες χώρες. Η καινοτομία, παρόλο που αποτελεί κατ' αρχήν ένα οικονομικό φαινόμενο, είναι δύσκολο να περιγραφεί αποκλειστικά και μόνο με οικονομικούς όρους. Αυτό συμβαίνει, γιατί το φαινόμενο έχει κοινωνικές και πολιτισμικές συνιστώσες, οι οποίες είναι



δύσκολο να περιγραφούν και να επηρεαστούν από τη γνώση και τα αναλυτικά εργαλεία που υπάρχουν σήμερα.

Τα τελευταία χρόνια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προετοιμάζει και προωθεί πολιτικές, ώστε περιφέρειες και πόλεις να καταρτίσουν στρατηγικές έρευνας και καινοτομίας για έξυπνη εξειδίκευση, έτσι ώστε να είναι δυνατή η πιο αποδοτική χρήση των κοινοτικών πόρων και να αυξηθούν οι συνέργειες μεταξύ διαφορετικών περιφερειακών και αστικών πολιτικών σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων. Έξυπνη εξειδίκευση (smart specialization) σημαίνει εντοπισμός των μοναδικών χαρακτηριστικών και μέσωσ κάθε περιοχής, επισημαίνοντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, και συγκεντρώνοντας τοπικούς παράγοντες και πόρους γύρω από συγκεκριμένη στοχοθεσία. Σημαίνει, επίσης, ενίσχυση των περιφερειακών και αστικών συστημάτων καινοτομίας, μεγιστοποίηση των ροών γνώσης και εξάπλωση των οφελών της καινοτομίας σε όλο το εύρος της οικονομίας. (European Commission, 2011)

### **2.6.5 Γεωγραφικοί παράγοντες**

Σύμφωνα με τους Αρβανιτίδη κ.α (2005), ο ρόλος της γεωγραφίας στην ανάπτυξη των πόλεων είναι αδιαμφισβήτητος. Οι μελετητές έχουν δείξει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ανάλυση των γεωγραφικών παραγόντων. Πολλές μεταβλητές έχουν χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατα (proxies) για τη γεωγραφία, όπως το γεωγραφικό πλάτος, το ποσοστό γης σε απόσταση 100χλμ από τη θάλασσα, η θερμοκρασία, η βροχόπτωση, κ.α. (Hall και Jones, 1999). Ένας σημαντικός αριθμός εμπειρικών μελετών (Masters και McMillan, 2001· Armstrong και Read, 2004· Behrens, 2007· Jones και Evans, 2012), πιστοποιούν ότι οι φυσικοί πόροι, το κλίμα, η τοπογραφία, επηρεάζουν την (αγροτική) παραγωγικότητα της ενδοχώρας της πόλης, την οικονομική δομή, τα μεταφορικά κόστη, και συνεπώς την οικονομική επίδοση μιας αστικής περιοχής. Υπάρχουν όμως και άλλοι ερευνητές (Rodrik κ.α., 2002· Easterly και Levine, 2003), που χωρίς την παρουσία των θεσμών, δεν βρίσκουν καμιά συστηματική επιρροή της γεωγραφίας στην οικονομική μεγέθυνση.

### **2.6.6 Κοινωνικό-πολιτιστικό πλαίσιο και Δημογραφικοί παράγοντες**

Τα τελευταία χρόνια, τα αστικά κέντρα βρίσκονται στο επίκεντρο των κοινωνικό-πολιτιστικών και δημογραφικών μεταβολών και επιδρούν σε σημαντικό βαθμό στην οικονομική και χωρική τους οργάνωση (Arvanitidis και Petrakos, 2006). Η ανάλυση από ερευνητές, έχει ως βασικό θέμα την αναδιάρθρωση στις εσωτερικές σχέσεις των νοικοκυριών και στις δομές της οικογενειακής ζωής, τα επίπεδα κοινωνικής συνοχής, τη διερεύνηση των ανισοτήτων, την εξέλιξη των ηλικιακών κατανομών και τα επίπεδα των οικογενειακών εισοδημάτων (Hall, 1993· Friedrichs, 1993· Champion, 2001· Hadar and Pines, 2004· Ranci, 2011). Η σχέση μεταξύ δημογραφίας και οικονομικής επίδοσης βρίσκεται υπό διερεύνηση, ωστόσο λίγα δημογραφικά χαρακτηριστικά έχουν ερευνηθεί. Από αυτά, η πληθυσμιακή αύξηση ή μείωση, η πληθυσμιακή πυκνότητα, η μετανάστευση και η ηλικία του πληθυσμού φαίνεται να παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων (Schafar, 1978· Sato και Yamamoto, 2005· Rerat, 2012· Grafeneder-Weissteiner και Prettnner, 2013).

Σε ότι αφορά το κοινωνικό-πολιτιστικό πλαίσιο, το μοντέλο της οικογένειας με την παραδοσιακή δομή των δύο γονιών με παιδί ή παιδιά και με έναν εργαζόμενο, φαίνεται να αλλάζει, και να εμφανίζεται μια τάση προς τις μονογονεϊκές οικογένειες ή νοικοκυριά, ή προς την ανύπαντρη συγκατοίκηση, με παράλληλη αύξηση των διαζυγίων. Η τάση αυτή δείχνει να είναι εντονότερη στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Blotvogel και King, 1996). Το παραπάνω πλαίσιο συνδυάζεται τα τελευταία χρόνια με εξελίξεις και στο δημογραφικό επίπεδο. Έχει διαπιστωθεί από τους μελετητές η ύπαρξη δύο τάσεων, αυτή της υπογεννητικότητας και αυτή της ταυτόχρονης αύξησης του μέσου όρου ζωής και γήρανσης του πληθυσμού. Τα αναδυόμενα αυτά δημογραφικά πρότυπα, επηρεάζουν την κατανάλωση, την στέγαση, την απασχόληση, την πορεία των αποταμιεύσεων και φυσικά του ασφαλιστικού πλαισίου. (Arvanitidis και Petrakos, 2006)

Με την αύξηση του προσδόκιμου ζωής στον Ευρωπαϊκό χώρο και με δεδομένη την τάση της υπογεννητικότητας, έντονα μεταναστευτικά ρεύματα προκύπτουν, με τις πόλεις να αποτελούν τα κύρια σημεία αναχώρησης ή υποδοχής τους (Bontje 2001, Perrons 2009). Οι τάσεις των μεταναστευτικών ρευμάτων, όπως θα αναλυθεί και σε επόμενη ενότητα για τις πόλεις του Ευρωπαϊκού χώρου, τις τελευταίες δύο δεκαετίες γίνονται πιο σύνθετες. Ορισμένου τύπου περιοχές φαίνεται να είναι αυτές που χάνουν πληθυσμό, όπως οι βιομηχανικές πόλεις και οι πόλεις-λιμάνια σε ύφεση, και ορισμένου τύπου περιοχές δείχνουν να ελκύουν πληθυσμό,

όπως είναι τα διεθνούς εμβέλειας μητροπολιτικά κέντρα, οι ακτές της Μεσογείου και οι νότιες περιοχές της Βρετανίας, της Γερμανίας, της Γαλλίας και της Σουηδίας (Lever και Champion, 1996· Perrons, 2009).

Η σχέση μεταξύ των δημογραφικών μεταβολών και της οικονομίας, εκφράζεται μέσω των μεταβολών που λαμβάνουν χώρα στην εξέλιξη της απασχόλησης και της ανεργίας. Είναι κοινά αποδεκτό, ότι η ανεργία βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα στην αστική Ευρώπη, και ενισχύεται περισσότερο τα τελευταία χρόνια, υπό την επίδραση της οικονομικής κρίσης και ενισχύει τις ανισότητες στις πόλεις (Blažek και Netrdoná, 2011). Η κοινωνική δομή της απασχόλησης έχει αποτελέσει και αυτή θέμα επιστημονικής ενασχόλησης, με κύριο συμπέρασμα ότι οι απαιτήσεις της απασχόλησης που προέρχεται από τον τριτογενή τομέα είναι ποικίλες, περιλαμβάνοντας ευέλικτους εργασιακούς όρους και συνθήκες και υψηλό επίπεδο κατάρτισης και μόρφωσης. Επίσης, το είδος αυτό της απασχόλησης διαχωρίζεται ξεκάθαρα σε σχέση με τις θέσεις εργασίας χαμηλών μορφωτικών απαιτήσεων, που δημιουργεί μια άλλη κοινωνική ομάδα στα αστικά κέντρα. Η διαμόρφωση διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, ανάλογα με το προφίλ του εργαζόμενου και τον τομέα απασχόλησης, προκαλεί αντίστοιχα φαινόμενα χωρικού και κοινωνικού διαχωρισμού στις αστικές περιοχές (Zenou και Smith, 1995· Houston, 2005· Détang-Dessendre και Gaigné, 2009· Pratschke και Morlicchio, 2012).

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεσογειακές και κατ' επέκταση οι ελληνικές πόλεις, παρουσιάζουν ένα σύνολο ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που τις διαφοροποιούν από τις αντίστοιχες δυτικοευρωπαϊκές. Σημαντικά στοιχεία αυτής της πολιτισμικής και κοινωνικο-οικονομικής ιδιομορφίας είναι: η έντονη αστική κουλτούρα, ο κατακερματισμός της αστικής γης και η μικρή ατομική ιδιοκτησία, η ανάμειξη των χρήσεων γης και των κοινωνικών τάξεων, η άναρχη δόμηση, η ανυπαρξία ή ανυποληψία μηχανισμών ελέγχου. Επίσης, η συνύπαρξη του άτυπου (informal) με τον επίσημο (formal) τομέα της οικονομίας, η παραοικονομία, η γραφειοκρατία, η πολυαπασχόληση, η έντονη αίσθηση κοινωνικής ταυτότητας και η ύπαρξη ισχυρών κοινωνικών δικτύων (Αρβανιτίδης κ.α 2005).

## **2.6.7 Διεθνοποίηση της οικονομίας, Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και Επενδύσεις**

Παράλληλες δυναμικές που ασκούν σημαντική επίδραση στις δομές και διάρθρωση των πόλεων συσχετίζονται με τη διεθνοποίηση της οικονομίας (Arvanitidis και Petrakos, 2006), την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση (Castells, 1993· Hall, 1993) και το ρόλο των ξένων επενδύσεων (Begg, 2002). Η βαθμιαία ενοποίηση των αγορών και η εξάλειψη των πολιτικών προστατευτισμού (τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε διεθνές επίπεδο) σε συνδυασμό με την επέκταση των δραστηριοτήτων των πολυεθνικών επιχειρήσεων σε παγκόσμια κλίμακα, δημιουργούν μια νέα οικονομική και γεωγραφική πραγματικότητα. Αυτή χαρακτηρίζεται από ένα ευρύ δίκτυο παραγωγής και διανομής, τα κομβικά σημεία του οποίου καταλαμβάνουν οι αστικές μητροπόλεις που συγκεντρώνουν τις επιτελικές δραστηριότητες των επιχειρήσεων αυτών. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, οι πόλεις είναι αναγκασμένες να ανταγωνίζονται, και να συνεργάζονται, με σκοπό την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων, επενδύσεων και χρηματοδότησης σημαντικών γεγονότων. (Αρβανιτίδης κ.α., 2005· Pavleas και Petrakos, 2005)

Στην σύγχρονη εποχή των ανοικτών παραγωγικών συστημάτων και συνεχούς διεθνοποίησης και εξειδίκευσης των παραγωγικών διαδικασιών, η υπόθεση ότι κάθε χώρα αποτελεί ένα κλειστό σύστημα αστικών κέντρων, η ιεραρχία του οποίου καθορίζεται ενδογενώς, θεωρείται ξεπερασμένη. Τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα συμμετέχουν σε ένα παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας που συντελείται μέσω των διεθνών ροών των επενδύσεων. Η σταδιακή ενοποίηση των αγορών και η ανάγκη επέκτασης των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων σε διεθνή κλίμακα, δημιουργεί ένα εκτεταμένο δίκτυο παραγωγής και διανομής, με κομβικά σημεία τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα, όπως η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, το Τόκιο κτλ. (Πετράκος και Τσουκαλάς, 1999).

Η διαδικασία της Ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης έχει αυξήσει σε κάποιες περιπτώσεις την κινητικότητα των συντελεστών προς περιοχές χαμηλότερου κόστους, ωστόσο σίγουρα δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι οι οικονομικές επιδόσεις των Ευρωπαϊκών πόλεων τείνουν προς μια εξισορρόπηση. Η ενίσχυση των ανισοτήτων των ευρωπαϊκών περιφερειών (Petrakos και Artelaris, 2009) και πόλεων των τελευταίων ετών (Lee, 2011) και οι πρώτες διαφαινόμενες συνέπειες της πρόσφατης οικονομικής κρίσης, έρχονται να

αποδείξουν ότι η διαδικασία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης συνοδεύεται με πολύπλοκες και άνισες επιδράσεις στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων (Παυλέας και Πετράκος, 2013).

Η σχέση της οικονομικής μεγέθυνσης, με τον βαθμό που μια οικονομία είναι ανοιχτή έχει εκτεταμένα συζητηθεί στη βιβλιογραφία. Κάποιες έρευνες υποστηρίζουν ότι οι ανοιχτές οικονομίες είναι δεκτικές στην εισροή κεφαλαίου και αναπτύσσονται ταχύτερα (Dollar και Kraay, 2000), ενώ υπάρχουν άλλες που αμφισβητούν τα ευρήματα αυτά (Vamvakidis, 2002). Οι άμεσες ξένες επενδύσεις (FDI) παίζουν σημαντικό ρόλο στη διεθνοποίηση της οικονομίας και αποτελούν σημαντική πηγή οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό είναι το συμπέρασμα που καταλήγουν οι περισσότερες μελέτες (Begg, 2002· Lensink and Morrissey, 2006· Artelaris κ.α., 2007).

## 2.6.8 Πολιτικοί και Θεσμικοί παράγοντες

Ο βαθμός δημοκρατικότητας ενός κοινωνικού συστήματος, ο συγκεντρωτισμός της δημόσιας διοίκησης και η κατανομή των εξουσιών μεταξύ τοπικού και εθνικού επιπέδου, είναι πολιτικοί παράγοντες που επιδρούν καταλυτικά στους τρόπους αστικής ανάπτυξης. Η έρευνες στη βιβλιογραφία έχουν δείξει ότι τα πιο συγκεντρωτικά καθεστάτα ευνοούν την μητροπολιτική συγκέντρωση, αφού οι πρωτεύουσες – μητροπόλεις τείνουν να συγκεντρώνουν τις οικονομικές και διοικητικές δραστηριότητες (Πετράκος και Τσουκαλάς, 1999· Pavleas κ.α., 2005)

Άλλοι παράγοντες που η βιβλιογραφία μελετά ως προς τη σχέση τους με την ανάπτυξη, είναι οι αναπτυξιακές αστικές και περιφερειακές πολιτικές και οι μακρο-οικονομικές συνθήκες (Barro και Sala-i-Martin 1997· Göran, 2007). Οι αναπτυξιακές πολιτικές επηρεάζουν διάφορες πλευρές της οικονομίας, μέσω των επενδύσεων που προωθούν σε ανθρώπινο κεφάλαιο και υποδομές, αλλά και μέσω του θεσμικού και του νομικού πλαισίου. Ωστόσο, δεν φαίνεται να υπάρχει συμφωνία σχετικά με το ποιες πολιτικές είναι αυτές που προάγουν την ανάπτυξη. Οι ευνοϊκές μακρο-οικονομικές συνθήκες από την άλλη, αποτελούν αναγκαία, αλλά όχι ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη. Μπορεί να ισχυριστεί κανείς, ότι ένα σταθερό μακροοικονομικό περιβάλλον προάγει την οικονομική μεγέθυνση (γιατί μειώνει την αβεβαιότητα και προάγει τις επενδύσεις), ενώ η μακροοικονομική αστάθεια έχει αρνητικό αντίκτυπο. (Αρβανιτίδης κ.α., 2005)

## 2.7 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

### 2.7.1 Ο Ανταγωνισμός των Πόλεων

Οι αστικές συγκεντρώσεις χαρακτηρίζονται από διαφορετικά πληθυσμιακά μεγέθη, ενώ η κατανομή τους δεν είναι τυχαία. Αποτελεί προϊόν μιας μακράς ιστορικής διαδικασίας που περιλαμβάνει ποικίλες συγκυρίες, με αποτέλεσμα κάποιες πόλεις να μεγεθύνεται και άλλες να αποδυναμώνονται πληθυσμιακά ή και να ερημώνονται (Λαμπριανίδης, 2002:374). Το σύστημα αστικών κέντρων της Ευρώπης διακρίνεται από σημαντικές ανισοροπίες (περαιτέρω ανάλυση ακολουθεί στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο), και αποτελούν το αποτέλεσμα των ανθρώπινων παρεμβάσεων και δραστηριοτήτων πολλών αιώνων. Οι ανισοροπίες αυτές έχουν ενταθεί τα τελευταία χρόνια στο πλαίσιο της διεθνοποίησης και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης (Παυλέας και Πετράκος, 2013).

Οι πόλεις ανταγωνίζονται με στόχο να αυξήσουν το βαθμό της ελκυστικότητας τους προς τις δυνητικές αγορές στόχους (οργάνωση και υλοποίηση μεγάλων γεγονότων, προσέλκυση εξειδικευμένου παραγωγικού δυναμικού, σύγχρονες υποδομές, υψηλή τεχνολογία, επίπεδο ανάπτυξης καινοτομικών δραστηριοτήτων και συστημάτων) (Metaxas, 2010). Την σύγχρονη εποχή ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων είναι ιδιαίτερα οξύς, με στόχο τη βελτίωση της θέσης τους στο παγκόσμιο αστικό δίκτυο (Giffinger κ.α., 2010· Rozenblat, 2010). Στον ανταγωνισμό αυτό συμμετέχουν τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα διεθνούς εμβέλειας, αλλά και τα μικρότερα αστικά κέντρα και μητροπόλεις περιφερειακής εμβέλειας. Οι πόλεις στο πλαίσιο αυτό, παρέχουν κίνητρα για προσέλκυση βιομηχανικών μονάδων, προχωρούν στην ανάπλαση κεντρικών τους περιοχών, αναβαθμίζουν τις υποδομές τους, επιδιώκουν την οργάνωση μεγάλων γεγονότων, με απώτερο στόχο την προσέλκυση νέων οικονομικών και πιο αποδοτικών δραστηριοτήτων και την αναβάθμιση των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών (Λαμπριανίδης, 2002:375· Daskalopoulou και Petrou, 2009· Jiang και Shen, 2010· Chorianoopoulos κ.α., 2010).

Για την αναβάθμιση της θέσης μιας πόλης στην αστική ιεραρχία, είναι απαραίτητο να πληρούνται ορισμένες συνιστώσες. Η πρώτη αφορά στη δημιουργία υψηλού επιπέδου συνθηκών διαβίωσης στην πόλη (Ranci, 2011). Η δεύτερη σχετίζεται με την μετατροπή της πόλης σε κέντρο ερευνητικών, τεχνολογικών και καινοτομικών δραστηριοτήτων (Lember

κ.α., 2011), η τρίτη με την ανάδειξη των τοπικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων (Μεταξάς, 2006) και η τελευταία με την διασφάλιση ικανοποιητικών μεταφορικών υποδομών που θα εξυπηρετεί την συνδεσιμότητα με τις κοντινές και πιο απομακρυσμένες περιοχές (Rozenblat, 2010).

Σύμφωνα με τον Metaxa (2010), οι προσεγγίσεις μέσα από τη βιβλιογραφία (Cheshire και Carbonaro, 1996· Begg, 1999· Giffinger κ.α., 2010· Rozenblat, 2010) προσδιόρισαν τον ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων, ως τον βασικό παράγοντα της αναδιάταξης της αστικής ιεραρχίας, με έμφαση στην προώθηση της οικονομικής δυναμικής των πόλεων σε περιοχές κατάλληλες για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων, σε ανταγωνισμό με άλλες ομοειδείς πόλεις. Οι προσεγγίσεις αυτές, κυρίως οικονομικών γεωγράφων, εκφράστηκαν μέσα από την κατασκευή οικονομετρικών μοντέλων μέτρησης της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, χρησιμοποιώντας κυρίως παραδοσιακά οικονομικούς παράγοντες (κ.κ. ΑΕΠ, ανεργία, παραγωγική διάρθρωση κτλ.). Στα μέσα της δεκαετίας του '90, αναπτύσσονται προσεγγίσεις οι οποίες αναγνωρίζουν την σημαντικότητα και μη οικονομικών παραγόντων (ποιότητα ζωής, η αισθητική εικόνα των πόλεων, πολιτισμός, ψυχαγωγία κ.α) στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων (Barnett, 2001· Funck, 2000),

Οι οικονομικοί γεωγράφοι (Cheshire και Gordon, 1998· Cheshire και Magrini, 2001) αναφέρονται στο φαινόμενο των 'Waste Strategies', δηλαδή των στρατηγικών προσέλκυσης δυνητικών αγορών στόχων, οι οποίες αναπτύσσονται χωρίς αξιολόγηση και σαφή σχεδιασμό, με αποτέλεσμα να μην αποφέρουν κανένα όφελος, τόσο σε τοπικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Τονίζουν ότι πολιτικές προώθησης, όπως η διαφήμιση και τα MME, χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες με καμιά ουσιαστική επίδραση στη διαμόρφωση υψηλού βαθμού ανταγωνιστικότητας για τις πόλεις που τις αφορούν. Οι αντίθετες απόψεις (Wu, 2000· Urban, 2002), εξάρουν την σημαντικότητα των πολιτικών προώθησης (καμπάνιες και σλόγκαν, τα MME, το ίντερνετ, οι δημόσιες σχέσεις), ως εργαλεία αποτελεσματικής προώθησης του προϊόντος που αποτελεί η πόλη συνολικά.

### **2.7.2 Η Διάχυτη πόλη και η Συμπαγής πόλη**

Στις τελευταίες δεκαετίες, όπως έχει αναφερθεί, έχουν εξελιχθεί σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές στη δομή και τη λειτουργία της οικονομίας, μέσα από την έκρηξη της ψηφιακής τεχνολογίας στις επικοινωνίες, με συνέπεια τη διασπορά στο χώρο του πληθυσμού, των

παραγωγικών διαδικασιών και της κατανάλωσης. Νέες στρατηγικές τοποθεσίες έχουν ανακύψει στην περιφέρεια αστικών και μητροπολιτικών περιοχών, ενώ παράλληλα προκύπτει ανάγκη για αναθεώρηση του καθορισμού των οικονομικών λειτουργιών αστικών πυρήνων στην ευρύτερη μητροπολιτική επιρροή. Αυτές οι διαδικασίες της χωρικής αποσυγκέντρωσης, αποδεικνύουν ότι δεν έχουν όλοι οι τύποι κεντρικότητας απαραίτητα αστικό χαρακτήρα, με την παραδοσιακή έννοια. Επίσης, φαίνεται ότι τα χωρικά όρια των παραγωγικών διαδικασιών και της κατανάλωσης, έχουν παύσει να ταυτίζονται με τα όρια της πυκνοδομημένης αστικής περιοχής. Αυτές οι δυναμικές αναδιοργανώνουν το μητροπολιτικό δίκτυο, το οποίο λαμβάνει μια πιο διεσπαρμένη χωρική μορφή. (Soja, 2000· Munoz, 2003)

Τα πρόσφατα χρόνια, αστικοί αναλυτές (Anas και Pines, 2008· Eid κ.α., 2008) έχουν προβληματιστεί ιδιαίτερα με το φαινόμενο της ‘αστικής διάχυσης’ (urban sprawl), το οποίο ουσιαστικά εκφράζει την κατάσταση, όπου αστικοποιημένες περιοχές επεκτείνονται σε χαμηλές πυκνότητες, με περαιτέρω κατάχρηση γης. Το φαινόμενο αυτό χαρακτηρίζεται γενικά ως αρνητικό και του καταλογίζονται υπερβολική χρήση αυτοκινήτου (δημιουργώντας μεγάλες χρονοαποστάσεις για τις μετακινήσεις), επιπρόσθετη ρύπανση, συμφόρηση και απαλοιφή ανοικτών αστικών χώρων. Ακόμα, οι χαμηλές πυκνότητες που προκύπτουν από την αστική επέκταση, θεωρείται ότι είναι οι αιτίες για τον εξαφανισμό των παραδοσιακών γειτονιών που μπορούν να περπατηθούν, μειώνοντας έτσι τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και τη διαδικασία αποσυμφόρησης των αστικών κέντρων.

Το παραπάνω χωρικό μοντέλο, θεωρείται ότι αποτελείται από χαμηλή πυκνότητα στις περιφερειακές περιοχές των μητροπολιτικών περιοχών, ωστόσο υπάρχουν και απόψεις, ότι οι αποσυγκεντρωμένες αστικές περιοχές με τα πολλά υπόκεντρα, είναι δυνατόν να χαρακτηρίζονται και από υψηλή πυκνότητα. Αυτό αποδίδεται στην ύπαρξη πολλών υπόκεντρων που προκύπτουν από την αποσυγκέντρωση της απασχόλησης, όπου κάθε ένα χαρακτηρίζεται και από υψηλή πυκνότητα (Anas κ.α., 1998· McDonald and McMillen, 2000· Glaeser και Kahn, 2004). Τα υπόκεντρα και γενικότερα η αποκέντρωση της απασχόλησης έχει αποτελέσει σημαντικό πεδίο ερευνητικής ενασχόλησης, στο πλαίσιο της προσπάθειας για την κατανόηση των δυναμικών της αστικής ανάπτυξης, ωστόσο το ερώτημα, εάν οι άνθρωποι ακολουθούν την απασχόληση ή η απασχόληση ακολουθεί τους ανθρώπους, παρουσιάζει ποικίλες προσεγγίσεις χωρίς κοινό συμπέρασμα, με βασικό αίτιο, μεταξύ άλλων, την έλλειψη



αξιόπιστων στατιστικών δεδομένων για τα υπόκεντρα των αστικών περιοχών (Richardson and Gordon, 1999· Duranton and Puga, 2001· Garcia Lopez και Muniz, 2005· Gilli, 2009).

Σε γενικές γραμμές, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος (European Environmental Agency, 2006), τα όρια της πόλης δεν περιλαμβάνουν μόνο τη φυσική επέκταση των αστικοποιημένων περιοχών, αλλά επεκτείνεται και εκτός των πολεοδομικών και διοικητικών ορίων, περιλαμβάνοντας ευρύτερες περιοχές, προάστια και ενδιάμεσους ελεύθερους (αδόμητους, αγροτικούς) χώρους, κάνοντας δυσδιάκριτη την κλασσική σχέση μεταξύ του «εντός» και του «εκτός». Το αποτέλεσμα περιλαμβάνει μια συνέχεια στο χώρο, ένα φαινόμενο που αποκαλείται 'αστική διάχυση'.

Αρχικά, το φαινόμενο αυτό θεωρήθηκε ως (Πορτοκαλίδης και Ζυγούρη, 2011) φυσική εισβολή του αστικού στον αγροτικό και φυσικό χώρο. Έπειτα, αντιμετωπίστηκε ως ένα αλληλοεξαρτούμενο σύστημα, που περικλείει το σύνολο της ανθρωπογενούς δραστηριότητας σε ευρύτερες 'αστικές περιφέρειες' (urban regions). Υπό το συγκεκριμένο πρίσμα, η διάκριση μεταξύ αστικού και εξωαστικού (αγροτικού) χώρου φαίνεται να μην έχει νόημα (Okabe, 2005· Αρβανιτίδης και Δώρης, 2008) και το φαινόμενο της αστικής διάχυσης αποτελεί μια πραγματικότητα που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στον αστικό σχεδιασμό. Παρά την εμφάνιση αναρίθμητων νεολογισμών για την κατάσταση αυτή, ο παλιός ορισμός του Melvin Webber 'non-place urban realm' εξακολουθεί να περιγράφει επαρκώς το συγκεκριμένο φαινόμενο (Γερολύμπου και Παπαμίχος, 2004).

Η αστική διάχυση παρουσιάζει διατάξεις, που σύμφωνα με τους Gillham (2002) και Couch κ.α. (2005), μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις κύριες κατηγορίες, όπως (Πορτοκαλίδης και Ζυγούρη, 2011):

- τη διάσπαρτη (scattered). Εμφανίζεται χωρίς συγκεκριμένη μορφολογία, υπερβαίνει το αστικό περιθώριο και δημιουργεί οικισμούς ή συστάδες κτιρίων που απομονώνονται από την πόλη. Από πολλές απόψεις μπορεί να θεωρηθεί ως η πιο επιβλαβής, μιας και δημιουργεί την ανάγκη για υποδομές (δρόμοι πρόσβασης κλπ) στις απομακρυσμένες περιοχές και πλήθος άλλων περιβαλλοντικών κυρίως προβλημάτων (κατανάλωση γης, υποβάθμιση κλπ).
- την αποσπασματική (leapfrog). Χαρακτηρίζεται από μικρές κυρίως περιοχές δόμησης (θύλακες) εντός του αγροτικού και φυσικού χώρου. Μπορεί να διακριθεί από τις δορυφορικές πόλεις και τους οικισμούς, από τη χαμηλότερη πυκνότητα των πρώτων και από την σχεδόν αποκλειστική χρήση αυτοκινήτου, αφού δεν υπάρχουν υποδομές μέσων μαζικής μεταφοράς.

- τη γραμμική ή σε λωρίδες (strip). Εμφανίζεται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλή πυκνότητα και πλήρη εξάρτηση από το αυτοκίνητο.
- η προαστιακή (suburban). Αφορά την οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη περιοχών εκτός των πόλεων, με χαμηλές πυκνότητες δόμησης και με μοναδική χρήση την κατοικία.

Η διαδικασία της αστικής διάχυσης ως μέσο χωρικής εξέλιξης και αστικοποίησης, που προέκυψε ουσιαστικά από τις δυνάμεις της αγοράς, βρίσκεται σε απόλυτη αντιδιαστολή με τις νέες αρχές και προσεγγίσεις που θεωρούν την πόλη ως τμήμα ενός κοινωνικού και οικολογικού συστήματος χαμηλού αντίκτυπου. Η αντίδραση στη συγκεκριμένη εξέλιξη, προήλθε από την συνεχώς αυξανόμενη σημασία της αειφορίας (Guy και Marvin, 1999) και επιχειρεί να συμπληρώσει την συζήτηση για την επίτευξη της βέλτιστης 'ιδανικής' πόλης, που αποτελεί μια διαδικασία, τόσο παλαιά, όσο και η επιστήμη της πολεοδομίας (Μπαρμόπουλος κ.α., 2005).

Η βιβλιογραφία είναι γεμάτη από μελέτες και έρευνες (Πορτοκαλίδης και Ζυγούρη, 2011) που προτείνουν εναλλακτικά σχέδια που στηρίζονται σε ένα σύνολο κριτηρίων, πρακτικών, σταθερών και παραδοχών. Μερικά από αυτά εξετάζουν την υφιστάμενη πραγματικότητα των πόλεων και εστιάζουν στα χαρακτηριστικά απόδοσης τους, ενώ άλλα αναζητούν νέες εναλλακτικές μορφολογίες. Πολλές επιστημονικές προσεγγίσεις προκρίνουν συνεκτικότερες αστικές διατάξεις και υψηλότερες πυκνότητες (Geurs και Wee, 2006), που μπορούν να δημιουργήσουν ποικιλομορφία και μικτές χρήσεις γης, να ενθαρρύνουν την βιώσιμη κινητικότητα και τελικά να προκαλέσουν μικρότερη περιβαλλοντική επιβάρυνση, δηλαδή μικρότερη κατανάλωση πόρων, προστασία των γεωργικών, δασικών, και αδόμητων εκτάσεων κτλ. (Jenks κ.α., 1996). Οι 'συμπαγείς πόλεις', επιχειρούν να ικανοποιήσουν και να εντάξουν όλα τα παραπάνω κριτήρια κάτω από ένα συγκεκριμένο πλαίσιο θεώρησης του χωρικού σχεδιασμού. Υπάρχουν και πιο διστακτικές απόψεις πάνω στην καταλληλότητα του 'συμπαγούς' αστικού σχεδιασμού, που διατυπώνουν ότι η πολιτική αυτή δεν είναι και τόσο περιβαλλοντικά φιλική, όταν εξετάζεται συνολικά το ισοζύγιο των επιδράσεων σε όλους τους τομείς (Gaigné, 2012).

Η έννοια της 'συμπαγούς πόλης' δεν έχει έναν γενικά αποδεκτό ορισμό. Οι Gordon και Richardson (1997) θεώρησαν συμπαγή μια πυκνοκατοικημένη ή μονοκεντρική οικιστική ανάπτυξη. Ο Ewing (1997) αντίστοιχα χαρακτήρισε συμπαγή μια συγκέντρωση απασχόλησης

και στέγασης μαζί με μίξη χρήσεων γης. Εναλλακτικά, οι Anderson κ.α. (1996) όρισαν ως συμπαγείς μονοκεντρικούς, αλλά και πολυκεντρικούς αστικούς σχηματισμούς. Άλλοι ορισμοί, ενέπλεξαν πιο μαθηματικές προσεγγίσεις, συμπεριλαμβάνοντας την απόσταση από το επιχειρηματικό κέντρο (Central Business District) μιας αστικής περιοχής (Bertaud και Malpezzi, 1999). Ο Newman (2000), διατυπώνει ότι η συμπαγής ή συνεκτική πόλη, προκύπτει ως η πιο οικονομική (με την έννοια της εξοικονόμησης) αστική δομή για την ενεργειακή κατανάλωση, τη ζήτηση για μετακίνηση, τη παροχή βιώσιμων μεταφορών και γενικά την αποδοτικότητα των πόρων. Επίσης, υποστηρίζει ότι προάγει την κοινωνική δικαιοσύνη, τη δυνατότητα πρόσβασης και την οικονομική βιωσιμότητα. Ο Lock (1995), την καθορίζει ως μια διαδικασία πλήρους αξιοποίησης του εδάφους που είναι ήδη αστικοποιημένο, πριν γίνει εκμετάλλευση των πράσινων η αδόμητων χώρων.

Σύμφωνα με τον Newman (2005), υπάρχει μια σειρά χαρακτηριστικών που είναι κοινά αποδεκτό, ότι διακρίνουν μιας συμπαγής πόλη. Αυτά είναι:

- Υψηλές πυκνότητες για κατοικία και απασχόληση.
- Μικτές χρήσεις γης στη μικρή (ανθρώπινη) κλίμακα.
- Αυξημένες κοινωνικές και οικονομικές αλληλεπιδράσεις.
- Συνεχής αστική δομή (συνεκτικότητα).
- Συγκεντρωμένη αστική ανάπτυξη που οροθετείται από τα σαφή όρια
- Απαραίτητες αστικές υποδομές.
- Πολλαπλά μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Δυνατότητα και ευκολία πρόσβασης (τοπική και περιφερειακή).
- Υψηλός βαθμός συνδεσιμότητας των οδών, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρομίων και των ποδηλατοδρόμων.
- Υψηλό ποσοστό κάλυψης των επιφανειών.
- Ικανοί και ποιοτικοί ανοικτοί χώροι.
- Συντονισμένος και ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός.
- Ικανοποιητική κυβερνητική ικανότητα για χρηματοδότηση των αστικών υποδομών.

Η σχέση της αστικής αιφορίας και των συμπαγών πόλεων έχει κυρίως δυο κύριες αντιπαραβολές που είναι μεταξύ πυκνότητας και αστικής επέκτασης και μεταξύ παρεμβατικής πολιτικής σχεδιασμού και ελεύθερης αγοράς (Newman και Kenworthy, 1989). Μια αξιόλογη προσπάθεια διάκρισης των αστικών σχηματισμών σε μητροπολιτικό επίπεδο, δηλαδή του

συμπαγούς χαρακτήρα έναντι της διάχυσης, προέρχεται από τον Tsai (2005). Ειδικότερα, αναπτύσσει τέσσερις ποσοτικές μεταβλητές για να μετρήσει τέσσερις διαστάσεις των αστικών σχηματισμών, και αυτές είναι το μητροπολιτικό μέγεθος, η ένταση των δραστηριοτήτων, ο βαθμός των δραστηριοτήτων που είναι ισοκατανεμημένες, και ο βαθμός συνάθροισης πυκνοκατοικημένων περιοχών. Μέσα από μια σειρά προσομοιώσεων ανάλυσης, η παγκόσμια μεταβλητή Moran, που χαρακτηρίζει την τέταρτη διάσταση, είναι αυτή που διαχωρίζει το συμπαγές από το διάχυτο αστικό μάρφωμα. Παίρνει τιμές υψηλές, μέτριες και κοντά στο μηδέν, για μονοκεντρικούς, πολυκεντρικούς και αποκεντρωμένους σχηματισμούς αντίστοιχα. Επιπρόσθετα, όσο μεγαλύτερη είναι η διάχυση σε τοπική κλίμακα, σε συνδυασμό με χωρικές ασυνέχειες και άτακτη ανάπτυξη, τόσο χαμηλότερη είναι η μεταβλητή Moran.

### **2.7.3 Από μονοκεντρικά σε πολυκεντρικά μοντέλα αστικής ανάπτυξης**

Το μονοκεντρικό μοντέλο, η αντίθετη περίπτωση του πολυκεντρικού μοντέλου, διαφαίνεται να μην είναι πια κατάλληλο για τη διερεύνηση της εξέλιξης των χωρικών σχηματισμών (Kloosterman και Musterd, 2001). Σύμφωνα με τον Hall (1999), οι ερευνητές έχουν προσπαθήσει μάταια να προσαρμόσουν το στάνταρ μονοκεντρικό μοντέλο, στις πολυκεντρικές διαμορφώσεις πολλών μοντέρνων αστικών κέντρων. Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί έκπληξη, αφού οι βασικές υποθέσεις του μονοκεντρικού μοντέλου στηρίζονται στις τυπικές βιομηχανικές πόλεις με τεχνολογία μεταφορών του 19<sup>ου</sup> αιώνα, που είναι και εύκολο να ποσοτικοποιηθούν (O'Sullivan, 2000:206, 240). Οι υποθέσεις αυτές άρχισαν να εξασθενούν από το 1925 έως το 1965, όταν και νέες μεταφορικές τεχνολογίες έδωσαν τη δυνατότητα σε ανθρώπους και οικονομικές δραστηριότητες να μετακομίσουν, δημιουργώντας μεγάλα προάστια και εξωαστικές συγκεντρώσεις. Η αποσυγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων υπονόμεισε το μοντέλο της μετακίνησης για εργασία (commuting pattern), που ανήκε στο μονοκεντρικό μοντέλο και στην ανάγκη για μετακίνηση των ανθρώπων από τα προάστια στο κέντρο της πόλης (Clark και Kuijpers-Linde, 1994).

Οι διαρθρωτικές μεταβολές στην παραγωγική διαδικασία των τελευταίων δεκαετιών ενίσχυσαν την ακαταλληλότητα του μονοκεντρικού μοντέλου ως βάση χωρικής ανάλυσης. Μια ακόμα βασική του υπόθεση ήταν, ότι το εμπόριο αγαθών θα ήταν η κυρίαρχη οικονομική διαδικασία. Επίσης, τα νοικοκυριά θεωρείτο ότι αποτελούνταν από ένα μόνο άτομο που εργαζόταν και μετακινούταν στην εργασία, ενώ μετακινήσεις που δεν αφορούσαν την εργασία

δεν λαμβάνονταν υπόψη. Στα τέλη του προηγούμενου αιώνα, η διαχείριση και μετακίνηση πληροφοριών και η παροχή υπηρεσιών, έχουν πάρει τη θέση ως κυρίαρχων οικονομικών και παραγωγικών διαδικασιών στον αστικό χώρο (Castells, 1996· Storper, 1997). Οι περιορισμοί των επιχειρήσεων είναι πια περισσότερο πολύπλοκοι και δεν έχουν να κάνουν τόσο με το κόστος μεταφοράς των αγαθών, αλλά καθορίζονται και από την ανάγκη για συχνές ‘πρόσωπο με πρόσωπο’ συναντήσεις. Σε αυτή την περίπτωση, τα οφέλη του να επιλέγει κανείς μια κεντρική τοποθεσία συνυπολογίζονται περισσότερο σε σχέση με τα πιθανά αυξημένα κόστη, ενώ οι επιχειρήσεις που δεν είναι ιδιαίτερα εξαρτημένες από τις διαπροσωπικές επαφές, επιλέγουν μη κεντρικές και πιο φθηνές τοποθεσίες (Couclelis, 2000).

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην ενότητα για τους παράγοντες που επηρεάζουν την αστική ανάπτυξη, τα νοικοκυριά περιλαμβάνουν πια κυρίως δύο άτομα που εργάζονται, και η επιλογή τοποθεσίας για στέγαση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη δύο τρόπους απασχόλησης. Εάν όλες οι θέσεις απασχόλησης ήταν χωροθετημένες σε μια κεντρική αστική περιοχή, τότε οι τιμές για την στέγαση θα ανέβαιναν και το μονοκεντρικό μοντέλο θα ίσχυε. Με δεδομένη την αποσυγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τα νοικοκυριά θα πρέπει να προχωρήσουν σε έναν στεγαστικό, χωρικά, συμβιβασμό. Επιπλέον, πολύ σημαντικό ποσοστό των ανθρώπινων μετακινήσεων δεν αφορούν πια μόνο την εργασία, αλλά και τις ανάγκες του νοικοκυριού, των παιδιών, αναψυχής κτλ. (Kloosterman και Musterd, 2001).

Παρά το χωρικό κατακερματισμό της οικονομικής δραστηριότητας και τις πολύπλοκες συνθέσεις των νοικοκυριών, τα κέντρα των αστικών περιοχών διατηρούν ακόμα μεγάλη σημασία. Πολλές από τις καινοτόμες δραστηριότητες προκύπτουν στα κέντρα, από τις ‘πρόσωπο με πρόσωπο’ επαφές και την ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας. Ωστόσο, δεν αποτελούν πια τον μοναδικό τύπο συνάθροισης οικονομικής δραστηριότητας, αλλά αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου χωρικά καταμερισμού εργασίας, μέσα σε μια ευρύτερη αστική περιοχή, που περιλαμβάνει κι άλλες σημαντικές συναθροίσεις (clusterings). Η τάση προς την πολυκεντρικότητα εκφράζεται ιστορικά μέσα από τη χωρική κατανομή της απασχόλησης, με κύριο χαρακτηριστικό τις μετακινήσεις για εργασία (commuting), το οποίο είναι δυνατόν να εξελιχθεί όχι μόνο μεταξύ κέντρου και προαστίων μιας αστικής περιοχής, αλλά και μεταξύ δύο ή περισσότερων πόλεων, διαμορφώνοντας έτσι την ‘Πολυκεντρική Αστική Περιφέρεια (ΠΑΠ), όπως συνήθως αποκαλείται (Herrschel, 2009).

Το ενδιαφέρον για τις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες (Polycentric Urban Regions – PURs) έχει αυξηθεί ταχύτατα τα τελευταία χρόνια. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στην αναδυόμενη άποψη, ότι οι αστικές περιφέρειες καθίστανται το πιο σημαντικό και κρίσιμο πεδίο αναφοράς σε ότι αφορά τον εδαφικό ανταγωνισμό. Επιπρόσθετα, πιστεύεται από πολλούς στη βιβλιογραφία ότι οι ΠΑΠ αποτελούν το επόμενο στάδιο επέκτασης γενικά του ζωτικού αστικού χώρου, ιδίως στις πυκνοκατοικημένες χώρες. Ο αστικός χώρος καθημερινής δραστηριότητας και λειτουργιών, δεν θα αφορά μόνο στην πόλη, στα προάστια και στον περιβάλλοντα αγροτικό χώρο, αλλά θα φθάνει να περιλαμβάνει και άλλες πόλεις. (Meijers, 2005)

Αξίζει να αναφερθεί, ότι ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις ΠΑΠ έχει εκδηλωθεί και από πολιτικούς και υπεύθυνους για τον αστικό σχεδιασμό κάθε χώρας, και αποδεικνύεται από την ενσωμάτωση της πολυκεντρικότητας στις πολιτικές χωρικού σχεδιασμού αρκετών Ευρωπαϊκών χωρών. Για παράδειγμα, το Βέλγιο, η Ολλανδία και η Εσθονία με τα ‘αστικά δίκτυα’ (urban networks), η Δανία με τα ‘πολυκεντρικά εθνικά κέντρα’ (polycentric national centres), η Γερμανία με τις ‘μητροπολιτικές περιφέρειες’ (Metropolregionen), η Ελλάδα με τα ‘δίπολα’ (twin poles) και η Ιταλία με τα ‘δίκτυα πόλεων’ (city networks). (Meijers, 2005)

Η σύγχρονη έννοια της πολυκεντρικότητας εντοπίζεται στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, και συγκεκριμένα στο βιβλίο του Patrick Geddes ‘Cities in Evolution’ του 1915, οπού αναφέρθηκε για πρώτη φορά η φράση ‘πόλη-περιφέρεια’ (city-region). Ο Geddes επιπλέον, συνέλαβε την ύπαρξη του τύπου της περιοχής που τα σημερινά χρόνια αποκαλείται ΠΑΠ, και παράλληλα τόνισε τη διάκριση<sup>2</sup> μεταξύ μιας πολυπυρηνικής αστικής περιφέρειας που έχει αναπτυχθεί γύρω από μια μητρόπολη και της περιφέρειας που έχει προκύψει μέσα από τη λειτουργική συνεργασία ορισμένων οικισμών ίσου σχετικά μεγέθους (Musterd και van Zelm, 2001). Στο πλαίσιο των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών, οι πόλεις έχουν μετατραπεί σε ευρύτερα περιφερειακά αστικά συστήματα, σε μορφολογικούς αλλά και σε λειτουργικούς όρους. Στη βιβλιογραφία, οι ΠΑΠ ορίζονται συχνά ως σύνολα διακριτών ιστορικά, πολιτικά και διοικητικά ανεξάρτητων πόλεων, που βρίσκονται σε χωρική εγγύτητα και συνδέονται με

---

<sup>2</sup> Τα πιο πρόσφατα χρόνια, ο διαχωρισμός αυτός τονίστηκε και από τον Champion (2001).

ικανοποιητικές μεταφορικές υποδομές (Kloosterman και Lambregts, 2001). Ωστόσο, αν και το θέμα της πολυκεντρικότητας είναι σχετικά πρόσφατο στη βιβλιογραφία (Bailey και Turok, 2001), έχει ήδη εμφανιστεί ποικιλία διαφοροποιημένων εννοιών και ορισμών, που απευθύνονται στις πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Τέτοιες είναι οι ‘πολυπυρηνικές αστικές περιφέρειες’ (multicore city-regions - Westin και Osthol, 1994), οι ‘πόλεις-δίκτυα’ (network cities - Batten, 1995) και οι ‘πολυπυρηνικές μητροπολιτικές περιφέρειες’ (polynucleated metropolitan regions’ - Dieleman and Faludi, 1998). Σε ότι αφορά την σύνδεση με τη χωρική δομή και τις δια-αστικές σχέσεις, η έννοια της ΠΑΠ έχει στηριχθεί σε παλαιότερες έννοιες, όπως η ‘διάσπαρτη πόλη’ (dispersed city – Burton, 1963), η ‘μεγαλούπολης’ (megalopolis – Gottmann, 1961), και η ‘περιφερειακή πόλη’ (regional city – Stein, 1964).

Όταν το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (1999) συμπεριέλαβε την πολυκεντρικότητα στο επίκεντρο των πολιτικών χωρικού σχεδιασμού, ένα κρίσιμο ερώτημα ανέκυψε (Green, 2007): αφού η πολυκεντρικότητα είναι ένας στόχος προς επίτευξη, πως θα την αναγνωρίζει κανείς τελικά; Μια προσέγγιση για την ικανοποίηση του ερωτήματος αυτού, αναφέρει ότι ο προσδιορισμός της πρέπει να γίνεται με όρους χωρικής οργάνωσης, σε συνδυασμό με την εξέταση των επίπεδων λειτουργικής αλληλεπίδρασης (Ipenburg και Lambregts, 2001). Οι Kloosterman και Musterd (2001), αφού τόνισαν ότι η πολυκεντρικότητα μπορεί να αναφέρεται θεωρητικά σε κάθε συνάθροιση ανθρώπινης δραστηριότητας, κατέθεσαν μια λίστα χαρακτηριστικών που θα πρέπει να διακρίνει έναν πολυκεντρικό αστικό μόρφωμα. Αυτά είναι:

- ύπαρξη ενός αριθμού διακριτών ιστορικά πόλεων,
- η μη ύπαρξη συγκεκριμένης πρωτεύουσας πόλης,
- η συνύπαρξη ενός μικρού αριθμού μεγαλύτερων πόλεων, μαζί με έναν μεγαλύτερο αριθμό μικρότερων πόλεων,
- βασικές πόλεις χωροθετημένες σε σχετικά κοντινή μεταξύ τους απόσταση,
- βασικές πόλεις που να είναι χωρικά και διοικητικά – πολιτικά διακριτές μεταξύ τους.

Από την πλευρά του ο Paig (2004), προτείνει ένα παρόμοιο με το παραπάνω πλαίσιο, ωστόσο ορίζει την ΠΑΠ ως μια συνάθροιση διακριτών και παρόμοιου μεγέθους οικισμών, διαχωρισμένων με ανοικτά κομμάτια γης, με σημαντικό βαθμό αλληλεπίδρασης και με εξειδικευμένη οικονομική δομή ο κάθε ένας. Σύμφωνα με τον Green (2007), ο πιο ακριβής ορισμός του πολυκεντρικού αστικού συστήματος προέρχεται από τους Spiekermann και

Wegener (2004), οι οποίοι ανέπτυξαν έναν επίσημο ορισμό της πολυκεντρικότητας, βάσει της κατανομής τάξης-μεγέθους των οικισμών σε ένα αστικό σύστημα. Ισχυρίστηκαν ότι η πολυκεντρικότητα είναι δυνατόν να μετρηθεί, εάν πληρούνται τέσσερις βασικές προϋποθέσεις. Αυτές είναι:

- στο πολυκεντρικό αστικό σύστημα να υπάρχει κατανομή μεγάλων και μικρών πόλεων.
- στο πολυκεντρικό αστικό σύστημα, η κατανομή τάξης-μεγέθους να είναι λογαριθμικά γραμμική (log-linear).
- μια ευθεία κατανομή τάξης-μεγέθους είναι περισσότερο πολυκεντρική από μια με απότομη κλίση.
- στο πολυκεντρικό αστικό σύστημα δεν κυριαρχεί μια συγκεκριμένη μεγάλη πόλη.

Στα χρόνια που γίνεται διερεύνηση στη βιβλιογραφία για τις ΠΑΠ, το πιο βασικό ζήτημα-ερώτημα που επιφέρει και αντίκρουση προσεγγίσεων, είναι το εάν η πολυκεντρικότητα πρέπει αναφέρεται μόνο σε μορφολογικές εκδοχές ενός αστικού συστήματος, ή πρέπει να περιλαμβάνει και τους λειτουργικούς συσχετισμούς μεταξύ των κέντρων που συναποτελούν το αστικό σύστημα (Green, 2007· Meijers, 2008). Η μορφολογική πολυκεντρικότητα απευθύνεται ουσιαστικά στο μέγεθος και στην εδαφική κατανομή των αστικών κέντρων και σχετίζεται με πιο ομοιόμορφες κατανομές (Parr, 2004· Meijers and Burger ,2010). Η λειτουργική διάσταση ή λειτουργική πολυκεντρικότητα, λαμβάνει υπόψη τις λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των οικισμών και σχετίζεται με ένα ισορροπημένο πλαίσιο αλληλοσχετίσεων μεταξύ των οικισμών και ποικιλία εξειδικεύσεων (ESPON 1.1.1, 2004· De Goei κ.α., 2010). Οι υποστηρικτές της προσέγγισης της λειτουργικής πολυκεντρικότητας ισχυρίζονται γενικά ότι κόμβοι χωρίς ισορροπημένες σχέσεις δεν δύναται να αποτελούν ένα πολυκεντρικό σύστημα, ενώ ο βαθμός και ο προσανατολισμός των συνδέσεων μεταξύ των πόλεων μπορεί να αποτελέσουν τη βάση στην οποία εκτιμάται η οικονομική επίδοση ενός αστικού συστήματος. Στη πρόσφατη βιβλιογραφία για τα αστικά συστήματα, η μορφολογική και η λειτουργική πολυκεντρικότητα θεωρούνται ως δύο διαφορετικές έννοιες και γενικά εντοπίζεται λίγη



προσπάθεια για την σύνδεση των δύο αυτών ρευμάτων σκέψης. Παραμένει ασαφές<sup>3</sup> γιατί κάποια αστικά συστήματα είναι μορφολογικά πολυκεντρικά και όχι λειτουργικά πολυκεντρικά, και το αντίστροφο (Hall και Pain, 2006).

Σε αρκετές περιπτώσεις στη βιβλιογραφία, υποστηρίζεται ότι τα χαρακτηριστικά της χωρικής διάρθρωσης των ΠΑΠ, έχουν το πλεονέκτημα ότι αξιοποιούν τα οφέλη των μεγάλων αστικών μεγεθών και αποφεύγουν παράλληλα μειονεκτήματα, όπως τα υψηλά κόστη, η ρύπανση, η συμφόρηση κτλ. Επιπρόσθετα, μια πόλη της αστικής περιφέρειας έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει τις υπηρεσίες και τα αγαθά μιας άλλης πόλης και να αξιοποιήσει συμπληρωματικές δραστηριότητες (επιχειρηματικές, κατανάλωσης, αναψυχής), εξαιτίας της εύκολης πρόσβασης προς την άλλη πόλη, με την προϋπόθεση φυσικά ότι υπάρχουν ευνοϊκές μεταφορικές συνδέσεις και διαθέσιμη γη προς αξιοποίηση.

Ωστόσο, η σχετικά θετική άποψη ως προς τις οικονομικές προοπτικές και δυνατότητες των ΠΑΠ, πρέπει να φιλτραριστούν με τρεις παραμέτρους (Pain, 2004). Πρώτον, στο πλαίσιο της ΠΑΠ, προκύπτουν αναγκαστικά μεγαλύτερες χρονικά μετακινήσεις για την εργασία και δεν υπάρχει τόσο εύκολη ροή πληροφοριών, συγκριτικά με μια μητροπολιτική περιοχή ισοδύναμου μεγέθους. Η παράμετρος αυτή μπορεί να αποβεί αποθαρρυντική για ορισμένες κατηγορίες οικονομικών δραστηριοτήτων. Δεύτερον, το μέγεθος της ΠΑΠ ερμηνεύεται κάποιες φορές λανθασμένα από τους ερευνητές. Ουσιαστικά, προσθέτουν τους πληθυσμούς όλων των αστικών κέντρων που συναποτελούν την αστική περιφέρεια και έπειτα την συγκρίνουν με τα μεγέθη μεγάλων παγκοσμιούπολεων και τα πλεονεκτήματα που τις συνοδεύουν. Συνεπώς, χρειάζεται προσοχή σε μια τέτοια συσχέτιση, μιας και αρκετά από τα οφέλη μιας μεγάλης μητρόπολης προκύπτουν από την υψηλή πυκνότητα, την υψηλή προσβασιμότητα και τις 'πρόσωπο με πρόσωπο' επαφές, χαρακτηριστικά που σε μια ΠΑΠ δεν ισχύουν απαραίτητα. Τρίτον, η χωρική διάρθρωση της ΠΑΠ μπορεί να ενέχει ορισμένες δυσκολίες για τη δημιουργία ενός ελκυστικού επενδυτικού περιβάλλοντος. Τέτοιες είναι ο διεσπαρμένος αστικός πληθυσμός, οι υποδομές μικρότερης σχετικά κλίμακας, η έλλειψη

---

<sup>3</sup> Σε μια πολύ πρόσφατη προσπάθεια, από τους Burger και Meijers (2012) με περίπτωση μελέτης την Ολλανδία, φάνηκε ότι οι περισσότερες αστικές περιφέρειες είναι περισσότερο μορφολογικά, και λιγότερο λειτουργικά πολυκεντρικές.

επιχειρήσεων υψηλού προεστίζ και ο καταμερισμός της προσπάθειας ανάμεσα στα αστικά κέντρα που ταυτόχρονα ανταγωνίζονται το ένα το άλλο.

Στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών χωρικού σχεδιασμού, έχει γίνει σαφές την τελευταία δεκαετία, κυρίως μέσα από το πλαίσιο του ESPON, ότι προκρίνονται οι αρχές της πολυκεντρικότητας, ως μέσο για μια αποτελεσματική, ισότιμη και αειφόρο ανάπτυξη. Ωστόσο, μελετητές αναφέρουν ότι είναι απαραίτητη ίσως μια αναθεώρηση στην επιμονή για αυτή την πολιτική, αφού τα εμπειρικά δεδομένα μέχρι τώρα, δεν αποδεικνύουν μια ξεκάθαρη θετική συσχέτιση μεταξύ της πολυκεντρικότητας και της θετικότερης οικονομικής αποδοτικότητας (Vandermotten κ.α., 2008).

## **2.8 ΣΥΝΟΨΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ**

Στο πρώτο Κεφάλαιο, εξετάζονται οι επικρατούσες θεωρίες εξήγησης της δημιουργίας και εξέλιξης του αστικού φαινομένου, όπως και μια σειρά από θεωρητικά ζητήματα που επηρεάζουν τον τρόπο εξέλιξης του αστικού χώρου. Συνολικά, παρουσιάζονται και αναλύονται οι θεωρίες για τη δημιουργία και την εξέλιξη των αστικών περιοχών, για την κατανομή των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο χώρο, ενώ παράλληλα θίγονται μια σειρά από ζητήματα που αφορούν στην ανάπτυξη και τη χωρική οργάνωση των αστικών κέντρων.

Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάστηκαν υποδείγματα που προσφέρουν διαφορετικούς τρόπους ανάλυσης των ειδικών μικροοικονομικών επιπτώσεων, που έχουν στην ανάπτυξη οικονομικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο χώρο, παράγοντες όπως τα κόστη μεταφοράς, οι τιμές των τοπικών συντελεστών, οι παραγωγικές δυνατότητες, η διάρθρωση της αγοράς, ο ανταγωνισμός και οι πληροφορίες.

Όλα τα οικονομικά φαινόμενα (McCann, 2002: 17,18) εκτυλίσσονται στο πλαίσιο ενός γεωγραφικού χώρου, ενώ τα σχετικά ζητήματα, περιλαμβάνουν πάντα ερωτήματα σχετικά με την αντιμετώπιση προβλημάτων που προκύπτουν από το χώρο ή τη γεωγραφική απόσταση. Οι λόγοι για τους οποίους, συγκεκριμένες αγορές ή πόλεις βρίσκονται στη μία ή την άλλη τοποθεσία, έχουν σχέση με οικονομικούς παράγοντες, ενώ ταυτόχρονα η σύνθεση και η συμπεριφορά των αγορών σχετίζεται από τη γεωγραφική θέση. Οι επιδόσεις των πόλεων εξαρτώνται από τη γεωγραφία, και με την αναγνώσιμη αυτή του ρόλου της γεωγραφίας στη διαμόρφωση της οικονομικής συμπεριφοράς, διαπιστώνεται ότι πολλές φορές, η συζήτηση σχετικά με τις αναπτυξιακές επιδόσεις των αστικών περιοχών, αποτελεί ουσιαστικά συζήτηση για την αλληλεπίδραση της γεωγραφίας και της οικονομίας. Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια αύξηση του ενδιαφέροντος για τη χωρική διάσταση των οικονομικών ζητημάτων, και αυτό οφείλεται εν μέρει στις θεσμικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Οι Krugman και Porter ανέδειξαν την σημασία της γεωγραφίας στα οικονομικά ζητήματα, ενώ ήδη υπήρχε μια μακρά παράδοση βασικών αναλύσεων από τους Weber, Marshall, Hotelling, Perroux, Losch, Moses, Christaller κτλ. Οι προσεγγίσεις και οι τεχνικές που αναπτύχθηκαν ήταν καθοριστικές για μια ολοκληρωμένη κατανόηση της αστικής εξέλιξης.

Η συμπεριφορά που υιοθετεί μια επιχείρηση ή μια οικονομική δραστηριότητα (McCann, 2002: 94), ως προς την επιλογή γεωγραφικής θέσης, είναι σύνθετο αποτέλεσμα όλων των

παραγόντων που αναλύθηκαν στις προηγούμενες ενότητες και επιδρούν στις αστικές μεταβολές. Το πρώτο χαρακτηριστικό αυτής της συμπεριφοράς, είναι ότι οι περισσότερες δραστηριότητες ενός κλάδου τείνουν να συγκεντρώνονται σε έναν ενιαίο γεωγραφικό χώρο. Αυτές οι συγκεντρώσεις παίρνουν τη μορφή βιομηχανικών πάρκων ή μικρών και μεγαλύτερων πόλεων. Αυτή η διαπίστωση οδηγεί στο ερώτημα, γιατί οι δραστηριότητες συγκεντρώνονται κατά κανόνα στον ίδιο γεωγραφικό χώρο. Τονίζεται ότι η συγκέντρωση στην ίδια θέση δεν είναι χαρακτηριστικό όλων των δραστηριοτήτων, αφού ορισμένες από αυτές είναι εξαπλωμένες σε ευρύτερες περιοχές και τα αγαθά διανύουν μεγάλες αποστάσεις. Ωστόσο, ο γενικός κανόνας παραμένει ότι δραστηριότητες δημιουργούν αστικές συγκεντρώσεις στο χώρο.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό, σχετικά με τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων ως προς την επιλογή θέσης, είναι ότι υπάρχει μια κατανομή μεγέθους των γεωγραφικών συγκεντρώσεων των δραστηριοτήτων, όπου διαφορετικές δραστηριότητες εγκαθίστανται σε διαφορετικού μεγέθους αστικές περιοχές. Στο εσωτερικό μιας χώρας, παρατηρείται συνήθως μια και μοναδική συγκέντρωση σε μεγάλη πόλη (το πρότυπο της δεσπόζουσας πόλης), η οποία περιλαμβάνει όλα τα είδη των δραστηριοτήτων, και ακολουθούν μεγάλοι αριθμοί μικρότερων πόλεων, οι οποίες γίνονται περισσότερες όσο το μέγεθος τους μειώνεται. Οι καταστάσεις αυτές είναι γνωστές ως 'η ιεραρχία των αστικών κέντρων', ενώ οι διερεύνηση των παραγόντων που επηρεάζουν την εξέλιξη των αστικών συστημάτων και την κατανομή τους στο χώρο, αποτελεί διαχρονικά κρίσιμο ζήτημα προς διερεύνηση.

Οι πόλεις ακολουθούν μια εσωτερική ιεραρχία, τέτοια που να εξυπηρετεί τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς, αλλά και να ανταποκρίνεται στην συνολική ζήτηση. Κάθε αστικό κέντρο βρίσκεται σε μια σχέση αλληλεξάρτησης με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της οικονομίας, και η κάθε μεταβολή σε κάποιο από αυτά, προκαλεί και μεταβολές στο σύστημα των αστικών κέντρων

Στην σύγχρονη εποχή, οι αστικές οντότητες είναι πολύπλοκες και η μορφή και ο χαρακτήρας τους δεν καθορίζεται μόνο από οικονομικούς, αλλά και από κοινωνικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς και ψυχολογικούς παράγοντες. Οι προσπάθειες για την εξήγηση του τρόπου που χωροθετούνται και κατανέμονται οι πόλεις, άρχισαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, χωρίς όμως να διαμορφωθεί μια ενιαία θεωρία.

Η σύγχρονη πόλη είναι αποτέλεσμα της μεταβολής των παγκόσμιων οικονομικών εξελίξεων με φυσικούς, κοινωνικούς, και χωρικούς μετασχηματισμούς, αλλά και με την επίδραση των νέων αστικών φαινομένων που δημιουργούνται, παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνολογίας.

Πιο συγκεκριμένα, η παγκοσμιοποίηση, η διεθνοποίηση στις οικονομικές σχέσεις, οι αλλαγές στην οικονομική διάρθρωση και στις παραγωγικές διαδικασίες, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, καθώς και μια σειρά δημογραφικών αλλαγών και πολιτικών παραγόντων, επιδρούν δραστικά στην οικονομική και κοινωνική διάρθρωση των αστικών κέντρων, με σοβαρές επιπτώσεις στη χωρική οργάνωση των πόλεων. Αυτές οι διαδικασίες αστικοποίησης ενεργοποιούν αυθόρμητες ή μη, αλυσιδωτές μεταλλάξεις στον ορισμό της πόλης, παραδίδοντας νέους τρόπους προσέγγισης της και αντανακλώντας ένα νέο χαρακτήρα, νέα πρότυπα, νέα πεδία δράσης και σύγκρουσης.

Οι αλλαγές που υφίσταται, τόσο η δομή της σύγχρονης πόλης, όσο και ο τρόπος που αντιλαμβάνεται ο σύγχρονος άνθρωπος τα αστικά φαινόμενα, προσπαθούν να αποδοθούν μέσα από νέες ορολογίες που δημιουργούνται για να καλύψουν της νέες ερμηνευτικές ανάγκες. Η απόδοση ενός θεωρητικού πλαισίου για τον τρόπο που δημιουργούνται και εξελίσσονται οι αστικές περιοχές, άλλες περισσότερο, άλλες λιγότερο, άλλες ταχύτερα και άλλες με μικρότερους ή και αρνητικούς ρυθμούς, έχει αποτελέσει πολύπλευρο ζήτημα στη διεθνή βιβλιογραφία, και είναι δυνατόν να το εξετάσει κανείς με διάφορους τρόπους και σε διάφορες χωρο-χρονικές κλίμακες

## **3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

Κατόπιν παρουσίασης των βασικών θεωριών αστικής ανάπτυξης και κατανομής των δραστηριοτήτων στο χώρο, στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο επιτελείται μια συνολική παρουσίαση του ευρωπαϊκού συστήματος αστικών κέντρων. Ειδικότερα, σε πρώτη φάση γίνεται αναφορά στις διαρθρωτικές μεταβολές στον τομέα της οικονομίας και της οργάνωσης του αστικού χώρου στην Ευρώπη. Έπειτα, επισημαίνονται τα αστικά προβλήματα που γίνονται αισθητά και επηρεάζουν τις συνθήκες διαβίωσης. Ακολουθεί η περιγραφή της διαχρονικής εξέλιξης του ευρωπαϊκού αστικού συστήματος και των φάσεων από τις οποίες έχει περάσει. Στο ίδιο πλαίσιο, σε μια προσπάθεια εμβάθυνσης, γίνεται μια συγκριτική ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών των αστικών συστημάτων της Γερμανίας και της Μεγάλης Βρετανίας, τα οποία διακρίνονται από διαφορετική δομή. Σημαντική κρίνεται επιπλέον, η ανάλυση της ιεραρχίας και η καταγραφή της τυπολογίας των ευρωπαϊκών πόλεων, όπως και η παράθεση των βασικών σημείων των πολιτικών αστικής ανάπτυξης ανά προγραμματική περίοδο, αλλά και τις προβλέπει η νέα περίοδος 2014-2020. Σε τελική ανάλυση, η γενικότερη σύγχρονη κατάσταση του αστικού χώρου στην Ευρώπη, συσχετίζεται με τις επιδράσεις που ασκεί η πρόσφατη περίοδος της οικονομικής κρίσης.

## **3.1 ΟΙ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ**

### **3.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά των διαρθρωτικών μεταβολών**

Στα χρόνια του προηγούμενου αιώνα, η Ευρώπη εξελίχθηκε από μια ευρέως αγροτική ήπειρο σε μια κυρίαρχα αστική. Σύμφωνα με στοιχεία της World Bank (2010), εκτιμάται ότι το 70% του ευρωπαϊκού πληθυσμού διαμένουν σε οικισμούς με πάνω από 5.000 κατοίκους. Παρότι ο ρυθμός αστικοποίησης έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, το ποσοστό του αστικού πληθυσμού συνεχίζει να αυξάνεται. Επίσης, η Ευρώπη χαρακτηρίζεται από ένα περισσότερο πολυκεντρικό και λιγότερο συγκεντρωτικό αστικό σύστημα (Πίνακας 3.1 και Χάρτης 3.1). Σε σύγκριση με την Κίνα ή τις Η.Π.Α., στην Ευρωπαϊκή Ένωση, υπάρχουν 23 πόλεις με πάνω από ένα εκατομμύριο κατοίκους και 345 πόλεις με πληθυσμό πάνω από 100.000 κατοίκους, αντιστοιχώντας περίπου σε 143 εκατομμύρια άτομα. Μόλις το 7% του ευρωπαϊκού πληθυσμού κατοικεί σε αστικά κέντρα πάνω από 5 εκατομμύρια, ενώ για παράδειγμα, το αντίστοιχο ποσοστό στις Η.Π.Α. είναι 25%.

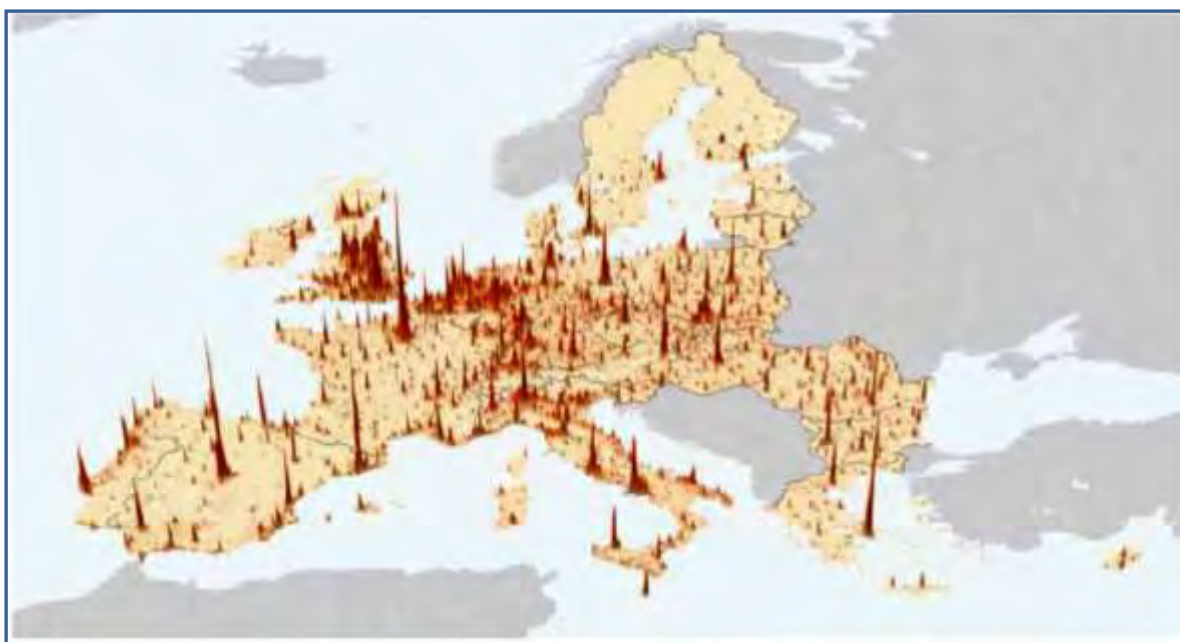
Επιπλέον, το 56% του αστικού πληθυσμού στην Ευρώπη μένει σε πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους και σε πόλεις με πληθυσμό μεταξύ 5.000 και 100.000 κατοίκους. Η σημασία των πόλεων (Knox and Mayer, 2009) αυτών δεν θα πρέπει να υποτιμάται, αφού συμβάλλουν ουσιαστικά σε ένα πολύ καλό επίπεδο διαβίωσης, όχι μόνο των κατοίκων της, αλλά και των αγροτικών πληθυσμών που τις περιβάλλουν. Αποτελούν κέντρα για δημόσιες και ιδιωτικές αστικές υπηρεσίες, για παραγωγή γνώσης σε τοπική και ευρύτερη κλίμακα και για υποδομές. Λειτουργούν ως συνθετικές μονάδες για τον σχηματισμό των αστικών περιοχών (urban regions), διατηρώντας τις ιδιαιτερότητες του περιφερειακού τους περιβάλλοντος. Έχει διατυπωθεί η άποψη (Sassen, 2000) ότι η αναπτυξιακή τους δομή στη Δυτική Ευρώπη εκφράζει το πιο ισορροπημένο αστικό σύστημα παγκοσμίως (Χάρτης 3.2).

<b>Πίνακας 3.1: Κατανομή ευρωπαϊκών πόλεων βάσει πυκνότητας πληθυσμού</b>				
Τάξη Πληθυσμού	Οι ευρωπαϊκές πόλεις		Ο πληθυσμός	
	Αριθ. πόλεων	Σε %	Κάτοικοι	Σε %
Αγροτικός πληθυσμός			154.125.040	32,1
Μικρές πόλεις ή προάστια			156.398.720	32,6
50.000 – 100.000	387	52,9	26.690.068	5,6
100.000-250.000	224	30,6	35.708.402	7,4
250.000-500.000	62	8,5	21.213.956	4,4
500.000-1.000.000	36	4,9	27.041.874	5,6
>1.000.000	23	3,1	59.292.080	12,3
Σύνολο	732	100,0	480.470.140	100,0

Σημείωση: οι εκτιμήσεις έγιναν βάσει δεδομένων του 2001 στις Ε.Ε. των 27, η ελάχιστη μονάδα μέτρησης ήταν το 1 τετρ.χλμ.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011 – Ιδία επεξεργασία

**Χάρτης 3.1: Πληθυσμιακή πυκνότητα στην Ευρώπη, 2001**

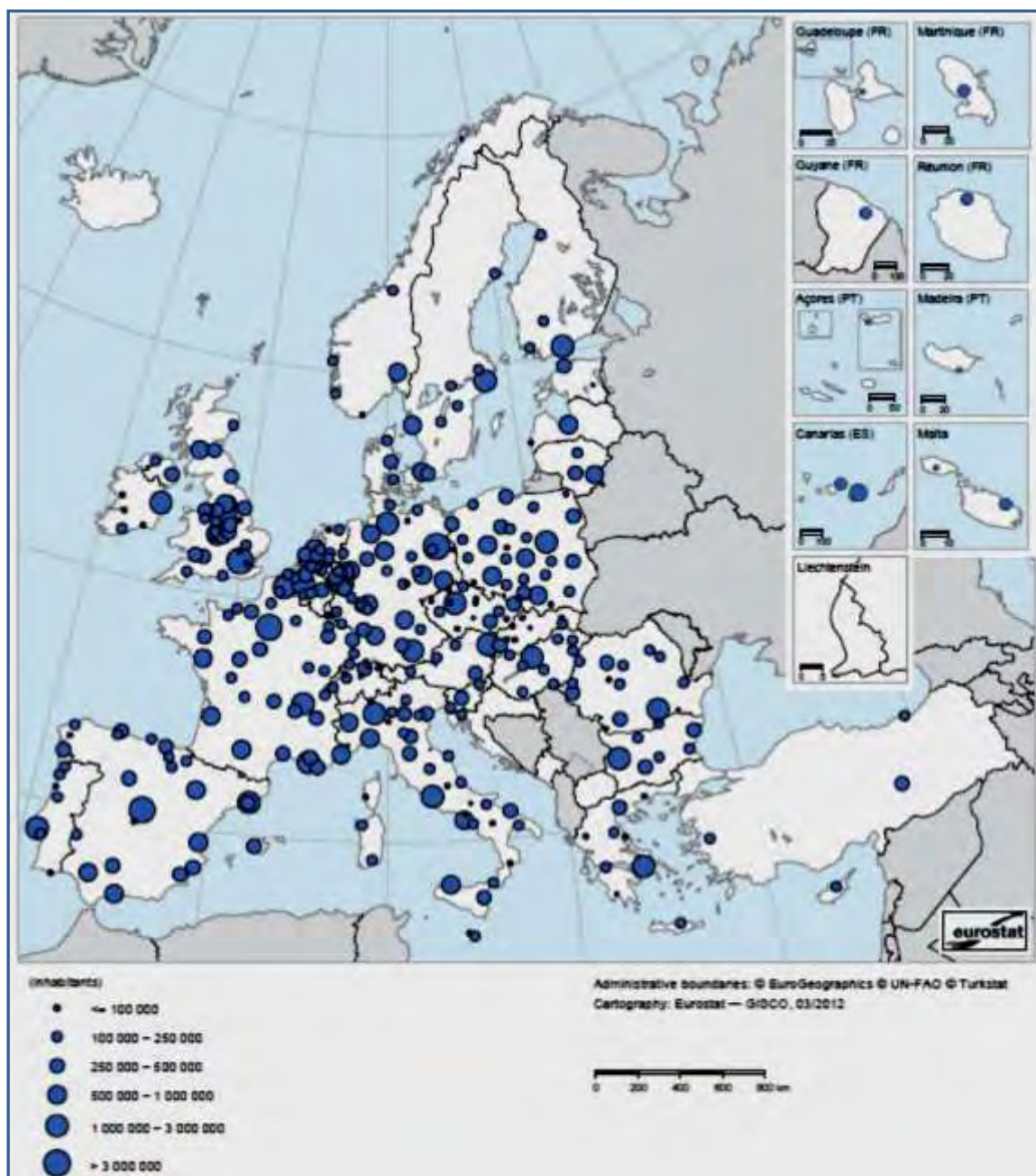


Πηγή: European Commission, 2011



Σύμφωνα με τους Πετράκο και Οικονόμου (2000), τα δύο σημαντικότερα χαρακτηριστικά της αστικής ανάπτυξης στη Δυτική Ευρώπη μεταπολεμικά, είναι η αυξανόμενη ένταση στη χρήση της αστικής γης και η επέκταση της πέρα από τα όρια της δομημένης επιφάνειας. Η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και η ανάπτυξη της τεχνολογίας επιφέρουν σημαντικές μεταβολές στον τρόπο οργάνωσης των πόλεων και δίνεται μεγαλύτερη σημασία στην άνεση και στην εξοικονόμηση χρόνου. Επίσης, επέρχεται μια στροφή προς τα καταναλωτικά αγαθά και τον ελεύθερο χρόνο, λόγω της εισοδηματικής ελαστικότητας της ζήτησης των αγαθών και στην ελαστικότητα της προσφοράς εργασίας. Το εμπόριο άλλαξε τις παραδοσιακές δομές του, από τα μικρά καταστήματα της γειτονιάς στα σουπερ μάρκετ και τα πολυκαταστήματα.

Χάρτης 3.2: Πληθυσμός των αστικών κέντρων του Αστικού Ελέγχου (Urban Audit), 2008



Πηγή: Eurostat

Η βιομηχανία (Πετράκος και Οικονόμου, 2000), υπέστη και αυτή σημαντικές μεταβολές. Παραδοσιακοί κλάδοι (υφαντουργία, ορυχεία, μεταλλουργία) συρρικνωθήκαν, ενώ άλλοι νέοι κλάδοι (ηλεκτρονικά και χημικά) αναπτύχθηκαν ταχύτατα. Πόλεις που στήριζαν την οικονομική τους λειτουργία στη βιομηχανική επανάσταση αντιμετώπισαν τις αρνητικές

επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης (Laborde, 1994), ενώ οι μεταβολές των οικονομικών βιομηχανικής συγκέντρωσης επέδρασαν και στις μεταβολές των προτύπων απασχόλησης (Barkley et al., 1999). Οι πόλεις λιμάνια υπέστησαν ως επί το πλείστον οικονομική ύφεση, λόγω του ανταγωνισμού των χερσαίων μεταφορών, οι εγκαταστάσεις τους εγκαταλείφθηκαν, ενώ γενικότερα οι επιπτώσεις στους αστικούς ιστούς από τις εξελίξεις του δευτερογενή τομέα δημιούργησαν πολλά προβλήματα (Cheshire et al., 1986). Τα λειτουργικά αυτά προβλήματα στους ιστούς των πόλεων προκάλεσαν πρωτοβουλίες αστικής ανασυγκρότησης (urban renewal) και ξεκίνησε να επιδιώκεται η μέγιστη οικονομική απόδοση του χώρου. Μεγάλες υποβαθμισμένες αστικές περιοχές μπήκαν στο στόχο επενδύτων για μεγάλης ή μικρότερης κλίμακας παρεμβάσεις (Musterd και Ostendorf, 2008).

Σε ενδοαστικό επίπεδο γίνεται φανερός ο χωρικός διαχωρισμός των δραστηριοτήτων, στις επιτελικές δραστηριότητες που απαιτούν προσωπική επαφή και παραμένουν στο κέντρο των πόλεων, και στις δραστηριότητες ρουτίνας που συγκεντρώνονται κυρίως στην περίμετρο των κέντρων, λόγω χαμηλότερου κόστους γης. Ο βαθμός αλληλεπίδρασης των συναλλασσόμενων (Page and Phillips, 2003) και ο βαθμός ενσωμάτωσης των τηλεπικοινωνιών επιδρά και στη διαμόρφωση της ίδιας της φυσικής δομής των πόλεων. Τα τελευταία χρόνια υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις για έναν εμπλουτισμό του παραπάνω διαχωρισμού, μέσω της περιαστικοποίησης του τριτογενή τομέα (π.χ. μεγάλα συγκροτήματα γραφείων και καταστημάτων σε αεροδρόμια ή προάστια), όπου ενεργοποιούνται εξωτερικές οικονομίες κλίμακας και προσελκύουν περισσότερες δραστηριότητες, που βρίσκονταν μόνο στο κέντρο των μητροπόλεων.

Οι γενικότερες διαρθρωτικές αλλαγές έχουν επηρεάσει και την αγορά εργασίας, αυξάνοντας την πόλωση και τον κοινωνικό διαχωρισμό. Εργαζόμενοι με εξειδίκευση και εμπειρία εξελίσσονται σε ένα περιβάλλον με περισσότερες ευκαιρίες, ενώ οι ανειδίκευτοι εργαζόμενοι αντιμετωπίζουν φθίνουσες ή και στάσιμες προοπτικές στο επίπεδο διαβίωσης τους. Ωστόσο, το πλαίσιο αυτό έχει γίνει πιο πολύπλοκο υπό το πρίσμα των εξελίξεων της οικονομικής ύφεσης των τελευταίων ετών, αφού φαίνεται να πλήττονται όλες οι επαγγελματικές κατηγορίες, τα υψηλά εισοδηματικά στελέχη φαίνεται να χάνουν τα προνόμια τους, οι θέσεις εντάσεως εργασίας περιορίζονται δραματικά, ενώ η εξειδίκευση και το επιστημονικό υπόβαθρο δεν δείχνουν να αποτελούν ικανές συνθήκες για ανεύρεση εργασίας.

Οι ευρωπαϊκές πόλεις, όπως θα αναλυθεί και περισσότερο παρακάτω, αποτελούν και σημεία συγκέντρωσης πολλών προβλημάτων. Αν και η πόλη είναι η δομή που παράγει την ανάπτυξη, φιλοξενεί ταυτόχρονα και τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας. Η παγκοσμιοποίηση (World Bank, 2009) έχει οδηγήσει σε απώλεια πολλών θέσεων εργασίας – ειδικότερα στον τομέα της βιομηχανίας και μεταποίησης – και η τάση αυτή έχει ενισχυθεί από την οικονομική κρίση. Πολλές πόλεις αντιμετωπίζουν την μείωση της παραγωγικής τους δύναμης και της εσωτερικής συνοχής, ενώ φαινόμενα όπως ο οικονομικός και κοινωνικός αποκλεισμός ανθρώπων, σε συνδυασμό με διαχωρισμό και πόλωση, προκαλούν ζητήματα ολοκλήρωσης και ρατσιστικών κρουσμάτων.

Τα πιο πρόσφατα κοινωνικά, δημογραφικά και κοινωνικά δεδομένα που έχουν συλλεχθεί για τα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα, δείχνουν ότι οι τοπικές τάσεις διαφέρουν σημαντικά από αυτές σε επίπεδο κρατών. Οι ανισότητες μεταξύ των αστικών κέντρων καταγράφονται ως πολύ μεγαλύτερες από τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ Περιφερειών και χωρών. Η ανάλυση τους αποκαλύπτει τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την ευρωπαϊκή συνοχή. Οι βασικότερες προκλήσεις για την επίτευξη μιας αειφόρου αστικής ανάπτυξης αφορούν κυρίως στις δημογραφικές εξελίξεις, τις οικονομικές επιδόσεις και την ανταγωνιστικότητα, την αγορά εργασίας και τον κοινωνικό αποκλεισμό. (Urbact II, 2011)

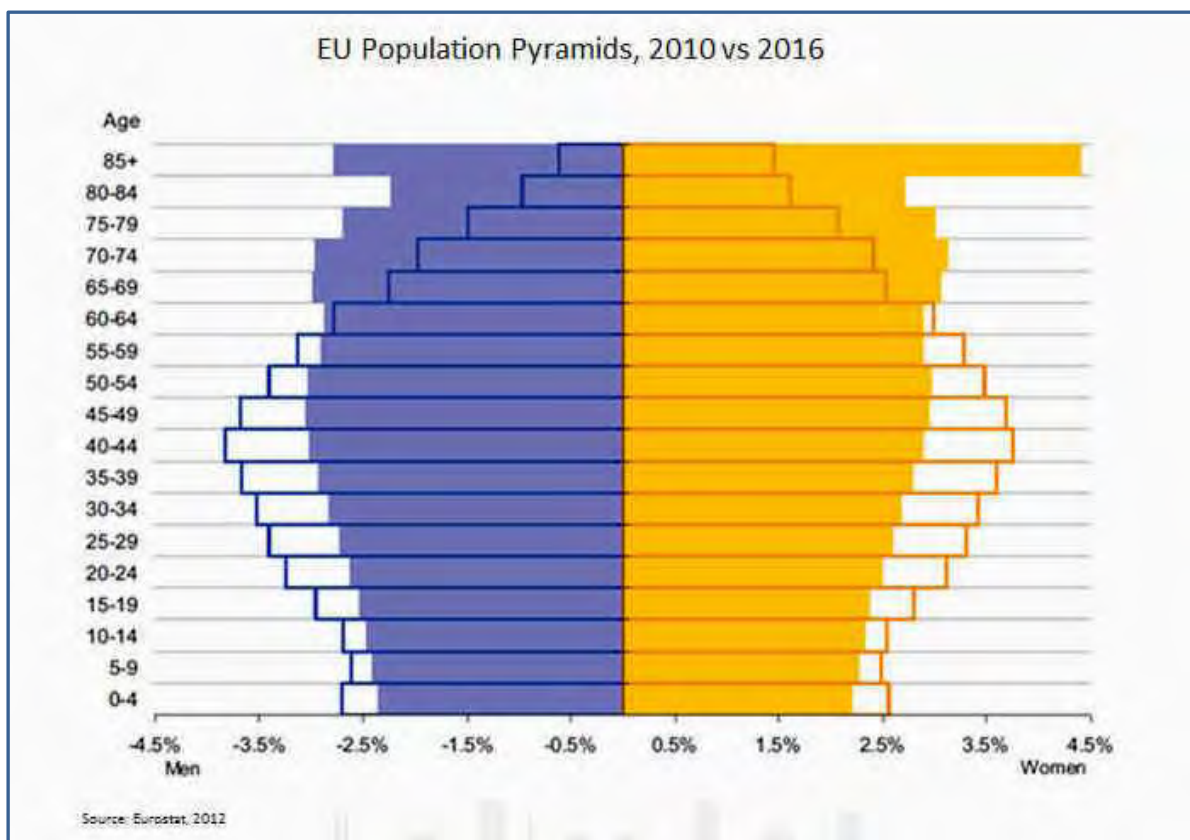
### **3.1.2 Δημογραφικές τάσεις της αστικής Ευρώπης.**

Πρόσφατες αναλύσεις αλλά και εμπειρικά δεδομένα καταδεικνύουν την πολύ στενή σχέση μεταξύ της αστικοποίησης και των δημογραφικών μεταβολών (Sato and Yamamoto, 2005). Η διερεύνηση των τάσεων πληθυσμιακής συγκέντρωσης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι δημογραφικές εξελίξεις, αποτελεί βασική ερευνητική παράλειψη (Grafeneder-Weissteiner and Prettner, 2013).

Τα δημογραφικά δεδομένα που αφορούν στις Ευρωπαϊκές πόλεις μεταβάλλονται μέσα σε κάθε χώρα, αλλά και από χώρα σε χώρα. Η γήρανση του πληθυσμού (Γράφημα 3.1) αποτελεί την σημαντικότερη τάση για τις πόλεις. Ενώ το φαινόμενο αυτό είναι πρόσφατο για χώρες όπως η Γαλλία, η Πολωνία και η Ρουμανία, αποτελεί κύριο διαχρονικό χαρακτηριστικό για τις πόλεις της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Γερμανίας, όπου το ποσοστό των ατόμων πάνω από 65 ετών είναι το μεγαλύτερο στην Ε.Ε. των 27. Σε αντίθεση, μια μειοψηφία πόλεων όπως είναι το Λονδίνο και ορισμένες Ολλανδικές, Δανέζικες και Λιθουανικές πόλεις, επιδεικνύουν

ένα μειούμενο ποσοστό ηλικιωμένων κατοίκων. Πόλεις όπως η Βιέννη, η Χάγη, οι Βρυξέλες, το Μπρίστολ και το Μπέλφαστ, δείχνουν δυνατότητες αντιστροφής της τάσης γήρανσης, ειδικότερα με την μετακόμιση καινούριων νέων και μεσήλικων κατοίκων στον ιστό τους. (State of European Cities Report, 2007)

**Γράφημα 3.1: Πληθυσμιακή πυραμίδα στην Ε.Ε., για τα έτη 2010 και 2016**

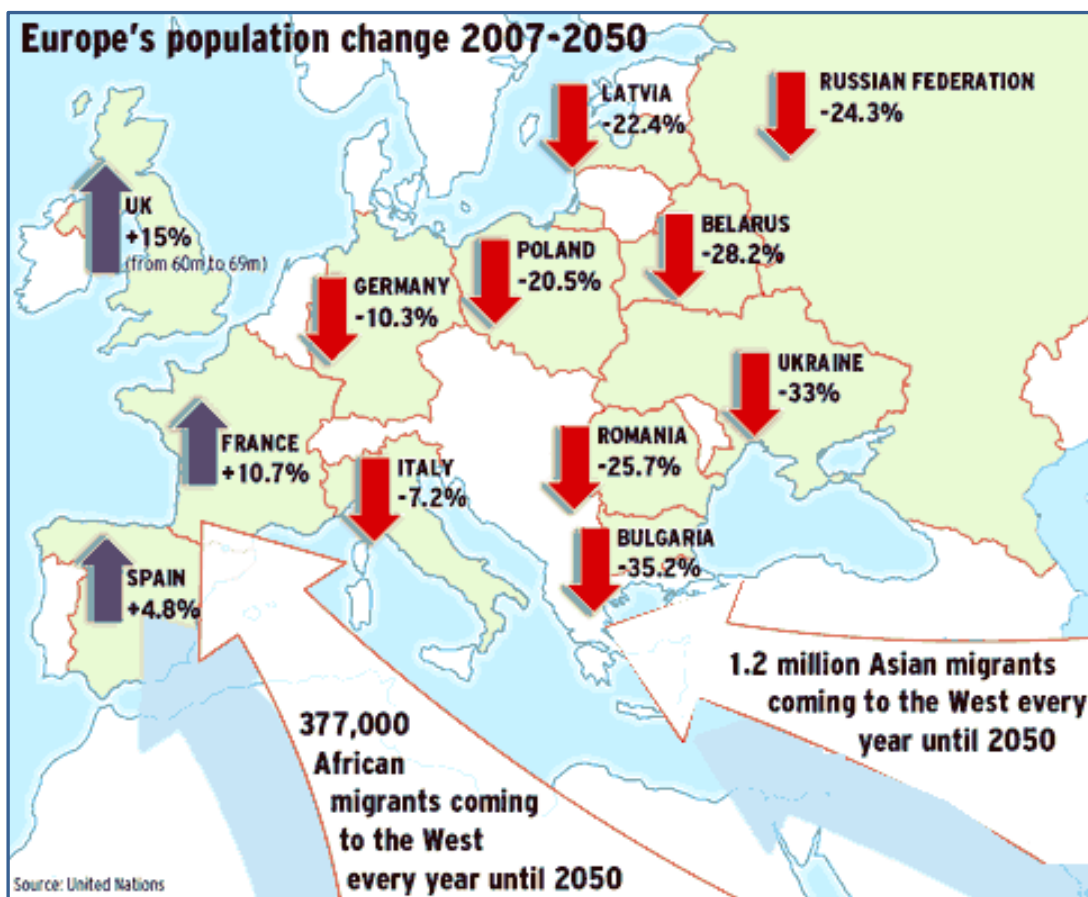


Πηγή: Eurostat, 2012

Οι δημογραφικές εξελίξεις σε Ευρωπαϊκό αστικό επίπεδο προκαλούν μια σειρά από ζητήματα για την εξέλιξη των πόλεων. Το μεγάλο κύμα γεννήσεων (baby boom) που ακολούθησε το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο μπαίνει στην έκτη δεκαετία της ζωής του, ενώ ο αριθμός των ατόμων πάνω από την ηλικία των 60 ετών αυξάνει κατά 2 εκατομμύρια κάθε χρόνο, διπλάσιο δηλαδή ρυθμό από ότι το 2008. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της Eurostat, το ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού προβλέπεται μέχρι το 2014 να αρχίσει να μειώνεται. Τα χαμηλά ποσοστά γεννητικότητας εξισορροπούνται, σε ορισμένο όμως βαθμό, από τα μεταναστευτικά κύματα. Οι δημογραφικές τάσεις δύναται να είναι πολύ διαφορετικές εάν

εξεταστούν σε μικρότερο επίπεδο χωρικής αναφοράς από αυτό της χώρας, δηλαδή σε επίπεδο Περιφέρειας ή πόλης. Επίσης, οι τάσεις αυτές δεν διαμορφώνονται μόνο από τους ρυθμούς γεννήσεων και το προσδόκιμο ζωής, αλλά συναρτώνται και από την κινητικότητα του πληθυσμού και την μετανάστευση. Στο Χάρτη 3.3 απεικονίζονται οι προβλέψεις των Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, στις πληθυσμιακές μεταβολές στην Ευρώπη μέχρι το 2050, σε συνδυασμό με τα μεταναστευτικά ρεύματα από την Αφρική και την Ασία.

Χάρτης 3.3: Προβλέψεις πληθυσμιακών μεταβολών μέχρι το 2050, από ΟΗΕ.



Πηγή: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

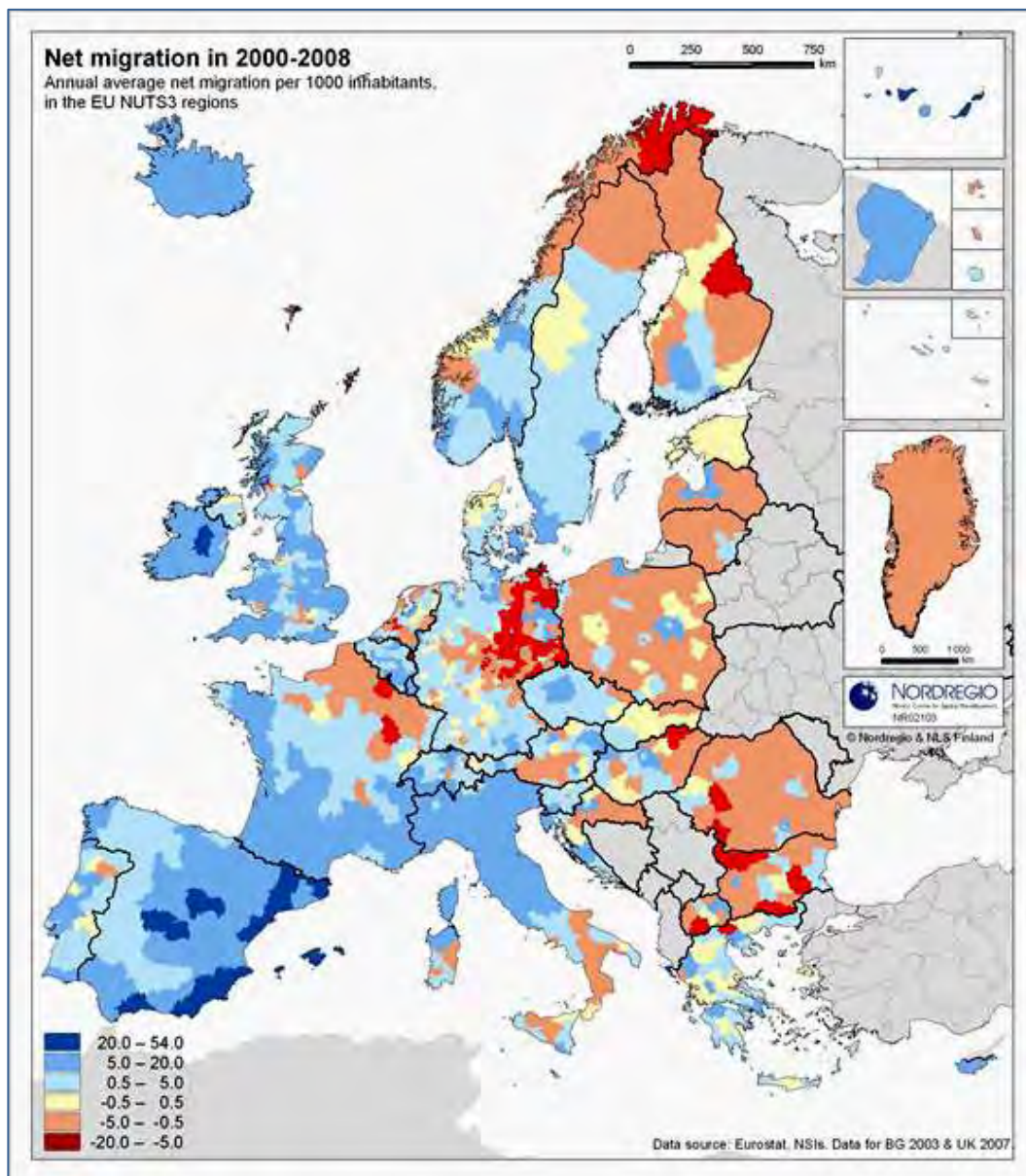
Μια σχετικά σταθερή δημογραφικά χώρα μπορεί να κρύβει σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ των αστικών κέντρων, ή μεταξύ των πόλεων και των αγροτικών περιοχών. Στα χρόνια αμέσως μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, ο δημογραφικός Ευρωπαϊκός δυναμισμός, προσέδωσε έναν πιο νεανικό χαρακτήρα στις πόλεις. Σύμφωνα με στοιχεία των Ηνωμένων Εθνών (United Nations, 2010), ο Ευρωπαϊκός αστικός πληθυσμός μεγεθύνθηκε κατά 90% μεταξύ του 1950



και 2009, όταν ο συνολικός πληθυσμός αυξήθηκε μόλις κατά 34%. Οι πληθυσμιακές ροές στις πόλεις εξισορρόπησαν την κατάσταση της πληθυσμιακής γήρανσης των υφιστάμενων κατοίκων, και σε αρκετές περιπτώσεις αναζωογόνησαν τον πληθυσμό της ευρύτερης αστικής περιφέρειας. Παρόλα αυτά, οι συγκεκριμένες εισροές προς τις πόλεις προβλέπεται να ανακοπούν, για δημογραφικούς και οικονομικούς κυρίως λόγους. Συνολικά, τα Ηνωμένα Έθνη προβλέπουν αύξηση του αστικού πληθυσμού στην Ευρώπη σε ποσοστό λίγο κάτω από το 10%, για την περίοδο 2009-2050, ενώ ο συνολικός πληθυσμός της ηπείρου αναμένεται να αρχίσει να μειώνεται από το 2025. (Cities of Tomorrow, 2011)

Σε γενικά πλαίσια μέχρι το 2004 και σύμφωνα με την Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 'State of Cities' (2010), στη βόρεια Ευρώπη, η αύξηση στον αστικό πληθυσμό οφείλεται σε μετανάστευση στον πυρήνα των πόλεων. Στην κεντρική Ευρώπη (Χάρτης 3.4), η πλειοψηφία των πόλεων χάνουν πληθυσμό εξαιτίας της φυγόκεντρης μετανάστευσης. Στη δυτική Ευρώπη, οι κεντρικές πόλεις της Γερμανίας παρουσιάζουν μικτές τάσεις από την επίδραση της μετανάστευσης, ενώ οι περισσότερες Ολλανδικές πόλεις έχουν θετικό ισοζύγιο από τις μεταναστευτικές ροές. Στη νότια Ευρώπη, η πλειοψηφία των πόλεων στην Ιταλία κερδίζει πληθυσμό, τη στιγμή που στην Ισπανία εμφανίζουν μικτές τάσεις. Ο αριθμός των μεταναστών προς τις Ισπανικές πόλεις είναι υψηλότερος από ότι αυτός προς τις βόρειες Ιταλικές. Οι Ισπανικές πόλεις στην ακτή της Μεσογείου προσελκύουν μετανάστες από χώρες εκτός της Ε.Ε., όπως και οι Ελληνικές πόλεις, ενώ οι περισσότεροι μετανάστες στις Ισπανικές ακτές του Ατλαντικού είναι γηγενείς. Οι πληθυσμιακές μεταβολές την περίοδο 1991-2004, δείχνουν γενικά ότι οι πρόσφατες εξελίξεις ευθυγραμμίζονται με τις μακροπρόθεσμες τάσεις. Ο πληθυσμός αυξήθηκε στις χώρες της βόρειας, δυτικής και νότιας Ευρώπης. Στην Πολωνία ορισμένες πόλεις βίωσαν μακροπρόθεσμη άνοδο, ωστόσο, γενικότερα στην κεντρική Ευρώπη η πλειοψηφία των πόλεων απώλεσε πληθυσμό.

**Χάρτης 3.4: Μεταναστευτικό ισοζύγιο ανά 1.000 κατοίκους στις περιοχές NUTS III της Ε.Ε., 2000-2008.**



Πηγή: Eurostat

Συνοψίζοντας, η κατάσταση στα δημογραφικά δεδομένα για την αστική Ευρώπη ποικίλει σε μεγάλο βαθμό και είναι σχετικά δύσκολο να αναγνωριστούν έγκυρες κοινές τάσεις για ομάδες πόλεων ή για ευρύτερες αστικές περιοχές. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι οι πρόσφατα μεγάλες πόλεις στον Ευρωπαϊκό οικονομικό πυρήνα και οι πόλεις της βόρειας Ευρώπης μεγεθύνθηκαν γρηγορότερα από τις μικρότερες πόλεις γενικότερα και τις πόλεις στην



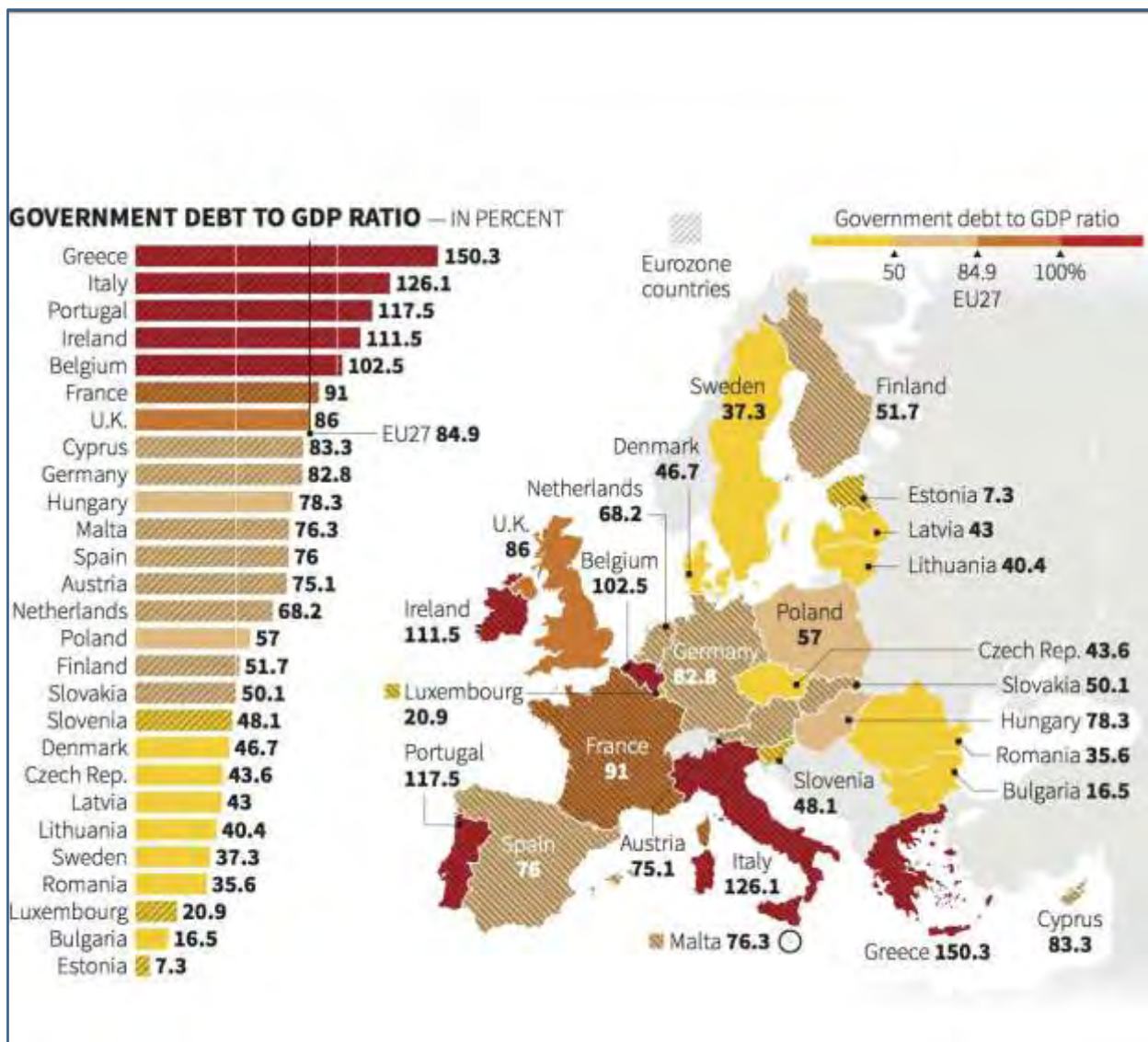
κεντρική Ευρώπη. Παρόλα αυτά, ειδικότερα στη δυτική και νότια Ευρώπη παρουσιάζονται μικτές τάσεις ανάπτυξης, σταθεροποίησης και κάμψης μεταξύ πόλεων διαφορετικής τυπολογίας, οι οποίες εξαρτώνται ιδιαίτερα και από τα μεταναστευτικά ρεύματα, μιας και δείκτες γεννητικότητας δείχνουν να υστερούν αυτών των της θνησιμότητας.

### **3.1.3 Οικονομικές τάσεις της αστικής Ευρώπης**

Η ερευνητική ενασχόληση με τη διερεύνηση των τάσεων των πόλεων, για το αν αναπτύσσονται ή βρίσκονται σε ύφεση, έχει αυξηθεί ιδιαίτερα τα τελευταία τριάντα χρόνια, κυρίως σε επίπεδο μεμονωμένων πόλεων και λιγότερο σε επίπεδο εθνικών αστικών συστημάτων. Με την ενοποίηση της Ευρώπης το 1992, εισήχθη στην αστική έρευνα και η Ευρωπαϊκή διάσταση, ενώ έχει αποδειχτεί ρεαλιστικά αδύνατο να εξαχθεί μια ενιαία θεωρία για την αστική ανάπτυξη στην Ευρώπη (Meijer, 1993). Ο τρόπος που έχουν εξελιχθεί τα επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων διαφοροποιείται και οι παράγοντες που τα επηρεάζουν δεν μπορούν να αποτυπωθούν ξεκάθαρα. Οι πόλεις που διαχρονικά είχαν έντονη βιομηχανική ανάπτυξη και εμφάνισαν υψηλούς δείκτες οικονομικών επιδόσεων (Friedrichs, 1993), είναι σε αρκετές περιπτώσεις και οι πόλεις που περικλείουν τα πρόσφατα χρόνια τα μεγαλύτερα Ευρωπαϊκά ποσοστά ‘αστικών νεόπτωχων’ ή ‘urban nouveau poor’ (Kaika, 2012).

Η Ευρώπη δεν βρίσκεται πια σε μια κατάσταση συνεχούς οικονομικής και δημογραφικής ανάπτυξης. Η ύφεση ή και εξαφάνιση παραδοσιακών κλάδων του μεταποιητικού τομέα, έχει οδηγήσει στην απώλεια πολλών θέσεων απασχόλησης και σε ένα χάσμα μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά εργασίας. Προκάλεσε ακόμα σοβαρά ζητήματα κοινωνικών ισορροπιών, πώλωσης και απώλειας αναπτυξιακής ταυτότητας για τα αστικά κέντρα (Popescu and Gavris, 2012), ενώ η μετανάστευση και η κινητικότητα που προκλήθηκε, δημιούργησε πιέσεις στα εθνικά συστήματα πρόνοιας. Η πρόσφατη χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση, της οποίας τα αρνητικά αποτελέσματα ακόμα εξελίσσονται, έχει φτωχύνει πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, τα χρέη των κυβερνήσεων έχουν αυξηθεί δραματικά, επιταχύνοντας πολωτικές διαδικασίες και φαινόμενα διαχωρισμού, με συνέπεια το ευρωπαϊκό μοντέλο αστικής ανάπτυξης να υπόκειται τελικά σε κρίση και εξέταση (Χάρτης 3.5).

Χάρτης 3.5: Το ύψος των χρεών των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων, σε σχέση με το ΑΕΠ, 2012

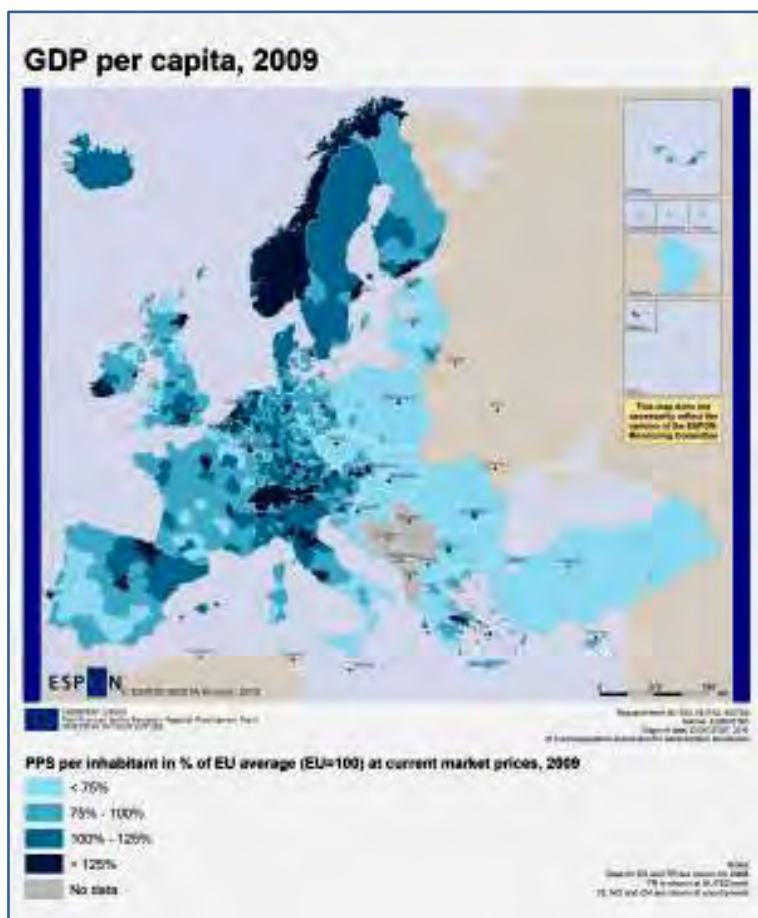


Πηγή: Eurostat

Μια πρόσφατη μελέτη του ευρωπαϊκού πλαισίου ESPON (2010), δείχνει ότι οι αστικές περιοχές συνεισφέρουν κατά κύριο λόγο στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της Ε.Ε. (Χάρτης 3.6). Συγκεκριμένα, πάνω από το ¼ του Ευρωπαϊκού ΑΕΠ παράγεται στα πολύ μεγάλα αστικά κέντρα (ή στις Μητροπολιτικές περιοχές), στις πόλεις εθνικής ή διεθνούς εμβέλειας παράγεται ¼ ακόμα του ΑΕΠ, ενώ το 30% παράγεται στις πόλεις περιφερειακής ή τοπικής σημασίας. Στην ίδια μελέτη αναφέρεται και η ύπαρξη ενός διαχωρισμού μεταξύ Δύσης και Ανατολής στην Ε.Ε. βάσει των οικονομικών επιδόσεων των πόλεων. Οι κάτοικοι

της βορειοδυτικής Ευρώπης κατέχουν μεγαλύτερη αγοραστική δύναμη, με το Λονδίνο, το Παρίσι, το Άμστερνταμ, τις Βρυξέλες, το Αμβούργο και τις Σκανδιναβικές πρωτεύουσες να κατέχουν τις πρώτες θέσεις. Αντίθετα, η αγοραστική δύναμη των κατοίκων των Νέων Κρατών Μελών βρίσκεται περίπου στο μισό του μέσου όρου της Ε.Ε. των 27 χωρών. Αξίζει επίσης να σημειωθεί, ότι από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, μέχρι την περίοδο που ξεκίνησε η οικονομική κρίση, η αγοραστική δύναμη των πόλεων της Ευρωπαϊκής περιφέρειας αυξάνεται ταχύτερα από ότι στις πόλεις του Ευρωπαϊκού πυρήνα, με τις πόλεις της Εσθονίας, της Σουηδίας και της Πολωνίας να προβάλλουν τους μεγαλύτερους ρυθμούς. Οι Ελληνικές και Ισπανικές πόλεις, στο ίδιο πλαίσιο, έχουν βιώσει και αυτές αναβάθμιση του επιπέδου διαβίωσης, ενώ παράλληλα το ΑΕΠ δεν αυξανόταν με τους ίδιους υψηλούς ρυθμούς στη Γερμανία, στην Αυστρία και στις Ιταλικές πόλεις.

**Χάρτης 3.6: ΑΕΠ κατά κεφαλή σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης, τρέχουσες τιμές, 2009**



Πηγή: ESPON, 2010

Βάσει των πορισμάτων της Έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ‘State of Cities’ (2010), στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, η μεγαλύτερη συγκέντρωση πλούτου εντοπιζόταν στις πρωτεύουσες τους, και επιβεβαιώνεται με αυτό τον τρόπο η μοναδική και κυρίαρχη θέση της πρωτεύουσας πόλης στα εθνικά αστικά συστήματα. Μάλιστα, σε οκτώ πρωτεύουσες το κατά κεφαλή ΑΕΠ εκτιμήθηκε το 2004 διπλάσιο από τον μέσο όρο της χώρας (Λονδίνο, Παρίσι, Βαρσοβία, Μπρατισλάβα, Σόφια, Βουκουρέστι, Πράγα, Βουδαπέστη, Ρίγα και Ταλίν).

Είναι γεγονός ότι η εξέλιξη της παραγωγικής βάσης και του πεδίου εξειδίκευσης των περισσότερων πόλεων, εξαρτάται από την μεταβαλλόμενη οργάνωση της βιομηχανικής παραγωγής και το περιεχόμενο του αυξανόμενου τριτογενή τομέα (Carlino et al., 2001). Το μερίδιο του τριτογενή τομέα στις πόλεις της Ευρώπης, είναι σταθερά υψηλότερο από το αντίστοιχο επίπεδο κάθε χώρας. Η συγκέντρωση των τριτογενών δραστηριοτήτων αποτελεί βασικό συστατικό της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης. Σύμφωνα με στοιχεία της τελικής Έκθεσης του ESPON (2010), ο βαθμός τριτογενοποίησης, ως ποσοστό απασχόλησης του εργατικού δυναμικού, το 2004 είναι υψηλότερος στη βόρεια και Δυτική Ευρώπη (λίγο πάνω από 70%), χαμηλότερος στη νότια Ευρώπη (60 – 70%) και πολύ χαμηλότερος στην κεντρική Ευρώπη (50-60%). Ορισμένες πόλεις σε χώρες όπως η Δανία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Ελβετία και η Μεγάλη Βρετανία έχουν καταλήξει να αποτελούν σχεδόν αποκλειστικά οικονομίες παροχής υπηρεσιών, αφού το αντίστοιχο ποσοστό απασχόλησης κυμαίνεται στο 90%.

Όπως έχει αναφερθεί, η απώλεια θέσεων εργασίας στον τομέα της μεταποίησης, δεν μείωσε μόνο τη ζήτηση για εργασία χαμηλής εξειδίκευσης, αλλά επηρέασε και τη ζήτηση για εργασία υψηλότερης κατάρτισης. Ένα σημαντικό ποσοστό των υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που αναπτύχθηκαν στις Ευρωπαϊκές πόλεις τις τελευταίες δεκαετίες, σχετιζόταν με τον χρηματοπιστωτικό τομέα, συμπεριλαμβανόμενου των νομικών και λογιστικών υπηρεσιών. Ο τομέας αυτός θεωρείται βασικό μέρος της σύγχρονης οικονομίας της γνώσης, όμως ο ρόλος του τα τελευταία χρόνια υπόκειται επανεξέτασης, στο πλαίσιο των τελευταίων δυσμενών οικονομικών συνθηκών. Η Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ‘Cities of Tomorrow’ (2011), αναφέρει ότι η μείωση των θέσεων εργασίας στην μεταποίηση, είναι δύσκολο να υποκατασταθεί από τη δημιουργία νέων, περισσότερο εξειδικευμένων και ανταγωνιστικών θέσεων. Η μετάβαση σε ένα περισσότερο καταρτισμένο εργατικό δυναμικό είναι δυσχερής, όταν παράλληλα οι μακροχρόνια άνεργοι αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα αναβάθμισης

των προσόντων τους και επανένταξης στην αγορά εργασίας. Επιπρόσθετα, το αναπτυξιακό μοντέλο που έχει επικρατήσει, λαμβάνοντας υπόψη και την απαγκίστρωση του από την απασχόληση, έχει οδηγήσει μεγάλο μερίδιο ανθρώπων εκτός αγοράς εργασίας ή να αναγκάζεται να αποδεχθεί ιδιαίτερα χαμηλόμισθες και ανειδίκευτες δουλειές. Η εξειδίκευση στον τριτογενή τομέα έχει μεγάλο εύρος και φαίνεται να υπάρχει άμεση σύνδεση με την αστική συγκέντρωση του οικονομικού πλούτου στον Ευρωπαϊκό πυρήνα (Duranton and Puga, 2005).

Στο ίδιο πλαίσιο, ο δημόσιος τομέας σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες οδηγείται στον περιορισμό των δαπανών του, είτε μέσω αποδεσμεύσεων υπαλλήλων, είτε μέσω συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα. Ορισμένες πόλεις που χαρακτηρίζονται από υψηλά ποσοστά απασχόλησης στο δημόσιο τομέα, αναμένεται να αντιμετωπίσουν σημαντικά προβλήματα, εάν δεν υπάρχει ισχυρή ζήτηση από τον ιδιωτικό τομέα. (The Urbact Tribune, 2012).

### **3.1.4 Οι ανισότητες, η απασχόληση και η κοινωνική συνοχή στις Ευρωπαϊκές πόλεις**

Παρότι τα επίπεδα διαχωρισμού στην Ευρώπη δεν είναι τόσο υψηλά όσο στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού (Musterd 2005), οι χωρικές και οι κοινωνικές ανισότητες δείχνουν να αυξάνονται τα τελευταία χρόνια στην αστική Ευρώπη. Η τάση αυτή εντοπίζεται σε πολλές πόλεις, όπως η Στοκχόλμη (Harsman, 2006), το Λονδίνο (Sassen, 1991), το Παρίσι (Pre'teceille, 2009) και η Ρώμη (Mudu, 2006). Λίγες είναι οι περιπτώσεις όπου εμφανίζεται σύγκλιση των ανισοτήτων, όπως για παράδειγμα στην Αθήνα (Maloutas, 2007) και στο Όσλο (Wessel, 2000). Οι εντεινόμενες αυτές ανισότητες προκύπτουν από τις ραγδαίες διαδικασίες της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, της αναδιάρθρωσης των συστημάτων προνοίας και της ευελιξίας στην κινητικότητα της εργασίας και του κεφαλαίου (DeFilippis, 2004).

Το ζήτημα της ανεργίας βρίσκεται πολύ ψηλά στην ατζέντα των προτεραιοτήτων για τις περισσότερες χώρες της Ε.Ε., και γίνεται κρισιμότερο πρόβλημα για πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ οι αιτίες της και η χωρική κατανομή στις πόλεις, έχει αποτελέσει σημαντικό πεδίο έρευνας (Zenou 2000 και 2006, White 1999). Τα επίπεδα απασχόλησης επηρεάζουν την κοινωνική συνοχή σε μια πόλη, αφού η απασχόληση αντιπροσωπεύει ουσιαστικά την

συμμετοχή της κοινωνίας στις παραγωγικές λειτουργίες, οπότε και συμβάλλει και στην κοινωνική ειρήνη.

Το ευρωπαϊκό πλαίσιο Urban Audit (2004), μέσα από την έρευνα του, έχει ήδη επισημάνει το παράδοξο των αστικών κέντρων, όπου αν και συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των ευκαιριών για απασχόληση, εμφανίζονται ταυτόχρονα τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας, σε σχέση με τους αντίστοιχους εθνικούς μέσους όρους. Στις περισσότερες χώρες τα επίπεδα απασχόλησης σε πόλεις, είναι υψηλότερα από τον εθνικό μέσο όρο μόνο σε μία ή δύο περιπτώσεις. Σύμφωνα με στοιχεία του Urban Audit για το 2004, τα επίπεδα ανεργίας στις πόλεις στη Βόρεια Ευρώπη είναι σχετικά χαμηλά (γύρω στο 5%) και οι διακυμάνσεις μεταξύ τους είναι μετριασμένες. Το εύρος διαφοροποιήσεων αυξάνεται στην Κεντρική Ευρώπη, όπου η ανεργία ήταν σχετικά χαμηλή (κάτω από 10%) σε ορισμένες χώρες, όπως η Τσεχία, η Ουγγαρία και η Σλοβενία, ενώ αρκετά υψηλότερη (γύρω στο 20%), σε χώρες όπως η Πολωνία και η Σλοβακία. Για τα 2/3 των πόλεων που συμμετέχουν στην έρευνα του Urban Audit, τα ποσοστά ανεργίας είναι υψηλότερα από το αντίστοιχο της χώρας τους. Παράλληλα, διαπιστώνεται ότι σε αρκετές πόλεις η προσφορά εργασίας δεν αντιστοιχεί στην τοπική ζήτηση, εξαιτίας των διαφορών στο επίπεδο εξειδίκευσης και της ελλιπούς σύνδεσης της αγοράς εργασίας με το ανθρώπινο δυναμικό.

Στο ίδιο πλαίσιο, τα αστικά κέντρα στο θέμα της απασχόλησης, περιλαμβάνουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στην ίδια τους την ευρύτερη αστική περιοχή. Οι πληθυσμιακές ομάδες που υποφέρουν περισσότερο από την ανεργία, τείνουν να εμφανίζουν συγκέντρωση σε συγκεκριμένες γειτονίες. Αυτό δεν αποτελεί χαρακτηριστικό μόνο των μεγαλύτερων αστικών κέντρων, αλλά και των μεσαίου μεγέθους πόλεων στον Ευρωπαϊκό χώρο. Σε πόλεις όπου το επίπεδο ανεργίας είναι παραπάνω από 10%, ο ίδιος δείκτης σε συγκεκριμένες γειτονίες της ίδιας πόλης, μπορεί να φτάνει και σε διπλάσιο ποσοστό, επιτείνοντας με αυτό τον τρόπο τα φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού. (Urbact II, 2011)

Τα αίτια για τα παραπάνω φαινόμενα είναι πολλαπλά και πολύπλοκα, και είναι δυνατόν να αναζητηθούν αρχικά, στον αριθμό και στο είδος των διαθέσιμων θέσεων απασχόλησης που είναι διαθέσιμες για έναν τοπικό πληθυσμό. Έπειτα, στο επίπεδο πρόσβασης που έχουν συγκεκριμένες μειονεκτούσες πληθυσμιακές ομάδες, που διακρίνονται από υψηλή αστική ανεργία, όπως οι νέοι άνθρωποι, οι μετανάστες και οι γυναίκες.

Σε επίπεδο ανάλυσης των εξελίξεων στον αστικό ιστό, για τα μεγάλα ανταγωνιστικά αστικά κέντρα διεθνούς εμβέλειας, μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι η ανεργία μετατοπίζεται χωρικά στις περιαστικές ζώνες. Εξαιτίας των επενδυτικών έργων εξευγενισμού των ιστορικών κέντρων που λαμβάνουν χώρα τα τελευταία χρόνια στις πόλεις αυτές, η τάση προαστιοποίησης ίσως να αρχίσει να αντιστρέφεται, και οι κάτοικοι και επιχειρήσεις να έλκονται περισσότερο για διαμονή και εργασία στο κέντρο. Ωστόσο, βάσει των υπάρχοντων εμπειρικών δεδομένων δεν επιτρέπεται με ασφάλεια ένα τέτοιο συμπέρασμα. Η χωρική εξέλιξη της απασχόλησης στα μεγάλα αστικά κέντρα και το αν βιώνεται μια διάχυση των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων ή μια επανασυγκέντρωση, αποτελεί από τα κύρια ζητήματα στη διεθνή βιβλιογραφία (Gilli 2009, Garcia-Lopez M. και Muniz I. 2010).

Σε γενικές γραμμές μέχρι τώρα, στις περιαστικές ζώνες των μεγάλων μητροπόλεων και αστικών περιοχών, η ανεργία είναι μικρότερη από τα επίπεδα που επικρατούν στον αστικό πυρήνα. Στα μικρότερα αστικά κέντρα, περιφερειακής εμβέλειας η ανεργία είναι μεγαλύτερη από ότι στον αστικό πυρήνα, ενώ το ίδιο συμβαίνει και στις μικρές πόλεις, όπου οι τάσεις προαστιοποίησης είναι περισσότερο εμφανείς, και οι κάτοικοι επιδιώκουν πιο ευρύχωρο και πράσινο οικιστικό χώρο. (State of European Cities Report, 2010)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι κοινωνικές ανισότητες αποτελούν έντονο αστικό φαινόμενο και επηρεάζει την ζωή στις πόλεις. Ο διαχωρισμός των ανθρώπων αφορά στην απασχόληση, στους πόρους, στις συνθήκες διαβίωσης, στην πρόσβαση στην εκπαίδευση, στο προσδόκιμο ζωής κτλ. Οι κοινωνικές ομάδες που υστερούν σε αυτές τις παραμέτρους, αντιμετωπίζουν περιπτώσεις κοινωνικού αποκλεισμού, και είναι κυρίως οι νέοι και οι μετανάστες.

Οι νέοι άνθρωποι και τα παιδιά είναι τα πρώτα συνήθως θύματα κοινωνικού αποκλεισμού στην Ευρώπη. Εκτιμάται, σύμφωνα με στοιχεία του Urban Audit (2004), ότι μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση κοντά στα 17 εκατομμύρια ή το 20%, των νέων κάτω από την ηλικία των 18 ζουν σε επίπεδα φτώχειας. Τα ποσοστά φυσικά διαφέρουν μεταξύ των Κρατών Μελών, από 5% στις Σκανδιναβικές χώρες, στο πολύ υψηλότερο 23% στην Ιταλία, Ισπανία και Ιρλανδία και στο κορυφαίο 25% στην Μεγάλη Βρετανία. Το έντονο φαινόμενο της πρόωρης σχολικής διαρροής και η ανεργία αποτελούν τα κεντρικά ζητήματα κοινωνικού αποκλεισμού για τα τους νέους. Η σχολική διαρροή είναι σημαντικό πρόβλημα κυρίως για τις Νότιες χώρες (Πορτογαλία, Ισπανία και Ιταλία) και τις Νοτιοανατολικές χώρες (Βουλγαρία, Ρουμανία), όπου ο συγκεκριμένος δείκτης ξεπερνάει το 20% των παιδιών σχολικής ηλικίας. Η ανεργία

των νέων καταλαμβάνει ποσοστά μεταξύ 5% και 40% και είναι ιδιαίτερα αυξημένη στα αστικά κέντρα.

Την σύγχρονη εποχή, το μεγαλύτερο μερίδιο των ξένων που διαμένουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, βρίσκεται στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, ενώ η ενσωμάτωση των μεταναστών και των απογόνων τους παραμένει σημαντική πρόκληση για τις Ευρωπαϊκές πόλεις. Αν και οι πόλεις είναι αυτές που σηκώνουν το μεγαλύτερο φορτίο, η χάραξη των μεταναστευτικών πολιτικών γίνεται συνήθως σε εθνικό επίπεδο. Οι πληθυσμιακές αυτές ομάδες δεν έχουν κατά κανόνα τα απαραίτητα μέσα για μια αξιοπρεπή διαβίωση στις πόλεις, και η ολοκληρωμένη ενσωμάτωση της θα πρέπει να αποτελεί βασικό συστατικό της Ευρωπαϊκής αστικής πολιτικής. (Cities of Tomorrow, 2011)

Συνολικά, η άνοδος των ανισοτήτων στις πόλεις εξηγείται στη βιβλιογραφία, από την μία, στο πλαίσιο μιας δραστηκής στροφής προς μια αστική ανάπτυξη που οδηγείται κυρίαρχα από την ελεύθερη αγορά, και από την άλλη ως μια απόρροια της σύγκρουσης μεταξύ των ιδιωτικών οικονομικών συμφερόντων και των συλλογικών κοινωνικών υποχρεώσεων (Haussermann και Haila, 2005). Σε σύγκριση με άλλες πόλεις σε άλλες Ηπείρους, οι Ευρωπαϊκές πόλεις διατηρούν ακόμα ισχυρή τοπική δημόσια εξουσία και μια ενεργή κοινωνικά κοινωνία. Ωστόσο, η επίδραση στις κοινωνικο-χωρικές δομές των πόλεων και η διαμόρφωση τους μέσα από την ευελιξία της συσσώρευσης, παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αδιερεύνητες. Οι ανισότητες, η ανεργία και ο κοινωνικός αποκλεισμός δεν αποτελούν απλοϊκά φαινόμενα αυστηρού διαχωρισμού πλούσιων και φτωχών κεντρικών ή περιφερειακών περιοχών, αλλά πολύ περισσότερο σύνθετες και δυναμικές διαδικασίες (Cassiers και Kesteloot, 2012).



### 3.2 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Ο άνθρωπος και η ποιότητα της ζωής του όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια αποτελούν επίκεντρο πολλών συζητήσεων και δράσεων. Για να εξασφαλιστεί όμως αυτή η ποιότητα, απαιτείται αντιμετώπιση πολύπλοκων προβλημάτων που καλύπτουν ένα ευρύτατο φάσμα ενεργειών που ξεκινά από έρευνες και πολιτικές που έχουν σχέση με την υγεία, την παιδεία και την απασχόληση και φτάνει μέχρι την προστασία του περιβάλλοντος και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς (Μητούλα, 2000). Τις τελευταίες δεκαετίες η γενικότερη αιφύρορς ανάπτυξη έχει συνδεθεί άρρηκτα με την αιφύρορς αστικοποίηση. (Shen et al., 2012)

Οι πόλεις αποτελούνται από ομάδες ανθρώπων που ζουν οργανωμένα σε περιορισμένο και συγκεκριμένο χώρο, βασιζόμενοι σε ένα σύστημα θεσμών, που παράγουν και διανέμουν οικονομικά αγαθά και άλλες αξίες. Οι κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές διαδικασίες μέσα στην πόλη, έχουν ταξινομήσει με την πάροδο των χρόνων λειτουργίες και χρήσεις γης, σε διαφορετικούς γεωγραφικούς χώρους, μεγιστοποιώντας ή ελαχιστοποιώντας την πρόσβαση των πολιτών σε αγαθά, όπως η κατοικία, η εργασία, η αγορά, το φυσικό περιβάλλον κ.ά. Οι πόλεις, λοιπόν, εκτός από συγκέντρωση ανθρώπων, αγαθών και κελυφών που εξυπηρετούν τις λειτουργίες τους, είναι και διανεμητικοί μηχανισμοί που στην εξελικτική τους πορεία, σε πολλές περιπτώσεις έχασαν τον έλεγχο και το επίκεντρο του σχεδιασμού τους ξέφυγε από τον άνθρωπο. Αυτό, είχε ως αποτέλεσμα να προκύψουν όλα τα σημερινά προβλήματα που δυσκολεύουν, υποβαθμίζουν και συχνά απειλούν τη ζωή των κατοίκων των πόλεων (Lefebvre, 1967).

Επισημαίνοντας τα κυριότερα σημεία της έκθεσης για τις Πόλεις του Αύριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2011), οι πόλεις αποτελούν βασικό παράγοντα για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρώπη αποτελεί μία από τις πλέον αστικοποιημένες ηπείρους του κόσμου. Σήμερα, πάνω από τα δύο τρίτα του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές και το ποσοστό αυτό συνεχίζει να αυξάνεται. Η ανάπτυξη των πόλεων θα καθορίσει τη μελλοντική οικονομική, κοινωνική και εδαφική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πόλεις διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο ως κινητήρια δύναμη της οικονομίας, ως χώροι διασύνδεσης, δημιουργικότητας και καινοτομίας καθώς και ως κέντρα υπηρεσιών για τις γύρω περιοχές τους. Λόγω της πυκνότητάς τους, οι πόλεις προσφέρουν τεράστιο δυναμικό για εξοικονόμηση

ενέργειας και μετάβαση προς μια οικονομία ουδέτερη, ως προς τις εκπομπές άνθρακα. Οι πόλεις είναι, εντούτοις, τόποι όπου συγκεντρώνονται η ανεργία, οι διακρίσεις και η φτώχεια. Τα διοικητικά όρια των πόλεων δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τη φυσική, κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική ή περιβαλλοντική πραγματικότητα της αστικής ανάπτυξης και χρειάζονται νέες μορφές ευέλικτης διακυβέρνησης.

Εξετάζοντας το συνολικό αναπτυξιακό πλαίσιο των ευρωπαϊκών πόλεων, αρχικά, μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι η δημογραφική αλλαγή οδηγεί σε σειρά προκλήσεων που διαφέρουν από πόλη σε πόλη, όπως η γήρανση των πληθυσμών, η συρρίκνωση των πόλεων ή οι έντονες διαδικασίες ανάπτυξης προαστίων. Η κοινωνική πόλωση και ο διαχωρισμός αυξάνονται, η πρόσφατη οικονομική κρίση διόγκωσε περαιτέρω τις επιδράσεις των διαδικασιών της αγοράς και τη βαθμιαία συρρίκνωση του κράτους πρόνοιας στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Ακόμη και στις πλουσιότερες πόλεις, οι διαχωρισμοί στην κοινωνία και στο χώρο αποτελούν διογκούμενα προβλήματα. (Vranken, 2011).

Έπειτα, η Ευρώπη δεν βρίσκεται πλέον σε κατάσταση συνεχούς οικονομικής ανάπτυξης και πολλές πόλεις, ειδικά μη πρωτεύουσες στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη, αλλά επίσης και παλιές βιομηχανικές πόλεις στη Δυτική Ευρώπη, αντιμετωπίζουν τη σοβαρή απειλή οικονομικής στασιμότητας ή υποβάθμισης. Οι οικονομίες με την τρέχουσα μορφή τους δεν είναι σε θέση να προμηθεύσουν θέσεις εργασίας για όλους. Η εξασθένηση της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης, απασχόλησης και κοινωνικής προόδου οδήγησε ένα ευρύτερο μερίδιο πληθυσμού εκτός της αγοράς εργασίας ή προς χαμηλότερης εξειδίκευσης και χαμηλότερης αμοιβής θέσεις εργασίας του τομέα υπηρεσιών. Οι ανισότητες στα εισοδήματα και η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης των φτωχών – σε ορισμένες γειτονιές, ο τοπικός πληθυσμός υποφέρει από συγκέντρωση ανισοτήτων, όσον αφορά την κακής ποιότητας στέγαση, την χαμηλής ποιότητας εκπαίδευση, την ανεργία και τις δυσχέρειες ή την έλλειψη δυνατότητας πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες (υγειονομική περίθαλψη, μεταφορές, ΤΠΕ) (Galafiti, 2011).

Οι διαδικασίες χωροταξικού διαχωρισμού, ως αποτέλεσμα κοινωνικής πόλωσης, καθιστούν για τις ομάδες χαμηλού εισοδήματος ή τις περιθωριοποιημένες ομάδες, όλο και δυσχερέστερη την εξεύρεση αξιοπρεπούς κατοικίας σε προσιτές τιμές. Ο αυξανόμενος αριθμός των «απορριπτόμενων από την κοινωνία», δύναται να οδηγήσει σε ανάπτυξη κλειστών μορφών υποκοουλτούρας με ουσιαστικά εχθρική στάση απέναντι στην επικρατούσα μορφή κοινωνίας

σε πολλές πόλεις. Η άναρχη εξάπλωση των πόλεων και η διασπορά των χαμηλής πυκνότητας οικισμών αποτελεί μία από τις κύριες απειλές για τη βιώσιμη εδαφική ανάπτυξη. Επίσης, οι υπηρεσίες κοινής ωφέλειας είναι υψηλότερου κόστους και δυσκολότερο να παρασχεθούν, οι εθνικοί πόροι γίνονται αντικείμενο υπερεκμετάλλευσης, τα δημόσια δίκτυα μεταφορών είναι ανεπαρκή και η χρήση του αυτοκινήτου, καθώς και η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο εσωτερικό και γύρω από τις πόλεις λαμβάνουν μεγάλες διαστάσεις. Τα αστικά οικοσυστήματα βρίσκονται υπό πίεση, ενώ η άναρχη εξάπλωση των πόλεων και η σφράγιση του εδάφους απειλούν τη βιοποικιλότητα και αυξάνουν τον κίνδυνο, τόσο για πλημμύρες, όσο και για έλλειψη του νερού. (Urbact II, 2011)

### 3.3 Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Το πιο αισθητό χαρακτηριστικό της σύγχρονης οικονομικής γεωγραφίας είναι η συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων κυρίως στα αστικά κέντρα. Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις που οδηγούν προς οικονομίες χωρίς εθνικά σύνορα, οι πόλεις ενισχύουν διαχρονικά την σημασία τους ως βασικές μονάδες των διεθνών οικονομικών συστημάτων (Fujita κ.α., 1999).

Οι αλλαγές στις παραγωγικές δομές των οικονομιών επηρεάζουν τη χωρική δομή των πόλεων, που σε μεγάλο βαθμό τις φιλοξενούν. Στην Ευρώπη η οικονομική ανάπτυξη στον 20<sup>ο</sup> αιώνα συμβάδισε με την αστικοποίηση του πληθυσμού (Πετράκος και Οικονόμου, 2000).

Σύμφωνα με τους Klaassen και Scimeni (1981), παρατηρούνται τέσσερις φάσεις του αστικού κύκλου, που συνδέονται με τις φάσεις εξέλιξης του παραγωγικού κύκλου. Αυτές είναι:

- Η Αστικοποίηση (Urbanization), στη φάση αυτή παρατηρούνται μετακινήσεις πληθυσμού από τις αγροτικές περιοχές προς τα αστικά κέντρα.
- Η Προαστιοποίηση (Suburbanization), στη φάση αυτή τα αστικά κέντρα επεκτείνουν την ανάπτυξη τους στα προάστια.
- Η Αποαστικοποίηση (Disurbanization) ή και Αποσυγκεντροποίηση (Deconcentration), όπου μειώνονται οι ρυθμοί αύξησης του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα και αυξάνονται οι ρυθμοί σε ορισμένα μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα.
- Η Επαναστικοποίηση (Reurbanization) ή Επανασυγκεντροποίηση (Reconcentration), όπου εντοπίζεται μια επανάκαμψη του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Σύμφωνα με τους Πετράκο και Οικονόμου (1999), η περίοδος της αστικοποίησης είναι χρονικά μεγαλύτερη και διαρκεί από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης έως και τις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, ανάλογα με το επίπεδο ανάπτυξης κάθε Ευρωπαϊκής χώρας. Ο βασικός λόγος συγκέντρωσης του πληθυσμού στις μεγάλες πόλεις (όπως έχει ήδη αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο) είναι οι εξωτερικές οικονομίες κλίμακας (agglomeration economies), οι οποίες αποτελούν εκφράζουν ουσιαστικά τα οφέλη που προκύπτουν για τις επιχειρήσεις από το υψηλότερο επίπεδο δραστηριότητας και υπηρεσιών (urbanization economies), την συσπείρωση ομοειδών επιχειρήσεων (localization economies) και τα οφέλη από την εγγύτητα στις διακλαδικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ επιχειρήσεων (industrial complex economies).

Οι Cohen και Paul (2005), αναφέρουν ότι οι οικονομίες κλίμακας στην επιλογή χωροθέτησης μιας βιομηχανίας και για το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης παραμένουν ιδιαίτερα σημαντικές. Με την τοποθέτηση μιας βιομηχανίας σε εγγύτητα με άλλες ομοειδείς επιχειρήσεις στη διάσταση των προμηθευτών και της ζήτησης, προκύπτουν οικονομικά κίνητρα συνεργασίας, με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας και την μείωση των κοστών. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι είναι δυνατό να αναπτυχθούν και αντίθετες δυνάμεις προς τις οικονομίες κλίμακας, όπως είναι οι μεγάλες πυκνότητες, ο κορεσμός και ο υψηλός ανταγωνισμός, με συνέπεια την επιλογή εγκατάστασης της επιχείρησης σε μια πιο αγροτική τοποθεσία.

Για τις χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου, που είχαν πιο περιορισμένη βιομηχανική βάση, η διαδικασία της αστικοποίησης και της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων διήρκησε περισσότερο. Για την Ελλάδα για παράδειγμα ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1970, οφειλόταν όμως και σε άλλες παραμέτρους, όπως στην εσωτερική μετανάστευση.

Η περιαστικοποίηση έκανε την εμφάνιση της τη δεκαετία του 1960, ως απόρροια της μετακίνησης σημαντικού αριθμού βιομηχανιών από το κέντρο των πόλεων στην περίμετρο τους και σε εξωαστικό χώρο. Η βιομηχανία προέβη στην αναζήτηση μεγαλύτερων χώρων, υπό την επίδραση των τεχνολογικών αλλαγών και της αυξανόμενης ζήτησης (Modarres και Kirby, 2010). Παράλληλα, το κόστος γης στο εσωτερικό ιστό των πόλεων αυξανόταν, καθώς τις κεντρικές τοποθεσίες εποφθαλμιούσαν ο δημόσιος και ο τριτογενής τομέας. Η κατοικία με την σειρά της, επηρεάστηκε χωρικά, με αποτέλεσμα την επέκταση του αστικού ιστού. Ο Kotkin (2006), αναφέρει χαρακτηριστικά, ότι όσο και ελκυστικό να είναι το κέντρο μιας πόλης, η ανάπτυξη του πληθυσμού και της απασχόλησης θα λάβει χώρα στην περιφέρεια της. Στην περίοδο αυτή, στον Νότο η πίεση για βιομηχανική αποκέντρωση ήταν μικρότερη, λόγω του μικρότερου βαθμού βιομηχανικής δραστηριότητας και εξαιτίας των χαλαρότερων πλαισίων πολεοδομικού σχεδιασμού.

Μια δεκαετία μετά, μέσα στο 1970, οι ρυθμοί μεγέθυνσης των αστικών κέντρων μειώθηκαν και μια διαδικασία αποσυγκεντροποίησης άρχισε να γίνεται πρώτα αισθητή στην Αμερική (Berry, 1976) και έπειτα στην Ευρώπη (Bontje, 2001). Παράλληλα, οι ρυθμοί δημογραφικής αύξησης των αγροτικών περιοχών και των μικρότερων πόλεων ανέβηκαν (Barcus, 2004), η τάση αυτή εντοπίστηκε και πάλι πρώτα στο Βορρά της Ευρώπης, ενώ στο Νότο εμφανίστηκε καθυστερημένα και με μικρότερη ένταση. Η εξέλιξη αυτή προέκυψε από την αδυναμία των

μητροπολιτικών κέντρων να ανανεώσουν τις θέσεις εργασίας, στο πλαίσιο της κάμψης της βιομηχανικής δραστηριότητας (Πετράκος και Οικονόμου, 1999). Σε πολλές Μεσογειακές πόλεις, όπως το Μιλάνο, η Αθήνα, η Λισσαβόνα, η Ρώμη, τα υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα τείνουν να συγκεντρώνονται στο κέντρο, ενώ τα χαμηλότερα στον περιφερειακό χώρο, φαινόμενο που ερχόταν σε αντίθεση με τα χωρικά πρότυπα των περισσότερων πόλεων του Βορρά (Leondidou, 1994). Η ‘αντοχή’ των Νοτιο-Ευρωπαϊκών πόλεων στην συγκέντρωση σχετιζόταν με την συνεχιζόμενη ακόμα αγροτική έξοδο και με τις πιο ισχυρές κοινωνικές δομές, όπως είναι η οικογένεια (Getimis και Economou, 1993)

Οι Πετράκος και Οικονόμου (1999), περιγράφουν ότι η εξέλιξη της αποαστικοποίησης συνδέθηκε κυρίως με την έξοδο της βιομηχανίας από τα κέντρα των μεγάλων πόλεων, ενώ οι μικρότερες πόλεις που διέθεταν πλεονεκτική θέση σε σχέση με τα δίκτυα μεταφοράς και φθηνότερη γη, προσέλκυαν ευκολότερα επιχειρήσεις. Οι ραγδαίες, επίσης, εξελίξεις στον τηλεπικοινωνιακό τομέα και στις μεταφορές, έδωσαν τη δυνατότητα αποκόλλησης του διοικητικού κέντρου μιας επιχείρησης από το παραγωγικό τους τμήμα. Σε γενικές γραμμές, οι οικονομίες συγκέντρωσης των αστικών κέντρων που ευνοούσαν την περαιτέρω αστικοποίηση, άρχισαν να εξαντλούνται στη δεκαετία του 1970, λόγω της αύξησης των αστικών προβλημάτων και της φορολογίας.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, οι πρωτεύουσες και τα μητροπολιτικά κέντρα, άρχισαν να επανακτούν την αρχική τους θέση και να ενισχύουν την πληθυσμιακή τους πυκνότητα (Lever και Champion, 1996). Η τάση αυτή όμως δεν αφορούσε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα, αφού σε ορισμένα από αυτά η αποαστικοποίηση συνεχίστηκε με βραδύτερους ρυθμούς (Cheshire, 1995). Το φαινόμενο αυτό της επαναστικοποίησης είχε τις βασικές του ρίζες στην αύξηση του τριτογενή τομέα, όπου αναπτύχθηκαν στα μητροπολιτικά κέντρα και στους παραδοσιακούς πόλους ανάπτυξης. Οι μεγαλύτερες πόλεις που αποτελούσαν κομβικά σημεία ενός παγκοσμίου οικονομικού δικτύου, συγκέντρωναν υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, γραφεία συμβούλων και νομικά γραφεία και παρείχαν εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό (Lever και Champion, 1996).

Ο Beyers (2002), εμπλουτίζει την παραπάνω προσέγγιση, αναφέροντας ότι οι επιχειρηματίες επιλέγουν τον τόπο εγκατάστασης της δραστηριότητάς τους, όχι με παραδοσιακά κριτήρια ελαχιστοποίησης του κόστους, αλλά βασιζόμενοι στη μέγιστη αξιοποίηση των

τηλεπικοινωνιακών δυνατοτήτων, σε συνδυασμό με τα οφέλη της εγγύτητας στα διοικητικά κέντρα των πόλεων υψηλού προφίλ.

Μια σημαντική διαδικασία που φαίνεται να ενισχύει τα μεγάλα αστικά κέντρα στην Ευρώπη είναι η διαδικασία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης μέσα από την προώθηση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς. Η ενοποίηση της αγοράς και η απαλοιφή των εθνικών συνόρων ενισχύουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων και ιδιαίτερα αυτές του Βορρά (Petraikos, 1997). Ο Λαμπριανίδης (2002) υπερθεματίζει, αναφέροντας ότι το σύστημα αστικών κέντρων της Ευρώπης παρουσιάζει ανισοροπίες, οι οποίες εντείνονται με τη διαδικασία της διεθνοποίησης της οικονομίας και με την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Λαμβάνοντας υπόψη, την επαναστικοποίηση σε επιλεγμένα μεγάλα αστικά κέντρα των τελευταίων δύο δεκαετιών, μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι μελλοντικά το επίπεδο ελκυστικότητας των πόλεων θα σχετίζεται με την υπάρχουσα δημογραφική σύνθεση και το ύψος των αστικών και κυρίως των περιβαλλοντικών προβλημάτων που θα χαρακτηρίζουν ένα αστικό κέντρο.

### **3.3.1 Τα αστικά συστήματα και ο χωρικός σχεδιασμός στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γερμανία**

#### Το Βρετανικό αστικό σύστημα και το πλαίσιο σχεδιασμού

Παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικά στοιχεία του χωρικού σχεδιασμού της Μεγάλης Βρετανίας και της Γερμανίας. Τα αστικά συστήματα των δύο χωρών αποτελούν δύο διαφορετικές δομές, αφού η Αγγλία εκφράζει ένα μονοκεντρικό υψηλής συγκέντρωσης αστικό σύστημα, ενώ η Γερμανία αποτελεί ένα πιο ισοροπημένο αστικό σύστημα, που προσομοιάζει στην κατανομή της θεωρίας των κεντρικών τόπων.

Το Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού (Town and Country Planning) στη Βρετανία είναι επηρεασμένο από τη διοικητική δομή της χώρας, η οποία είναι συγκεντρωτική, αλλά και με ταυτόχρονα μικρά δείγματα μιας περιφερειοποίησης, που όμως απέχουν πολύ από την ομοσπονδιακή δομή της Γερμανίας. Το σύστημα χωρικού σχεδιασμού έχει διαφορές από αυτά της Σκοτίας, της Βόρειας Ιρλανδίας και της Ουαλίας, ωστόσο επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τα υπόλοιπα τρία. Ο στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός στην Αγγλία βασίζεται σε δύο πυλώνες,

σε ένα Πλαίσιο σχεδίων και οδηγιών (Framework of plans) και στον έλεγχο της οικοδομικής δραστηριότητας και των αλλαγών χρήσεων γης (Development control). Το Πλαίσιο σχεδίων και οδηγιών έχει στόχο τη χωρική οργάνωση του συνόλου της χώρας, την προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική και αειφορική ανάπτυξη, ενώ συνολικά ο σχεδιασμός διακρίνεται σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου, αν και δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα, δείχνει να επηρεάζει την εθνική χωρική πολιτική, σε επίπεδο πολιτικών και προτεραιοτήτων. (Γιακοπούλου, 2006)

Σύμφωνα με τον Parkinson (2007), Η Μεγάλη Βρετανία είναι η πρώτη χώρα στον κόσμο που αστικοποιήθηκε. Μέχρι τις αρχές του 1850, ο μισός πληθυσμός της διέμενε σε αστικές περιοχές, ενώ στις αρχές του 2000 το αντίστοιχο ποσοστό ξεπερνάει το 80%. Όπως και σε άλλες χώρες της Ε.Ε., έτσι και στη Βρετανία δεν είναι εύκολο να οριστεί το αστικό κέντρο, και ιδιαίτερα τα οικονομικά και κοινωνικά τους όρια. Μια λογική ιεράρχηση και ταξινόμηση είναι η εξής: 1. Το Λονδίνο, που είναι το μεγαλύτερο και σημαντικότερο οικονομικά αστικό κέντρο, 2. Οι οκτώ μεγάλοι αστικοί πόλοι, το Μπέρμινχαμ, το Μπρίστολ, το Λιντς, το Λίβερπουλ, το Μάντσεστερ, το Νιούκαστλ, το Νόττινχαμ και το Σέφιλντ, τα οποία αποτελούν βιομηχανικά αστικά κέντρα που υπόκεινται διαδικασία παραγωγικής αναδιάρθρωσης, 3. Οι 28 υπόλοιπες μητροπολιτικές περιοχές και 4. Οι μικρότερες αλλά σημαντικές μητροπολιτικές περιοχές. Από άποψη αστικής πολιτικής (Aiken κ.α., 1987), την μεγαλύτερη προσοχή τραβάνε οι δύο πρώτες κατηγορίες και ιδιαίτερα οι οικονομικοί ρόλοι και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ του Λονδίνου και των οκτώ μεγάλων αστικών πόλων.

Οι βασικές τάσεις (Champion, 2002) που χαρακτηρίζουν το Βρετανικό αστικό σύστημα είναι:

- Η οικονομική αναδιάρθρωση, μέσω της μεταβάλλουσας διεθνούς οικονομίας, και η απώλεια οικονομικής δραστηριότητας των βιομηχανικών πόλεων. Τις τελευταίες δεκαετίες φαίνεται οι μη αστικές περιοχές να τα πήγανε καλύτερα οικονομικά από τις αστικές, με εξαίρεση το Λονδίνο.
- Η δημογραφική ενίσχυση των τελευταίων δεκαετιών του Νότου της χώρας, η πληθυσμιακή απογύμνωση του αστικού Βορρά και παράλληλα η ενίσχυση του αγροτικού Νότου.
- Η τάση περιαστικοποίησης από τις πόλεις στα προάστια και στις μικρότερες αστικές και αγροτικές περιοχές, αν και η τάση αυτή έχει επιβραδυνθεί τα τελευταία χρόνια.



- Η κυριαρχία του Λονδίνου, αφού κυριαρχεί στο Βρετανικό αστικό σύστημα, οικονομικά, θεσμικά, πολιτικά και πολιτιστικά.

### Το Γερμανικό αστικό σύστημα και το πλαίσιο σχεδιασμού

Σε ότι αφορά το Γερμανικό αστικό σύστημα (Kunzmann, 2007), πρέπει αρχικά να σημειωθεί ότι η Γερμανία, παρά την ενοποίηση το 1989 παραμένει ουσιαστικά μια διαιρεμένη χώρα. Τα αστικά προβλήματα στα κρατίδια της Δυτικής Γερμανίας είναι πολύ διαφορετικά από αυτά της Ανατολικής. Ενώ οι περισσότερες πόλεις στο Δυτικό τμήμα αναπτύσσονται οικονομικά και δημογραφικά, στο Ανατολικό τμήμα υποφέρουν από πληθυσμιακή ερήμωση, με ότι συνεπάγεται για την στέγαση, την τοπική ανάπτυξη και τις αστικές υποδομές. Επιπρόσθετα, οι Γερμανικές πόλεις αντιμετωπίζουν σημαντικά θέματα με την επάρκεια των προϋπολογισμών τους, εξαιτίας των ομοσπονδιακών πολιτικών, της απορρύθμισης και της βιομηχανικής ύφεσης. Κατά συνέπεια, προκύπτουν πολλές δυσκολίες στην ικανότητα των πόλεων να διατηρήσουν τις φυσικές, κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές, και αυτό ισχύει ιδιαίτερα και για την πρωτεύουσα της χώρας το Βερολίνο. Οι αστικές συνθήκες διαφοροποιούνται σημαντικά μεταξύ αστικών περιοχών στο δυτικό μέρος της πρωτεύουσας και το ανατολικό, ενώ ταυτόχρονα μια πιο ευημερούσα προαστιακή ζώνη αναδύεται.

Συνολικά, εξαιτίας των παραπάνω εξελίξεων και στο πλαίσιο της Γερμανικής αστικής στρατηγικής, τα τελευταία χρόνια ανέκυψαν ζητήματα σχετικά με τις μεταναστευτικές πολιτικές, την αυξανόμενη ανεργία, τη φορολογική πολιτική και τη δημογραφική ύφεση. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ελλάδα, η αστική πολιτική σε εθνικό επίπεδο είναι εξόχως αποδυναμωμένη στη Γερμανία. Βάσει του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει περιορισμένη πολιτική επιρροή στα κρατίδια και στις τοπικές τους κυβερνήσεις. Η κεντρική κυβέρνηση εκδίδει τους γενικούς νόμους για την αστική ανάπτυξη, κυρίως μέσα από τον Ομοσπονδιακό Κατασκευαστικό Κώδικα (Bundesbaugesetz), που περιλαμβάνει την Ομοσπονδιακή Πράξη Χωρικού Σχεδιασμού (Bundesraumordnungsgesetz) και την Ομοσπονδιακή Πράξη Διευθέτησης Χρήσεων Γης (Baunutzungsverordnung), που επιθεωρούν την αστική και χωρική ανάπτυξη. Όλα τα Γερμανικά κρατίδια, ιδίως τα μεγαλύτερα όπως της Βαυαρίας και της Βεσφαλίας, έχουν τις δικές τους αστικές πολιτικές και προγράμματα, και λειτουργούν συμπληρωματικά στις εθνικές στρατηγικές, προωθώντας καινοτόμες

παρεμβάσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν τις ιδιαίτερες ανάγκες της κάθε περιοχής. Βασιζόμενες οι τοπικές αρχές στο συνταγματικό καθεστώς της χώρας, οι τοπικές κυβερνήσεις έχουν την πλειονότητα των αρμοδιοτήτων στο να χειρίζονται τα δικά τους θέματα, όχι όμως και στα οικονομικά ζητήματα, όπου υπάρχουν περιορισμοί από το κεντρικό χρηματοδοτικό σύστημα.

## 3.4 Η ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ Η ΙΕΡΑΡΧΙΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

### 3.4.1 Ορισμός των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων

Βάσει της Έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Cities of Tomorrow (2011), υπάρχει πληθώρα ορισμών για το 'αστικό κέντρο'. Ένα αστικό κέντρο μπορεί να αναφέρεται σε μια διοικητική μονάδα ή σε συγκεκριμένη πληθυσμιακή πυκνότητα. Γίνεται διάκριση μεταξύ πόλεων (towns) και αστικών κέντρων (cities) ως εξής: οι πόλεις έχουν πληθυσμό μεταξύ 10.000 και 50.000 κατοίκων, ενώ τα αστικά κέντρα πάνω από 50.000. Το αστικό κέντρο, επίσης, μπορεί να αναφέρεται γενικότερα σε αστικό τρόπο ζωής, συγκεκριμένα κοινωνικά ή πολιτιστικά χαρακτηριστικά, όπως και σε λειτουργικά μέρη οικονομικών δραστηριοτήτων και ανταλλαγών. Κατ' επέκταση, ένα αστικό κέντρο στην Ευρώπη μπορεί να αναφέρεται σε δύο διαφορετικές συνθήκες. Από την μία στο 'de jure' αστικό κέντρο (διοικητικά αστικό κέντρο), και από την άλλη στο 'de facto' αστικό κέντρο (η μεγαλύτερη κοινωνικοοικονομική συγκέντρωση). Το 'de jure' αστικό κέντρο αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στην ιστορική πόλη με σαφή όρια και ξεκάθαρα ορισμένο κέντρο πόλης. Το 'de facto' αστικό κέντρο αντιστοιχεί σε μια κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα, που έχει προσεγγιστεί μέσω ενός μορφολογικού ή λειτουργικού ορισμού. Για λόγους διευκόλυνσης της ανάλυσης της αστικής οικονομικής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάστηκε με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), ώστε να προκύψει ένας συγκεκριμένος ορισμός του Ευρωπαϊκού αστικού κέντρου, βάσει ελάχιστης πυκνότητας και ελάχιστου αριθμού κατοίκων. Αυτός ο ομογενοποιημένος ορισμός περιλαμβάνει τις παρακάτω παραμέτρους:

- Ένα αστικό κέντρο συνίσταται σε έναν ή περισσότερους Δήμους (τοπική διοικητική μονάδα επίπεδου 2 – local administrative unit level 2).
- Τουλάχιστον ο μισός πληθυσμός των κατοίκων κατοικεί σε αστικό πυρήνα.
- Ο συγκεκριμένος αστικός πυρήνας έχει τουλάχιστον 50.00 κατοίκους και αποτελείται από συνεχόμενο αστικό ιστό ενός χιλιομέτρου υψηλής πυκνότητας, και η πυκνότητα είναι τουλάχιστον 1.500 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Με την συμπλήρωση του καθορισμού του συνόλου των αστικών κέντρων, εισάγεται η έννοια Λειτουργική Αστική Περιοχή (ΛΑΠ – Functional Urban Region), και αναφέρεται για πρώτη φορά στη βιβλιογραφία από τους Hall and Hay (1980), σε μια προσπάθεια χωρικού

προσδιορισμού της οικονομικής εμβέλειας των αστικών κέντρων. Ο λειτουργικός αστικός χώρος αντιμετωπίζεται ως μια σφαίρα οικονομικής επιρροής, η οποία εκτείνεται πέραν των πολεοδομικών και διοικητικών ορίων της πόλης.

Υιοθετώντας βασικά σημεία της εργασίας των Αρβανιτίδη και Δωρή (2011), οι Cheshire και Hay παρέχουν το 1989 έναν πρώτο αναλυτικό ορισμό, σύμφωνα με τον οποίο οι ΛΑΠ προσδιορίζονται από ένα "αστικό πυρήνα" και τους όμορους οικισμούς του, οι οποίοι είναι οικονομικά και κυρίως εργασιακά, εξαρτώμενοι από αυτόν. Το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999) αναφέρεται σε Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, οι οποίες αποτελούνται από έναν αστικό πυρήνα και όμορες συνδεδεμένες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, η στατιστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Eurostat, Urban Audit) εισάγει την έννοια της "Ευρύτερης Αστικής Ζώνης" (Larger Urban Zone – LUZ). Κάθε LUZ περιλαμβάνει ένα αστικό Πυρήνα, ορισμένο σε επίπεδο δήμου ή συμπλέγματος δήμων, συν τους γειτονικούς δήμους από τους οποίους ο πυρήνας δέχεται το 20% (μειωμένο όριο) ή το 15% (διευρυμένο όριο) του εργατικού τους δυναμικού (Carlquist, 2006).

Μια πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια θεωρητικής και εμπειρικής διερεύνησης όλων των ΛΑΠ (και όχι μόνο των μητροπολιτικών) στην Ευρώπη αναπτύχθηκε από το πρόγραμμα ESPON (2006α, 2006β). Περιελάμβανε τη μελέτη 29 Ευρωπαϊκών χωρών (EE27 συν τη Νορβηγία και την Ελβετία) προτείνοντας κατάλληλα κριτήρια προσδιορισμού των ΛΑΠ (Χάρτης 3.7).

Το ESPON ορίζει τις ΛΑΠ (Αρβανιτίδης και Δωρή 2011), ως χωρικές ενότητες οι οποίες αποτελούνται από έναν πυρήνα αστικών συγκεντρώσεων και μια περιαστική ζώνη (όχι απαραίτητα ίδιου αστικού χαρακτήρα) μέσα στα οποία λαμβάνουν χώρα καθημερινές μετακινήσεις, με σκοπό κυρίως την εργασία, αλλά και το εμπόριο, τις αγορές, τη διασκέδαση ή την ψυχαγωγία. Αν μια ορισμένη μερίδα εργαζομένων διαμένουν στα προάστια και μετακινούνται καθημερινά στο εγγύς αστικό κέντρο, ή αντίστοιχα κατοικούν μέσα στο αστικό κέντρο και εργάζονται σε μια περιαστική περιοχή, τότε η συγκεκριμένη περιοχή θεωρείται ότι συνδέεται λειτουργικά με την πόλη και αποτελεί τμήμα της ΛΑΠ της (Antikainen, 2005).

Στη συνέχεια το ESPON προχωρά στη διατύπωση κριτηρίων για τον εμπειρικό προσδιορισμό των ΛΑΠ στην Ευρώπη. Δυο ομάδες τέτοιων κριτηρίων υπάρχουν: της "λειτουργικής κλίμακας" και της "δυναμικής εμβέλειας". Η πρώτη ομάδα δίνει έμφαση σε μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά κλίμακας της αστικής περιοχής, ενώ η δεύτερη στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ περιοχών.

Οι προϋποθέσεις που καθιστούν μια περιοχή "λειτουργική", είναι μια από τις παρακάτω:

- η περιοχή πρέπει να έχει συνολικό πληθυσμό πάνω από 50.000 κατοίκους με αστικό πυρήνα πληθυσμού άνω των 15.000 κατοίκων (αυτό αποκλείει τις περιοχές που είναι τεχνητά μεγάλες, αραιοκατοικημένες και με μικρό πυρήνα),
- η περιοχή πρέπει να έχει συνολικό πληθυσμό μεγαλύτερο από το 0,5% του εθνικού πληθυσμού, ενώ ο αστικός πυρήνας πρέπει να έχει πληθυσμό πάνω από 15.000 κατοίκους (αυτό επιτρέπει τον χαρακτηρισμό ως ΛΑΠ περιοχών που βρίσκονται σε μικρές πληθυσμιακά χώρες),
- η περιοχή με συνολικό πληθυσμό λιγότερο των 50.000 κατοίκων, αλλά με ικανοποιητικές μεταφορικές υποδομές και περιφερειακή σπουδαιότητα, λόγω ύπαρξης σημαντικών διοικητικών, οικονομικών και τουριστικών λειτουργιών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισάγει (Cities of Tomorrow, 2011) στο ίδιο πνεύμα, την έννοια της Μορφολογικής Αστικής Περιοχής (ΜΑΠ – Morphological Urban Area), η οποία εκφράζει την συνέχεια του οικοδομημένου χώρου με ορισμένη πυκνότητα, ενώ η ΛΑΠ, όπως αναφέρθηκε, ορίζεται από την αγορά εργασίας και την κινητικότητα των εργαζομένων. Πρέπει να τονιστεί ότι ούτε οι ΛΑΠ, αλλά ούτε και οι ΜΑΠ αποτελούν σταθερές ενότητες, αφού το αστικό τοπίο, οι οικονομικές αλληλεπιδράσεις, οι πυκνότητες και η κινητικότητα ανθρώπων και κεφαλαίων είναι στοιχεία δυναμικά και μεταβάλλονται με το χρόνο.

Χάρτης 3.7: Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (FUA) στην Ευρώπη, 2006



Πηγή: ESPON (2006β)

### 3.4.2 Η τυπολογία των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων

Η περιγραφή της τυπολογίας των αστικών κέντρων στον Ευρωπαϊκό χώρο, βασίζεται στην Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Second State of European Cities Report (2010) και στα πιο πρόσφατα επεξεργασμένα συνολικά στατιστικά στοιχεία του 2004 του πλαισίου Urban Audit. Το πρόγραμμα Urban Audit (<http://www.urbandaudit.org/>) περιλαμβάνει στατιστικά

δεδομένα για 258 αστικά κέντρα από τις 27 χώρες της Ε.Ε. και πιο συγκεκριμένα 300 στατιστικούς δείκτες που παρουσιάζουν πληροφορίες πάνω σε θεματικές ενότητες, όπως η δημογραφία, η κοινωνία, η οικονομία, το περιβάλλον, οι μεταφορές, η κοινωνία της πληροφορίας και η αναψυχή. Αποτελεί μια πρωτοβουλία της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG for Regional Policy), σε συνεργασία με την Eurostat και τις Εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των χωρών της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας.

Η τυπολογία που παρουσιάζει η προαναφερθείσα Έκθεση ομαδοποιεί τα αστικά κέντρα σε Τύπους Πόλεων (City Types), με στόχο την παροχή μιας βάσης για την σύγκριση των πόλεων βάσει των διαρθρωτικών τους χαρακτηριστικών (Χάρτης 3.8). Αξιοποιώντας τους στατιστικούς δείκτες του Urban Audit, η Έκθεση κατηγοριοποιεί τις πόλεις σε μικρότερα γκρουπ με ομογενοποιημένα χαρακτηριστικά. Τα γκρουπ διαφέρουν σε σημαντικό βαθμό μεταξύ τους, ενώ η στόχευση γενικότερα είναι η αναγνώριση του ρόλου του αστικού κέντρου στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο. Οι 'Τύποι των Πόλεων' που αναφέρονται είναι οι παρακάτω:

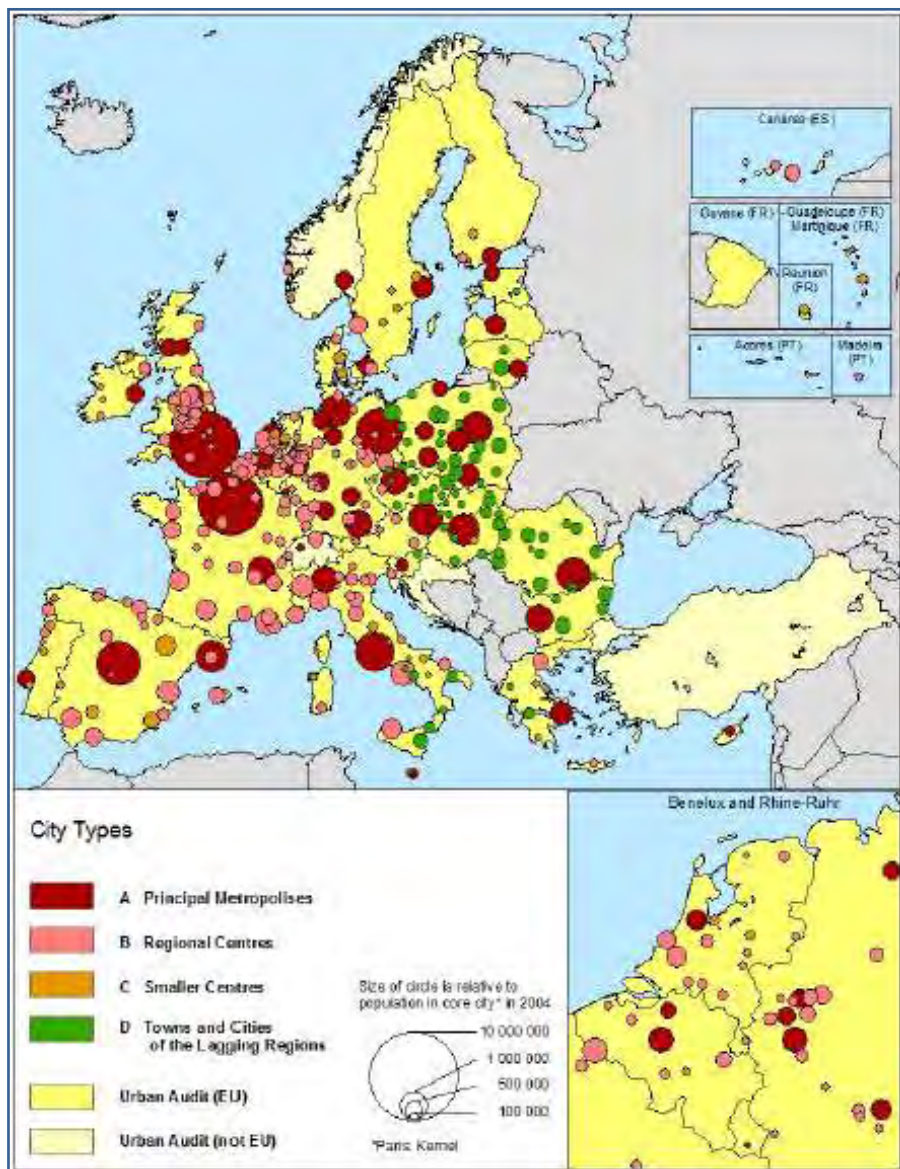
- Τύπος Α: οι Πρωταρχικές Μητροπόλεις (Principal Metropolises),
- Τύπος Β: τα Περιφερειακά Κέντρα (Regional Centres),
- Τύπος Γ: τα Μικρότερα Κέντρα (Smaller Centres),
- Τύπος Δ: οι Πόλεις και τα Αστικά Κέντρα των Υστερουσών Περιφερειών (Towns and Cities of the Lagging Regions).

**Ο Τύπος Α** των πόλεων περιλαμβάνει τις 52 πολύ μεγάλες και πρωτεύουσες πόλεις από όλα τα μέρη της Ευρώπης, με έναν πληθυσμιακό μέσο όρο πάνω από 1.000.000 κατοίκους. Λειτουργούν ως διεθνή και εθνικά αστικά κέντρα και διαφέρουν από τις άλλες αστικές περιοχές, όχι μόνο στο μέγεθος και στην συγκέντρωση οικονομικής δραστηριότητας. Εκεί εντοπίζεται το κυρίαρχο μερίδιο καινοτομικών πρωτοβουλιών, δημιουργίας νέων επιχειρήσεων, της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα και των εξειδικευμένων υπηρεσιών που απευθύνονται στις εθνικές και στις διεθνείς αγορές. Αποτελούν επίσης πύλες εισόδου μεταναστών, ενώ είναι δυνατόν να διαιρεθούν στις υποκατηγορίες Α1 και Α2. Ο Τύπος Α1 αντιστοιχεί στις 'Εξέχουσες Ευρωπαϊκές Πρωτεύουσες και Μητροπόλεις' (Leading European Capitals and Metropolises), και περιλαμβάνει 24 μητροπόλεις που εκφράζουν την υψηλότερη συγκέντρωση οικονομικής ευημερίας, βάσει του κατά κεφαλή ΑΕΠ. Ο Τύπος Α2 αντιστοιχεί



στις Έθνικές Πρωτεύουσες και Μητροπόλεις (National Capitals and Metropolises), και συναποτελείται από 28 αστικά κέντρα, τα οποία είναι πρωτεύουσες των χωρών ή λειτουργούν ως μεγάλα οικονομικά κέντρα εθνικής σημασίας.

**Χάρτης 3.8: Τυπολογία των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων**



Πηγή: Second State of European Cities Report (2010) βάσει των στοιχείων του Urban Audit (2004)

Η παγκοσμιοποίηση (Πετράκος και Οικονόμου, 1999), τείνει να ενισχύει την κεντρικότητα των μητροπολιτικών κέντρων και των μεγαλύτερων πόλεων γενικότερα, με την συγκέντρωση των μεγάλων εταιρειών και των υπηρεσιών που τις συνοδεύουν. Ουσιαστικά στην Ευρωπαϊκή



επικράτεια δεν υπάρχουν πραγματικά πολύ μεγάλα αστικά κέντρα, αφού η συντριπτική πλειοψηφία των μεγαλουπόλεων βρίσκεται στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Η έντονη αστικοποίηση ήταν κύριο χαρακτηριστικό της Ευρώπης την εποχή κοντά στο 1900 (Alonso – Villar, 2001), όταν 95 από τις 140 πόλεις πάνω από 200.000 κατοίκους ήταν Ευρωπαϊκές, ωστόσο, στη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα η τάση αυτή κυριάρχησε στη Λατινική Αμερική, στην Ασία και στην Αφρική (Pugh, 1997). Κατ' επέκταση, η σπουδαιότητα των Ευρωπαϊκών μητροπολιτικών κέντρων προκύπτει, όχι μόνο από το πληθυσμιακό τους μέγεθος, αλλά και από το ειδικό βάρος των δραστηριοτήτων που φιλοξενούν.

Σε γενικές γραμμές, οι παγκοσμιούπολεις εκφράζουν (Derruder κ.α., 2003) τη χωρική συγκέντρωση υπηρεσιών παγκόσμιας κλίμακας, όπως τα κεντρικά γραφεία και η διοίκηση πολυεθνικών επιχειρήσεων, οι χρηματαγορές, μεγάλοι χρηματοοικονομικοί οργανισμοί, κέντρα τηλεπικοινωνιών και σημαντικών μεταφορικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, ελκύουν ιδιαίτερη επιστημονική και ερευνητική προσοχή και προσπάθειες ομαδοποίησης τους, γίνονται βάσει της διαχρονικής τους μεγέθυνσης ή συρρίκνωσης (Mulligan και Crampton, 2005).

Σε ότι αφορά την ευρωπαϊκή διάσταση (Πετράκος και Οικονόμου, 1999), τέσσερα είναι τα βασικά χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν εάν μια μητρόπολη ή μεγαλούπολη μπορεί να χαρακτηριστεί ευρωπαϊκή παγκοσμιούπολη. Πρώτα, η συνύπαρξη διεθνών κέντρων διοίκησης και διεθνών χρηματοδοτικών κέντρων, που ευνοούν οικονομίες κλίμακας και αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα. Έπειτα, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πολυεθνικές εταιρείες τείνουν να εξωτερικεύουν μεγάλα τμήματα των υπηρεσιών που χρειάζονται, κριτήρια είναι η ύπαρξη διευρυμένων προηγμένων υπηρεσιών, οι ερευνητικές υποδομές, αλλά και η ποικιλία στις ειδικότητες στην αγορά εργασίας. Το τρίτο χαρακτηριστικό είναι οι υλικές και τεχνικές υποδομές. Σε αυτές περιλαμβάνονται μοντέρνοι χώροι γραφείων, η εύκολη προσβασιμότητα σε εγχώριο και σε διεθνές επίπεδο, οργανωμένα διεθνή αεροδρόμια και σύγχρονες τηλεπικοινωνιακές υποδομές. Το τελευταίο στοιχείο αφορά στην ύπαρξη ποιοτικών χαρακτηριστικών που συνδέονται με την πολιτιστική κληρονομιά, τον πολιτισμό, τον ελεύθερο χρόνο και την αναψυχή, δηλαδή το κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Οι περισσότερες εμπειρικές έρευνες πάνω στην ιεραρχία των διεθνών μητροπολιτικών κέντρων σε παγκόσμια κλίμακα, στηρίζουν τις εκτιμήσεις τους πάνω σε δείκτες, όπως η παραγωγή υπηρεσιών, το ποσοστό των λογιστικών, των διαφημιστικών, των

χρηματοοικονομικών, των νομικών και των ασφαλιστικών εταιρειών. Επίσης, βασίζονται σε πολιτιστικούς δείκτες, όπως η αρχιτεκτονική και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, σε πολιτικούς δείκτες, όπως η ύπαρξη γραφείων διπλωματών, πρεσβειών και εδρών διεθνών οργανισμών, και τέλος σε κοινωνικές πτυχές, όπως η ύπαρξη ανθρωπιστικών και μη κυβερνητικών οργανώσεων και το επίπεδο εκπαίδευσης.

Σύμφωνα με την έρευνα του Taylor (2005), οι πρώτες μητροπόλεις ως σημαντικοί κόμβοι των διεθνών δικτύων είναι το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, το Παρίσι, το Χονγκ Γκονγκ, το Τόκιο και το Λος Άντζελες. Οι υπόλοιπες Ευρωπαϊκές πόλεις είναι οι Βρυξέλες και η Γενεύη. Σε μια προσπάθεια ιεράρχησης των μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων σε ότι αφορά το βαθμό δύναμης, επιρροής, διεθνών συνδέσεων και πρεστίτζ, οι Alderson κ.α. (2010) αναφέρουν ως πρώτες παγκοσμιούπολεις την Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, το Παρίσι, το Τόκιο, το Μόναχο, το Λος Άντζελες, το Σαν Φραντσίσκο, το Άμστερνταμ, το Σικάγο και το Τορόντο. Οι υπόλοιπες πόλεις του Ευρωπαϊκού χώρου στην συγκεκριμένη ιεραρχία είναι η Ζυρίχη, το Ντίσελτορφ, η Στοκχόλμη, οι Βρυξέλες και η Μαδρίτη. Στο ίδιο πλαίσιο, πολύ σημαντικές εργασίες στην ταξινόμηση των μητροπολιτικών κέντρων έχουν λάβει χώρα και από τους Krugman (1996), Marcuse και Kempfen (2000), Sassen (2002), και Kratke και Taylor (2004).

**Ο Τύπος Β** των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων αναφέρεται σε 151 περιπτώσεις από όλα τα μέρη της Ευρώπης, με έναν μέσο όρο πληθυσμού περίπου 290.000 άτομα, και είναι αρκετά μικρότερα από τις Πρωταρχικές Μητροπόλεις. Επιπρόσθετα, υστερούν σε επιδόσεις στο ΑΕΠ ανά κάτοικο, στην παραγωγή καινοτομίας και στην επιχειρηματική δραστηριότητα, παραμένουν όμως παραπάνω από τον αντίστοιχο εθνικό μέσο όρο. Η ομάδα αυτή των Περιφερειακών Κέντρων υποδιαιρείται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα τις περιφερειακές λειτουργίες των πόλεων στη Βόρεια, Νότια και Δυτική Ευρώπη. Ο Τύπος Β1 (Περιφερειακά Κέντρα Υπηρεσιών) αντιστοιχεί σε 76 αστικά κέντρα, τα οποία παρέχουν ιδιαίτερα εξειδικευμένες υπηρεσίες, από το χρηματοοικονομικό και επιχειρηματικό τομέα, τη δημόσια διοίκηση, την υγεία και την εκπαίδευση. Αυτές οι αστικές περιοχές φιλοξενούν ακόμα ερευνητικά κέντρα υψηλής τεχνολογίας πληροφορικής και επικοινωνιών. Τα αστικά κέντρα Τύπου Β2 (Περιφερειακά Κέντρα Καινοτομίας), είναι 51 περιπτώσεις, κυρίως στη Γερμανία και στην Ιταλία, και διακρίνονται για τη δυναμική επιχειρηματική και ερευνητική δραστηριότητα. Αποτελούν, επιπλέον, κόμβους καινοτομικών πρωτοβουλιών, με έναν γερασμένο σχετικά δημογραφικά πληθυσμό. Ο Τύπος Β3 (Περιφερειακά Κέντρα με

αυξανόμενο πληθυσμό) εκπροσωπεί 24 αστικά κέντρα από τη Δυτική Ευρώπη (Αυστρία, Γερμανία, Ολλανδία), αλλά και τη Νότια Ευρώπη (Ελλάδα και Ισπανία). Ανάμεσα στα Περιφερειακά κέντρα, αυτή η υποκατηγορία είναι η πιο δυναμική από άποψη αστικής μεγέθυνσης, κυρίως εξαιτίας της εσωτερικής μετανάστευσης, ενώ παράλληλα το νεαρής ηλικίας εργατικό δυναμικό υπερτερεί αναλογικά, σε σχέση με τις άλλες υποκατηγορίες Περιφερειακών Κέντρων. Βασικά χαρακτηριστικά είναι η απασχόληση σε επιχειρήσεις παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, στις δημόσιες υπηρεσίες, στην υγεία, στην εκπαίδευση, αλλά και στον τομέα του τουρισμού.

Στο παραπάνω πλαίσιο, οι Μεσογειακές μητροπόλεις (Leondidou 1993, 1994) παρουσιάζουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά, πολλές αντιθέσεις, αλλά και σημαντικές διαφορές με τις πόλεις στη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη. Κοινά σημεία αποτελούν στην μεταπολεμική περίοδο το ασταθές πολιτικό περιβάλλον, τα μεταναστευτικά ρεύματα προς τη Βόρεια Ευρώπη και η συνύπαρξη του άτυπου με τον σύγχρονο τομέα της οικονομίας. Τα αστικά κέντρα του Βορρά αποτελούν ουσιαστικά αστικές περιοχές μικρότερης πυκνότητας με υψηλό ποσοστό ανοικτών και πράσινων χώρων (Baycan – Levent, 2009), ενώ αυτά του Νότου είναι πιο συμπαγή και πυκνοκατοικημένα, με έντονο τον κατακερματισμό της αστικής γης και της ιδιοκτησίας (Economou, 1997). Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, εντοπίζονται σημάδια αστικής διάχυσης στις Μεσογειακές πόλεις, με τη δημιουργία προαστίων χαμηλής σχετικά πυκνότητας, που θυμίζει τις δομές των Βόρειο-ευρωπαϊκών πόλεων και των Αμερικανικών προαστίων (Munoz, 2003). Επιπρόσθετα, στις πόλεις του Βορρά, επικρατεί η λογική του χωρικού διαχωρισμού, τόσο των οικονομικών δραστηριοτήτων (zoning), όσο και των κοινωνικών ομάδων (social segregation), ενώ στις πόλεις του Νότου οι διαχωρισμοί είναι λιγότερο ορατοί και σαφείς (Maloutas, 2004). Στις Μεσογειακές πόλεις κυριαρχεί η ανάμιξη των χρήσεων γης (κατοικία, βιομηχανία, εμπόριο) και των κοινωνικών τάξεων, ενισχύεται από την παραοικονομία, ενώ έντονη είναι και η απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού, με την ανάπτυξη των πόλεων να έχει αφηθεί κυρίως στους μηχανισμούς της αγοράς. Ο κοινωνικός διαχωρισμός σε αυτή την περίπτωση, σε επίπεδο συνοικίας έχει υποκατασταθεί από έναν κάθετο διαχωρισμό στο εσωτερικό των πολυκατοικιών, αφού τα εργατικά στρώματα και οι μετανάστες τείνουν να καταλαμβάνουν τους χαμηλότερους ορόφους, ενώ τα μεσαία στρώματα στους υψηλούς ορόφους. Τα τελευταία χρόνια υπάρχουν ενδείξεις και χωρικού κοινωνικού διαχωρισμού, με τις εργατικές ομάδες και τους οικονομικούς μετανάστες να εγκαθίστανται κυρίως στο κέντρο

των πόλεων και τα υψηλόβαθμα στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στα ποιοτικότερα προάστια (Agaroglou και Sayas, 2009).

Έχει υποστηριχθεί επίσης (Leondidou, 1994), ότι ο ασυνεχής τρόπος με τον οποίο αναπτύσσονται οι Μεσογειακές πόλεις, δεν οφείλεται μόνο στην έλλειψη σχεδιασμού και ελεγκτικών μηχανισμών, αλλά και σε μια πολιτισμική και κοινωνικοοικονομική ιδιομορφία, που στηρίζεται σε άτυπες σχέσεις (informality) και δίκτυα, στην υψηλή αυτοαπασχόληση και ατομική ιδιοκτησία, στη θεσμική οργάνωση, στις πολιτισμικές ιδιαιτερότητες και στις κλιματολογικές συνθήκες. Η πραγματικότητα αυτή δεν έχει αποτυπωθεί επαρκώς στις αναλύσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και οι πολιτικές και τα προγράμματα της αντανακλούν κυρίως τα προβλήματα των πόλεων του Βορρά (Οικονόμου και Πετράκος, 1999).

Συνεχίζοντας την περιγραφή της αστικής ευρωπαϊκής τυπολογίας, βάσει της Έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Second State of European Cities Report (2010), τα αστικά κέντρα **Τύπου Γ** (Μικρότερα Κέντρα) αντιστοιχούν σε 44 περιπτώσεις, κυρίως από τη Δυτική Ευρώπη και εντοπίζονται περισσότερο εκτός της ζώνης του οικονομικού πυρήνα. Τα κέντρα αυτά είναι σημαντικά μικρότερα, με μικρότερη πυκνότητα και έχουν μικρότερο βαθμό προσβασιμότητας από τις πόλεις των Τύπων Α και Β. Η αστική οικονομία τους είναι λιγότερο παραγωγική, από την άποψη του ΑΕΠ, της καινοτομίας, του τριτογενή τομέα και της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Παρόλα αυτά, το μερίδιο των εξειδικευμένων και καταρτισμένων κατοίκων στον πυρήνα αυτών των πόλεων είναι σχετικά υψηλό. Βασικό χαρακτηριστικό τους είναι επίσης, ότι την δεκαετία του 2000 βίωσαν μια δημογραφική άνοδο, την μεγαλύτερη σε σχέση με τους άλλους Τύπους αστικών κέντρων. Εξαιτίας του περιφερειακού τους ρόλου και τοποθεσίας, κυρίως στην Νότια, Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, οι πόλεις αυτές αποτελούν προορισμό περισσότερο περιφερειακής και όχι διεθνούς κινητικότητας. Ο Τύπος Γ είναι δυνατόν να διαιρεθεί σε δύο υποκατηγορίες, τον Τύπο Γ1 (Μικρότερα Διοικητικά Κέντρα), τα οποία απαριθμούν 36 πόλεις και η παροχή υπηρεσιών βασίζεται στην τοπική δημόσια διοίκηση, στην υγεία και στην εκπαίδευση. Ο Τύπος Γ2 (Μικρότερα Κέντρα με αυξανόμενο πληθυσμό), αντιστοιχεί σε μια μικρότερη ομάδα 8 πόλεων, με έναν σχετικά νεανικό πληθυσμό, που μεγεθύνεται με ταχείς ρυθμούς.

Είναι γεγονός ότι το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού πληθυσμού στον Ευρωπαϊκό χώρο (Πετράκος και Οικονόμου, 1999), διαμένει στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα, οπότε οι πόλεις μεσαίου μεγέθους καλούνται ουσιαστικά να παίξουν έναν αντισταθμιστικό ρόλο στα

πλεονεκτήματα των μητροπόλεων, αφενός διατηρώντας το δικό τους πληθυσμό, και αφετέρου αποτελώντας ανάχωμα στις αθρόες μετακινήσεις πληθυσμού από τον αγροτικό χώρο και τις μικρές πόλεις, προς τα μεγάλα αστικά κέντρα. Όσον αφορά στην παραγωγική διάρθρωση των μεσαίων πόλεων (Henderson, 1997), σε τομεακό επίπεδο οι πόλεις μεσαίου μεγέθους τείνουν να εξειδικεύονται στην μεταποίηση, και σε κλαδικό επίπεδο τείνουν να εξειδικεύονται σε μικρό αριθμό βιομηχανικών κλάδων, αντλώντας οφέλη από την εξειδίκευση και την συνεργασία.

Στο ίδιο πλαίσιο (Ache κ.α., 2008), διερευνώντας περαιτέρω το ρόλο των μεσαίων πόλεων στο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, αυτές είναι δυνατόν να είναι επιπρόσθετες συγκεντρώσεις ανταγωνιστικών λειτουργιών των μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών, που προκύπτουν από την εν εξελίξει συγκέντρωση (clustering) βιομηχανίας ή υπηρεσιών. Επίσης, μπορεί να φιλοξενούν συμπληρωματικές λειτουργίες, χαμηλότερου επιπέδου, λειτουργώντας ως παρακλάδια (spin – off) της οικονομικής δραστηριότητας των μεγάλων μητροπόλεων. Σύμφωνα με τους Gomez και Medina (2010), το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου, ανέφερε ως βασική κατεύθυνση την ανάπτυξη ενός πολυκεντρικού και ισορροπημένου αστικού συστήματος, προωθώντας τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά προγράμματα και επενδύσεις. Ωστόσο, από τα μέχρι τώρα αποτελέσματα, θετικότερες οικονομικές επιδόσεις προκύπτουν μέσα από την ενίσχυση των μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών, και λιγότερο από την προώθηση πολυκεντρικών αστικών περιοχών.

Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους ήταν αυτές που ωφελήθηκαν περισσότερο από τη διαδικασία της αποσυγκέντρωσης (deconcentration) του Ευρωπαϊκού αστικού κύκλου της δεκαετίας του 1970 (και στις Νότιες χώρες και τη δεκαετία του 1980) (Πετράκος και Οικονόμου, 1999), παρόλα αυτά, την παρούσα περίοδο οι προοπτικές εξέλιξης τους είναι μάλλον μικτές. Ωστόσο, υπό το πρίσμα της πρόσφατης οικονομικής κρίσης και των κοινωνικών ανακατατάξεων, οι πόλεις αυτού του μεγέθους έχουν την ευκαιρία να αξιοποιήσουν μια σειρά από πλεονεκτήματα έναντι των μητροπόλεων, όπως η αστική γη σε χαμηλότερο κόστος, το ποιοτικότερο αστικό και φυσικό περιβάλλον, τα ασθενέστερα κοινωνικά προβλήματα και γενικότερα η καλύτερη ποιότητα ζωής.

Η τελευταία κατηγορία τυπολογίας των Ευρωπαϊκών πόλεων είναι αυτή του **Τύπου Δ** (Πόλεις και Αστικά Κέντρα υστερουσών Περιφερειών) και συνίσταται σε 82 περιπτώσεις από την Κεντρική και Νότια Ευρώπη, οι οποίες διαφέρουν, διότι παρουσιάζουν υψηλότερη ανεργία,

χαμηλότερο ΑΕΠ κατά κεφαλή, περιφερειακή παραγωγική εξειδίκευση, με βαρύτητα στην μεταποίηση. Σε αντίθεση με τις άλλες κατηγορίες, παρουσιάζουν μια δημογραφική κάμψη, ακόμα και στις ευρύτερες αστικές τους περιοχές. Ο Τύπος Δ διαιρείται σε δύο μικρότερες κατηγορίες, στον Τύπο Δ1 που περιλαμβάνει 67 περιπτώσεις και αφορά σε πόλεις που βρίσκονται στη διαδικασία της διαρθρωτικής προσαρμογής, με ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ευημερίας και μορφωτικό επίπεδο. Ο Τύπος Δ2 αντιστοιχεί σε 15 πόλεις, αναφέρεται σε μικρότερες πόλεις και λιγότερο ανεπτυγμένα αστικά κέντρα, που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα ευημερίας, καινοτομικής δραστηριότητας και δημιουργικότητας, αντισταθμίζονται όμως από τα μικρότερα ποσοστά ανεργίας και τους θετικούς δημογραφικούς δείκτες.

Συνολικά, οι μικρές πόλεις (Waitt 2006, Bell και Jayne 2009, Waitt και Gibson 2009) φαίνεται να ελκύουν περιορισμένο ενδιαφέρον από τους ερευνητές και τους θεωρητικούς της αστικής ανάλυσης. Το ενδιαφέρον εστιάζεται κυρίως στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα και τις διεθνούς εμβέλειας μητροπόλεις. Παρόλα αυτά, η παραγωγή αστικής θεωρίας βασιζόμενοι μόνο στις αστικές μεταβολές των μεγάλων πόλεων ή των πολυκεντρικών αστικών περιοχών, δυσχεραίνει τη μελέτη και την ευρύτερη κατανόηση των αστικών μελετών. Είναι γεγονός ότι ο κόσμος δεν αποτελείται μόνο από παγκοσμιοπόλεις και διακρίνεται για την ανομοιογένεια του. Κρίνεται πολύ σημαντική η ενασχόληση με τις μικρότερες πόλεις, οι οποίες πολλές φορές υποκρύπτουν σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες βάσει της δημιουργικότητας (creativity) και των τοπικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων.

## 3.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

### 3.5.1 Θεώρηση των πολιτικών Αστικής Ανάπτυξης στην Ευρώπη

Έχει ήδη αναφερθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού της Ευρώπης ζει στις πόλεις, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η πλέον αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου, με ένα πυκνότατο δίκτυο μικρών και μεσαίων πόλεων και με μεγάλα διεθνοποιημένα μητροπολιτικά κέντρα. Τα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα είναι οξύτερα στις αστικές περιοχές και εξαιτίας της συγκέντρωσης του πληθυσμού στις πόλεις, η Ευρωπαϊκή οικονομία σε μεγάλο βαθμό στηρίζεται στις αστικές της περιοχές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζοντας τη σημασία των πόλεων, και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν, έχει προσπαθήσει να ανταποκριθεί στα ζητήματα πολιτικής που προκύπτουν. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1997)

Η ενασχόληση με τα αστικά ζητήματα έχει τις ρίζες του στο γεγονός, ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις κάτω από το βάρος των προβλημάτων που προέκυπταν συνεχώς, προχώρησαν οι ίδιες ανεξάρτητα από την Ε.Ε. και χωρίς την βοήθεια των κοινοτικών χρηματοδοτικών πόρων σε επεμβάσεις στον αστικό ιστό. Έτσι, κατά τις δεκαετίες του '80 και του '90 ανέπτυξαν μεταξύ άλλων, δράσεις με περιβαλλοντική διάσταση, εστίασαν στα δίκτυα πρασίνου και ελεύθερων χώρων, προχώρησαν σε κυκλοφοριακές εξυγιάνσεις και σε αναπλάσεις. Με λίγα λόγια, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές πολλών ευρωπαϊκών χωρών είχαν αναλάβει σχετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες υπήρξαν το έναυσμα για τις αντίστοιχες ενέργειες της Ε.Ε.. (Αγγελίδης, 2004β)

Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η έννοια 'πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον αστικό χώρο', ιδιαίτερα στα πρώτα στάδια εξέλιξης της, δεν αποτελούσε θεσμοθετημένη Ευρωπαϊκή πολιτική, όμοια με αυτές που αναφέρονται στο Άρθρο 3 της Συνθήκης για την Ε.Ε. (π.χ. περιφερειακή, ανταγωνισμού, περιβάλλοντος, εξωτερικού εμπορίου). Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τα αστικά κέντρα, δεν συνθέταν ένα συνολικό σύστημα αστικής διαχείρισης (Κότιος, 1999). Οι ενέργειες της Ε.Ε. για τον αστικό χώρο δεν αποκρυσταλλώνονταν σε συγκεκριμένα Κοινοτικά κείμενα, δηλαδή σε κείμενα που αναφέρονταν αποκλειστικά στην ανάπτυξη των πόλεων. Αντίθετα, η Κοινοτική παρέμβαση ήταν αποσπασματική και διάσπαρτη στο σύνολο σχεδόν των Κοινοτικών πολιτικών, οι οποίες με τον ένα ή άλλο τρόπο επηρεάζουν τις πόλεις. Με λίγα λόγια, ο αστικός ιστός γινόταν αποδέκτης επιδράσεων από

άλλες γενικότερες πολιτικές (π.χ. της πολιτικής για την οικονομική και κοινωνική συνοχή, την πολιτική μεταφορών ή την πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος). (Μελιτσοπούλου, 2008)

Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, παρατηρήθηκε μια αντιστροφή του παραπάνω κλίματος και μία προσπάθεια πιο ολοκληρωμένης προσέγγισης των αστικών ζητημάτων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με σημαντικές πρωτοβουλίες, δράσεις και προγράμματα. Συμμέτοχοι αυτής της προσπάθειας ήταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αλλά και φορείς εκπροσώπησης τοπικών και περιφερειακών αρχών. Αυτή η κατά μία έννοια, υπό διαμόρφωση Ευρωπαϊκή πολιτική για τις πόλεις, ξεκίνησε αρχικά με μία καταγραφή και ανάλυση των ζητημάτων που αντιμετωπίζουν σήμερα οι πόλεις, τον προσδιορισμό των στόχων που θα πρέπει να επιδιώκονται και τέλος με τον ορισμό των κατάλληλων μέσων που θα οδηγήσουν στον επιδιωκόμενο στόχο. (Κότιος, 1999).

Τα τελευταία χρόνια, οι προσπάθειες της Ε.Ε. είναι εντονότερες, το ενδιαφέρον έχει εστιαστεί περισσότερο στα ζητήματα των Ευρωπαϊκών πόλεων, έχουν θεσπιστεί πλαίσια προγραμμάτων (θα αναλυθούν παρακάτω), τα οποία είναι εξολοκλήρου αφιερωμένα στην ανάλυση των συνιστωσών της αστικής ανάπτυξης και στην πρόταση πολιτικών, ενώ παράλληλα εκπονούνται έρευνες και μελέτες αποκλειστικά για τον αστικό χώρο. Αν και η θεματική ενότητα 'Αστική Ανάπτυξη' υπάρχει πια ως ξεχωριστή κατηγορία ενασχόλησης για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεν παύει να αποτελεί μια από τις 17 υποκατηγορίες της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής Πολιτικής, και όχι μια πιο διευρυμένη και συνδυαστική ενότητα.

### **3.5.2 Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον αστικό χώρο**

Στον αστικό χώρο συγκεντρώνονται ζητήματα κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, τεχνολογικά, υποδομών και ενεργειακά, και εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς, ότι όλες οι επιμέρους πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις πόλεις.

Οι αστικές παρεμβάσεις της Κοινότητας και η αναγνώριση της αναγκαιότητας για μια Ευρωπαϊκή αστική προσέγγιση καταγράφηκε για πρώτη φορά στο πλαίσιο της κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής, και συγκεκριμένα στο πρώτο 'Πρόγραμμα Δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στον Τομέα του Περιβάλλοντος 1973-1976, καθώς και στα επόμενα σχετικά προγράμματα δράσης (Κότιος, 1999).



Η περιβαλλοντική πολιτική ήταν σχεδόν ανύπαρκτη για το σύνολο των Ευρωπαϊκών κρατών μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του '60. Μία σειρά γεγονότων όμως, όπως ο φοιτητικός αγώνας στην Γερμανία και τη Γαλλία τον Μάιο του 1968, η Διάσκεψη του ΟΗΕ στη Στοκχόλμη το 1972 για το ανθρώπινο περιβάλλον και η δημοσίευση της έκθεσης του Ομίλου της Ρώμης σχετικά με τα όρια της ανάπτυξης, έθεσαν σε αμφισβήτηση το πρότυπο της καταναλωτικής κοινωνίας και εξέφρασαν ανησυχίες για τα οικολογικά προβλήματα που συνεπαγόταν η οικονομική ανάπτυξη. (Μούσης, 2005)

### **3.5.2.1 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 1987-1993**

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και η σημασία που της αποδίδεται σήμερα, διαμορφώθηκε μόλις τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Ο όρος διατυπώθηκε από την Επιτροπή Brundtland, (Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον), η οποία ιδρύθηκε το 1983, βάσει απόφασης της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ και στο πλαίσιο του παγκόσμιου προβληματισμού για το μέλλον του πλανήτη, ο οποίος αντιμετώπιζε σοβαρή υποβάθμιση, κυρίως περιβαλλοντική. Η συνειδητοποίηση ότι τα προβλήματα παίρνουν τεράστιες διαστάσεις και απειλούν ακόμα και την ανθρώπινη ζωή, αφύπνισε τη διεθνή κοινότητα. Σύμφωνα λοιπόν με τον ορισμό που έδωσε η Επιτροπή Brundtland 'ως αειφόρος ή βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται η ανάπτυξη η οποία καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες'. (Brundtland report, 1987)

Σε συνάρτηση με τα παραπάνω, η αστική ανάπτυξη δεν μπορεί σήμερα να αφορά μόνο τα θέματα προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, αλλά απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, οικονομικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών θεμάτων, σε διαρκή συνδυασμό και επικοινωνία μεταξύ τους. Αυτή η διάσταση είναι κάτι που στο παρελθόν συχνά, δεν γινόταν αντιληπτή όταν γινόταν λόγος για αστική ανάπτυξη, κάτι που σήμερα τείνει να αλλάξει. Εισάγεται έτσι η έννοια της αστικής αειφορίας ή αλλιώς της αειφορίας των πόλεων ή της αειφόρου ανάπτυξης των πόλεων, η οποία υπάγεται ως ειδικότερη, στην γενική έννοια της αειφόρου ανάπτυξης στο σύνολό της. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1999)

Το συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα αστικά ζητήματα οδήγησε στο επόμενο σημαντικό βήμα που ήταν 'Η Πράσινη Βίβλος για το Περιβάλλον', την οποία εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1990 και αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια για μία πιο μεθοδική αντιμετώπιση

των σύνθετων ζητημάτων των πόλεων. Έγινε καταγραφή όλων των δυσκολιών που αντιμετώπιζαν οι πόλεις, με προσπάθεια για εξεύρεση ρεαλιστικών λύσεων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1990α).

Η Πράσινη Βίβλος υπήρξε αφετηρία για πλήθος πρωτοβουλιών αναφορικά με τα ζητήματα του περιβάλλοντος στις πόλεις, με αποκορύφωμα τον στόχο για αειφορική ανάπτυξη των πόλεων, μέσω δράσεων ολοκληρωμένης προσέγγισης. Ειδικότερα, η Πράσινη Βίβλος ομαδοποίησε τα αστικά προβλήματα και έτσι έγινε φανερό ότι αυτά δεν είναι μεμονωμένα, αλλά απαιτούν μία συνολική θεώρηση προκειμένου να αποφευχθούν βραχυπρόθεσμες λύσεις. Επιπλέον, επισημαίνει την ανάγκη παροχής βοήθειας στα κράτη μέλη από την Ε.Ε., και τονίζει ότι τα πρακτικά μέτρα πρέπει να εστιάζονται, είτε στις πολιτικές που ασχολούνται με τη φυσική δομή της πόλης (πολεοδομία, συγκοινωνίες, ιστορική κληρονομιά, αστικού φυσικού περιβάλλοντος), είτε στις πολιτικές που αφορούν στην μείωση των συνεπειών των πόλεων στο περιβάλλον (βιομηχανία, ενέργεια, απορρίμματα, διαχείριση των υδατικών αποθεμάτων). Οι περισσότερες από τις ιδέες του Πράσινου Βιβλίου ενσωματώθηκαν στην πολιτική της Ε.Ε. και χρηματοδοτήθηκαν μέσω του Β΄ ΚΠΣ (1994-1999). (Μητούλα, 2000)

Στο πλαίσιο της προσπάθειας για μια χωροταξική προσέγγιση στην Ευρώπη και επικέντρωση σε θέματα διαρθρωτικών μετεξελίξεων και αστικών προβλημάτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το 'Ευρώπη 2000' (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1990β) και το 'Ευρώπη 2000+' (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1995).

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992 υπήρξε το εφαλτήριο για την ανάληψη εστιασμένων πολιτικών από την πλευρά της Ε.Ε. στις πόλεις. Μέχρι τότε τα Διαρθρωτικά Ταμεία, δεν είχαν στα προβλήματα των αστικών κέντρων. Παρ' όλα αυτά όμως κατά την εφαρμογή των πολιτικών για την κοινωνική και την οικονομική συνοχή καθώς και την περιφερειακή πολιτική, έγινε φανερό, ότι μεγάλο μέρος των πόρων θα έπρεπε να κατευθυνθούν προς τα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα, διότι εκεί εμφανίζονταν περιπτώσεις περιοχών υπό αναδιάρθρωση ή λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών. (Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, 1992)

Στη γενικότερη περιφερειακή και χωροταξική πολιτική της ΕΕ, περιλαμβάνονταν και δράσεις υποστήριξης της δικτύωσης και συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων και περιφερειών. Τέτοια προγράμματα αποτελούσαν τα PACTE, RECITE ECOS/OVERTURE. Τα προγράμματα αυτά σχετίζονταν με ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας και αφορούσαν, τόσο στα κράτη μέλη της Ε.Ε., αλλά και σε Τρίτες Χώρες. Το PACTE ήταν

πρόγραμμα ανταλλαγής εμπειριών, άρχισε το 1989 και αφορούσε στις τοπικές αυτοδιοικήσεις και την εσωτερική συνεργασία των τότε Κρατών Μελών, ενώ η χρηματοδότηση έφτασε τα 33 εκατ. ECU. Επιχορηγήθηκαν 325 πιλοτικά προγράμματα. (Chorianopoulos, 2002).

Το πρόγραμμα RECITE δρομολογήθηκε το 1990, αφορούσε στην αποκεντρωμένη συνεργασία τοπικών αρχών, που είχαν πάνω από 500.000 κατοίκους. Ο προϋπολογισμός του προγράμματος για την περίοδο 1989-1994 ήταν 48 εκατ. ECU. Το πρόγραμμα ECOS/OVERTURE αφορούσε στην εξωτερική συνεργασία. Στην αρχή τα προγράμματα ήταν ξεχωριστά, αλλά στην συνέχεια ενοποιήθηκαν. Απευθύνονταν στις τοπικές αυτοδιοικήσεις της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης και σε ανεξάρτητες πλέον χώρες που ανήκαν στην Σοβιετική Ένωση. Η ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας ήταν το αντικείμενο του προγράμματος. Η χρηματοδότηση των προγραμμάτων έφτασε τα 20 εκατ. ECU, και ενίσχυσε 250 δίκτυα συνεργασίας. (Μελιτσοπούλου, 2008)

Επίσης, προγράμματα σχετικά με την δικτύωση των πόλεων αποτέλεσαν τα EUROCITIES ELERGY CITIES, POLIS. Πρωτοβουλίες και προγράμματα σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων, μέσω ολοκληρωμένων μοντέλων διαχείρισης αποτέλεσαν το LIFE ως μηχανισμός χρηματοδότησης έργων περιβαλλοντικής προστασίας, όπως και τα προγράμματα THERMIE, SAVE, ALTELER που αφορούσαν την αστική ενέργεια και την απόδοση των μεταφορών. Στο ζήτημα των τηλεπικοινωνιών εκπονήθηκε το πρόγραμμα RACE II, το οποίο αφορούσε την τηλεματική μεταφορών. Τέλος, προγράμματα που αφορούσαν την κατάρτιση και την απασχόληση υπήρξαν τα HORISOL και το POVERTY III. (Μπεριάτος, 1999).

Στο πεδίο της πολιτικής για την προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και για την υιοθέτηση του δόγματος των βιώσιμων πόλεων, κρίσιμη υπήρξε η επίδραση των αποφάσεων της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, που έλαβε χώρα στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992, οι οποίες προέτρεπαν τις πόλεις να εφαρμόσουν στρατηγικές για την τοπική βιώσιμη ανάπτυξη (Ατζέντα 21).

Το 1993 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την Λευκή Βίβλο με τίτλο 'Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα Απασχόληση - Οι προκλήσεις και η Αντιμετώπισή τους για την μετάβαση στον 21ο αιώνα», και αποτέλεσε ρητή αναγνώριση τη αστικής διάστασης στις πολιτικές της Ε.Ε.. Στην έκδοση αυτή, καθίσταται σαφές ότι μία σειρά μέτρων, όπως οι πρωτοβουλίες για την τοπική απασχόληση, η καλύτερη ένταξη νέων κτιρίων και υποδομών μεταφορών και η

αύξηση του πρασίνου, είναι απαραίτητα προκειμένου η ζωή στις πόλεις να βελτιωθεί.(Ευρωπαϊκή Επιτροπή,1993)

### **3.5.2.2 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 1994-1999**

Την Προγραμματική Περίοδο 1994-1999 της περιόδου εφαρμογής του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (ΚΠΣ), σε γενικές γραμμές προωθήθηκαν αστικά προγράμματα υποδομών, προστασίας του περιβάλλοντος, δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειας, αναπλάσεων, απασχόλησης, καταπολέμησης του κοινωνικού αποκλεισμού κτλ.

Οι κατευθύνσεις της Συνθήκης του Μάαστριχτ οδήγησαν ορισμένες Ευρωπαϊκές πόλεις στην υπογραφή της 'Χάρτας των Ευρωπαϊκών Πόλεων για την Αειφορία' το 1994. Το κείμενο αυτό έκανε λόγο για την ανάγκη εκπόνησης τοπικών στρατηγικών σχεδίων για το περιβάλλον και την ανάπτυξη και για τις μεθόδους και τις διαδικασίες συμμετοχής. Η ολοκληρωμένη προσέγγιση σε σημαντικά πεδία της αστικής πολιτικής αποτελούσε κεντρικό σημείο της Χάρτας. (Κοκκώσης, 1999)

Μεταξύ των κοινοτικών πρωτοβουλιών που υλοποιήθηκαν, αξιοσημείωτη κρίνεται η πρωτοβουλία URBAN για την περίοδο 1994-1999 με προϋπολογισμό 870 εκατ. ECU. Το ύψος της χρηματοδότησης την καθιστούσε ως την πιο φιλόδοξη Κοινοτική ενέργεια μέχρι τότε, υπέρ της ισόρροπης ανάπτυξης των πόλεων. Στην πρωτοβουλία αυτή, εντάχθηκαν και ορισμένες περιοχές της χώρας μας. Η πρωτοβουλία αυτή αποτέλεσε εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το σχέδιο στόχευε στην κοινωνική και οικονομική ανασυγκρότηση των πόλεων και των συνοικιών που αντιμετώπιζαν κρίση, ώστε να προωθηθεί η βιώσιμη αστική ανάπτυξη (Chorianopoulos, 2002). Αφορούσε στο σύνολο των προβλημάτων μίας μειονεκτικής συνοικίας και περιλάμβανε μέτρα που αποσκοπούσαν στην δημιουργία επιχειρήσεων, στη βελτίωση των υποδομών, του περιβάλλοντος, στην επαγγελματική κατάρτιση και σε κάθε άλλη συμπληρωματική δράση.(URBAN final report, 2003).

Στο ίδιο πλαίσιο, τα Αστικά Πιλοτικά Προγράμματα στο πλαίσιο του Άρθρου 10 του ΕΤΠΑ αφορούσαν στην πειραματική εφαρμογή καινοτόμων δράσεων στο αστικό περιβάλλον. Μέσω των προγραμμάτων αυτών, έγινε προσπάθεια για μία ολοκληρωμένη αστική προσέγγιση, δηλαδή μία ενιαία αντιμετώπιση των κοινοτικών παρεμβάσεων, έτσι ώστε να υπάρξει ανάπτυξη και διάχυση της ανάπτυξης αυτής, στην ευρύτερη της πόλης περιοχή. Αυτό ακριβώς

ήταν και το στοιχείο που έλειπε από τις χρηματοδοτήσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων. Τα προγράμματα αυτά θα λειτουργούσαν πειραματικά, προτού η Ε.Ε. να τα ενσωματώσει στις κύριες πολιτικές της. Τα προγράμματα αυτά εφαρμόστηκαν σε δύο φάσεις. Η πρώτη πραγματοποιήθηκε μεταξύ 1990-1993 και χρηματοδότησε 33 αστικά πιλοτικά προγράμματα σε 11 κράτη μέλη. Η δεύτερη φάση πραγματοποιήθηκε την περίοδο 1997-1999 και χρηματοδότησε 28 προγράμματα σε 14 κράτη μέλη. (Αγγελίδης, 2004β)

Τέτοια προγράμματα, σχετικά με την δικτύωση των πόλεων, αποτέλεσαν τα EUROCITIES, ENERGY CITIES, και POLIS. Πρωτοβουλίες και προγράμματα σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων, μέσω ολοκληρωμένων μοντέλων διαχείρισης, αποτέλεσαν το LIFE ως μηχανισμός χρηματοδότησης έργων περιβαλλοντικής προστασίας και τα προγράμματα THERMIE, SAVE, ALTELER, που αφορούσαν την αστική ενέργεια και την απόδοση των μεταφορών. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, εκπονήθηκε το πρόγραμμα RACE II το οποίο αφορούσε την τηλεματική μεταφορών. Τέλος, προγράμματα που αφορούσαν στην κατάρτιση και την απασχόληση υπήρξαν τα HORISOL και το POVERTY III. (Μπεριάτος, 1999)

Οι πολιτικές που προαναφέρθηκαν, παρόλο που είχαν θετικά αποτελέσματα για τις Ευρωπαϊκές πόλεις, χαρακτηρίζονταν από έλλειψη συντονισμού, αποσπασματικότητα και απουσία οράματος. Σε μια προσπάθεια να προσδιοριστούν συγκεκριμένοι στρατηγικοί στόχοι, αποσκοπώντας στον αποτελεσματικότερο συντονισμό των επιμέρους πολιτικών με αστική διάσταση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το 1997 την ανακοίνωση με τίτλο 'Προς ένα Πρόγραμμα για το Αστικό Περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση'. Σε αυτή την ανακοίνωση, γίνεται προσπάθεια εκτίμησης των επιπτώσεων που είχαν οι επεμβάσεις των Ευρωπαϊκών επεμβάσεων στον αστικό χώρο. Τονίζεται ακόμα, ο πρωτεύων ρόλος της αειφόρου ανάπτυξης στη διαχείριση των αστικών ζητημάτων, όχι μόνο στην περιβαλλοντική τους διάσταση, αλλά στην ευρύτερη, που περιλαμβάνει οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές διαστάσεις. Σημειώνεται, ότι γίνεται εκ νέου ρητή αναφορά στην πρόβλεψη αναφορικά με την ισότητα μεταξύ της παρούσας και των μελλοντικών γενεών. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1997β)

Εν συνεχεία, το άτυπο Συμβούλιο των Υπουργών Χωροταξίας, εξέδωσε το 1997 στο Noordwijk ένα πρώτο ένα πρώτο (προσχέδιο) 'Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου' (ΣΑΚΧ), το οποίο περιείχε μεταξύ άλλων στόχους και πολιτικές για την ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών πόλεων. Το τελικό Σχέδιο αποφασίστηκε από τους Υπουργούς στο Πότσταμ τον Μάιο του 1999 και εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ESDP, 1999). Σημαντική

επίδραση στις παρεμβάσεις αστικής πολιτικής της Ε.Ε. είχανε και τα ψηφίσματα της Δεύτερης Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον Habitat II, που οργανώθηκε στην Κωνσταντινούπολη το 1996, εισάγοντας σε παγκόσμιο επίπεδο τις έννοιες της κοινωνικής δικαιοσύνης και της περιβαλλοντικής αειφορίας (Κότιος, 1999).

### 3.5.2.3 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 2000-2006

Στη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2000-2006, σύμφωνα με την Ανδρικοπούλου (2009), η βασική δέσμη πολιτικών εκφράστηκε μέσα από το URBAN II. Η κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II αποτέλεσε συνέχεια της προηγούμενης και επικεντρώνεται στην οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση των αστικών περιοχών. Στηρίχτηκε στην πείρα που συγκεντρώθηκε από την εφαρμογή των αστικών πιλοτικών σχεδίων και των προγραμμάτων της URBAN I. Η νέα έμφαση αποτυπώνεται στους βασικούς στόχους που ήταν (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2000):

A. η προώθηση της διαμόρφωσης και εφαρμογής καινοτόμων στρατηγικών για τη βιώσιμη οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση των μικρού και μεσαίου μεγέθους πόλεων ή μειονεκτικών περιοχών σε μεγαλύτερες πόλεις.

B. η ενίσχυση και ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σε σχέση με τη βιώσιμη αστική αναζωογόνηση και ανάπτυξη στην Κοινότητα.

Η πρωτοβουλία URBAN II πρότεινε καινοτόμα αναπτυξιακά πρότυπα, τα οποία συνδύαζαν:

- βελτίωση των συνθηκών ζωής, για παράδειγμα, ανακαινίζοντας κτίρια και δημιουργώντας χώρους πρασίνου,
- δημιουργία θέσεων εργασίας, στους τομείς περιβάλλοντος, πολιτισμού και υπηρεσιών προς τον πληθυσμό,
- ένταξη των λιγότερο ευνοημένων κοινωνικών τάξεων στα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης,
- ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον συστημάτων δημόσιων μεταφορών,
- δημιουργία αποτελεσματικών συστημάτων διαχείρισης ενέργειας και μεγαλύτερη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, και
- χρήση πληροφορικής τεχνολογίας.

Η ίδια κοινοτική πρωτοβουλία έδινε προτεραιότητα σε τρεις άξονες δράσεων: φυσική και περιβαλλοντική αναζωογόνηση, κοινωνική ένταξη, και επιχειρηματικότητα και απασχόληση.

Το 40% των προγραμματισμένων δαπανών εντάσσονταν στην πρώτη κατηγορία και το 42% στις άλλες δύο, ενώ οι υπόλοιπες αφορούσαν κυρίως μεταφορές και την κοινωνία της πληροφορίας (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2002).

Στο ίδιο πλαίσιο, το πρόγραμμα ακολούθησε μια προσέγγιση που στηριζόταν στην προστιθέμενη αξία που μπορεί να δημιουργήσει ως προς τις εθνικές και τις άλλες κοινοτικές πολιτικές, επειδή:

- στόχευε σε μικρές περιοχές που αποτελούσαν εστίες σοβαρής υστέρησης και αυτό έδινε τη δυνατότητα για μια ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσέγγιση των διαφόρων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η περιοχή,
- εστίαζε σε θέματα κοινοτικού ενδιαφέροντος, όπως η κοινωνική ένταξη, η ένταξη των μειονοτήτων και το φυσικό και αστικό περιβάλλον,
- στηριζόταν σε ισχυρή εταιρική σχέση στο τοπικό επίπεδο (οι τοπικές αρχές στο ένα τρίτο των περιπτώσεων είναι ο φορέας διαχείρισης και σε ένα άλλο τρίτο επιτελούν de facto αυτή τη λειτουργία, ενώ σε πάνω από το 80% τοπικοί φορείς συμμετέχουν στη διαμόρφωση του προγράμματος),
- προώθησε ένα πρόγραμμα δικτύωσης για ανταλλαγή εμπειριών και ορθών πρακτικών.

Το URBAN την περίοδο 2000 - 2006, συνοδεύεται από μέτρα που προωθούν την συγκέντρωση πληροφορίας για τις ευρωπαϊκές πόλεις και τη δημιουργία θεματικών δικτύων συνεργασίας μεταξύ των περιοχών URBAN. Το 98% των πόρων του URBAN II αφορούν την αστική αναζωογόνηση των 70 περιοχών που επιλέχθηκαν, το υπόλοιπο 2% αφορά τα δύο οριζόντια μέτρα: τη νέα φάση του Αστικού Ελέγχου (Urban Audit) και θεματικά δίκτυα συνεργασίας του προγράμματος URBACT. ([www.europa/regional policy/urban/](http://www.europa/regional_policy/urban/))

Ο Αστικός Έλεγχος (Urban Audit) είχε ξεκινήσει το 1997 ως 'Πιλοτικό Σχέδιο Αστικού Ελέγχου', χρηματοδοτούμενος σε πρώτη πιλοτική φάση (1997-2000), βάσει του άρθρου 10 του ΕΤΠΑ. Ο κεντρικός σκοπός του Αστικού Ελέγχου ήταν να δοθεί η δυνατότητα αξιολόγησης της κατάστασης των πόλεων της Ε.Ε. και πρόσβασης σε συγκρίσιμη πληροφορία από άλλες πόλεις και να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφορίας μεταξύ των πόλεων. Στην πρώτη πιλοτική φάση συμμετείχαν 58 ευρωπαϊκές πόλεις και συγκεντρώθηκαν στοιχεία για περισσότερες από 500 μεταβλητές, στα πεδία οικονομία - κοινωνία, κοινωνική συμμετοχή, εκπαίδευση και κατάρτιση, περιβάλλον, πολιτισμός και ελεύθερος χρόνος. (Ανδρικοπούλου, 2009)

Ο δεύτερος Αστικός Έλεγχος<sup>4</sup> την περίοδο 2002-2005 συγκεντρώνει πληροφορίες για τις συνθήκες ζωής σε 258 μεγάλες και μεσαίου μεγέθους πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα πλεονεκτήματα του Αστικού Ελέγχου είναι ότι:

- A. επιτρέπει να γίνουν συγκρίσεις μεταξύ των πόλεων της Ευρώπης,
- B. υποστηρίζει την ανάπτυξη αστικών πολιτικών,
- Γ. διευκολύνει την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων και
- Δ. πληροφορεί για την ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Ο Αστικός Έλεγχος συγκεντρώνει αξιόπιστα στοιχεία<sup>5</sup> για 333 μεταβλητές σε εννέα πεδία: δημογραφία (ηλικία, φύλο, εθνικότητα, νοικοκυριά), κοινωνικά στοιχεία (στέγαση, υγεία, εγκληματικότητα), οικονομικά στοιχεία (απασχόληση και εισόδημα), πολιτική συμμετοχή (εκλογές και τοπική διοίκηση), κατάρτιση και Εκπαίδευση (εκπαιδευτικό επίπεδο), περιβάλλον (κλίμα, ατμόσφαιρα, νερό, απόβλητα), μετακινήσεις και μεταφορές (μετακίνηση για εργασία, ατυχήματα), κοινωνία της πληροφορίας (χρήση τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών), πολιτισμός και αναψυχή (πολιτιστικές δραστηριότητες και τουριστικός τομέας).

Η συγκέντρωση στοιχείων αφορά τρία διαφορετικά γεωγραφικά επίπεδα: το πρώτο και κύριο επίπεδο είναι η πόλη ως διοικητική μονάδα και σε αυτό συγκεντρώνονται πληροφορίες για όλες τις μεταβλητές. Το δεύτερο επίπεδο είναι το υπο-αστικό το οποίο αφορά συγκρίσιμες συνοικίες περίπου 20.000 κατοίκων, και επιτρέπει την κατανόηση των ανισοτήτων μεταξύ των διαφόρων περιοχών της πόλης. Το τρίτο επίπεδο είναι η ευρύτερη περιοχή της πόλης, η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις αντιστοιχεί στην επόμενη διοικητική κατηγορία. (Ανδρικοπούλου, 2009)

Σε ότι αφορά το πρόγραμμα URBACT, είναι ένα πρόγραμμα της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN , το οποίο έχει στόχο να διευκολύνει τη δικτύωση μεταξύ των πόλεων που

---

<sup>4</sup> Ο Αστικός Έλεγχος εφαρμόζεται από τη στατιστική υπηρεσία της Ε.Ε. (Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat>), από τις 27 εθνικές στατιστικές υπηρεσίες των κρατών μελών και από 258 πόλεις.

<sup>5</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από τη δικτυακή διεύθυνση του Αστικού Ελέγχου, <http://www.urbanaudit.org/>



εντάχθηκαν στις πρωτοβουλίες URBAN I και URBAN II, καθώς και στα Αστικά Πιλοτικά Σχέδια. Αφορά δηλαδή, σε μικρές και μεσαίες πόλεις καθώς και συνοικίες σε μεγάλα αστικά συγκροτήματα που χαρακτηρίζονται από αυξημένα επίπεδα ανεργίας, εγκληματικότητας και φτώχειας και απουσία δημόσιων εξυπηρετήσεων.

Πρωταρχικός σκοπός του προγράμματος URBACT<sup>6</sup>, ήταν η προώθηση καινοτόμων στρατηγικών οικονομικής και κοινωνικής αναζωογόνησης των πόλεων που συμμετέχουν. Το URBACT απευθύνεται στις τοπικές αρχές (αιρετούς και στελέχη) και τους εταίρους τους (φορείς που εκπροσωπούν τους κατοίκους, οικονομικοί και κοινωνικοί φορείς, τοπικοί οργανισμοί μελετών και έρευνας και άλλοι συλλογικοί φορείς). Το πρόγραμμα URBACT προετοιμάστηκε από τη Γαλλία και κάλυπτε την περίοδο 2002-2006.

Οι τρεις ευρύτεροι στόχοι του προγράμματος ήταν:

- να αναπτύξει διακρατικές ανταλλαγές μεταξύ των πόλεων που εφάρμοσαν προγράμματα URBAN I, URBAN II ή Αστικά Πιλοτικά Σχέδια, καθώς και των πόλεων των νέων κρατών μελών με πληθυσμό άνω των 20.000 κατοίκων,
- να αντλήσει μαθήματα από την ανάλυση των εμπειριών των πόλεων αυτών, των πολιτικών που εφαρμόστηκαν τοπικά, και να προτείνει καινοτόμες προσεγγίσεις για την αντιμετώπιση αυτών των δύσκολων προβλημάτων,
- να διαδώσει τις εμπειρίες αυτών των διαφορετικών περιοχών, τα μαθήματα που αντλήθηκαν και τα συμπεράσματα και προτάσεις τους.

Τα δίκτυα οργανώνονταν ανάλογα με την έμφαση που δίνει το καθένα σε ένα από τα εξής θέματα: συμμετοχή των πολιτών, πολιτισμός, οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση, πληθυσμοί ξένης προέλευσης, κοινωνία της πληροφορίας, ολοκληρωμένη προσέγγιση, αστική αναζωογόνηση, εταιρικές σχέσεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, κοινωνικός αποκλεισμός, μεταφορές και περιβάλλον, αστική ανασφάλεια, νέοι άνθρωποι. (Ανδρικοπούλου, 2009)

---

<sup>6</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από τη δικτυακή διεύθυνση του προγράμματος URBACT, [www.urbact.eu](http://www.urbact.eu)

Η εκκίνηση του προγράμματος του ESPON (Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο για τη Χωροταξία, συνετέλεσε στη διαμόρφωση ενός "προπλάσματος" χωρικής πολιτικής αναδεικνύοντας την αστική και πολυκεντρική ανάπτυξη.

Ο βασικός Στρατηγικός Στόχος του προγράμματος<sup>7</sup> καθοριζόταν ως η υποστήριξη της ανάπτυξης πολιτικής, σε σχέση με το στόχο της εδαφικής συνοχής και αρμονική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού εδάφους, με την παροχή συγκρίσιμων πληροφοριών, στοιχείων, αναλύσεων και σεναρίων, συμβάλλοντας έτσι στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα, την εδαφική συνεργασία και τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη.

Την περίοδο αυτή, το ESPON αποτέλεσε μια πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια θεωρητικής και εμπειρικής διερεύνησης των πολυκεντρικών αστικών περιοχών στην Ευρώπη. Το πρόγραμμα αυτό μελέτησε 29 Ευρωπαϊκές χώρες αποτιμώντας τον τρόπο με τον οποίο ορίζονται οι πολυκεντρικές αστικές περιοχές στις διάφορες εθνικές νομοθεσίες, διαμορφώνοντας κατάλληλους αναλυτικούς ορισμούς, και προτείνοντας κατάλληλα κριτήρια προσδιορισμού τους. (Αρβανιτίδης και Δωρής, 2003)

Το Lille Action Program αποτελούσε μια πρόταση για ένα πολυετές πρόγραμμα συνεργασίας πάνω στα αστικά ζητήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υιοθετήθηκε τον Νοέμβριο του 2000 σε ένα άτυπο συμβούλιο Υπουργών με αρμοδιότητα την αστική ανάπτυξη, ενώ το περιεχόμενο το προγράμματος βασίστηκε στις προτάσεις της Επιτροπής για τη Χωρική Ανάπτυξη (Committee on Spatial Development, 2000). Βασικός στόχος του πλαισίου αυτού, ήταν να συμβάλει στα Κράτη Μέλη και στα αστικά κέντρα, για τη χάραξη μιας περισσότερο απτής αστικής πολιτικής σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Μεταξύ των προτεραιοτήτων του (Atkinson και Dühr, 2002), ήταν η καλύτερη κατανόηση του ρόλου των πόλεων και των αστικών κέντρων, η αύξηση της συμμετοχής των πολιτών, η προώθηση συνεργασίας μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα αστικά ζητήματα.

Το Urban Intergroup<sup>8</sup> στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, είναι μια διακομματική επιτροπή, που ακολουθεί μια οριζόντια προσέγγιση για ενασχόληση με αστικά θέματα. Έχει συγκεντρώσει

---

<sup>7</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται και από τη δικτυακή διεύθυνση του προγράμματος, [www.espon.eu](http://www.espon.eu)

<sup>8</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από τη δικτυακή διεύθυνση του Urban Intergroup, <http://urban-intergroup.eu/about-us/>

πάνω από 70 βουλευτές που εκπροσωπούν τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ, όλες τις πολιτικές ομάδες στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και εργάζονται σε όλες τις κοινοβουλευτικές επιτροπές. Συνεργάζονται με σχεδόν 100 εταιρείες από τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι βασικοί στόχοι αυτής της επιτροπής είναι να παρακολουθούν το θεσμικό πλαίσιο που αφορά σε αστικά ζητήματα και να προωθούν τις ανάγκες που εμφανίζονται στην αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων. Η δραστηριότητα της δίνει έμφαση σε τομείς, όπως το περιβάλλον και η ενεργειακή αποδοτικότητα, οι αστικές μεταφορές, η στέγαση και τα κοινωνικά ζητήματα. Το Urban Intergroup συστάθηκε το 2005, ώστε να προωθεί τα αστικά ζητήματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η συμφωνία του Μπρίστολ (Bristol Accord), επετεύχθη σε άτυπη συνάντηση Υπουργών το Δεκέμβριο του 2005, υπό τη Βρετανική προεδρία. Προσδιόριζε τις αρχές και τα χαρακτηριστικά που θα πρέπει να έχει μια ευρωπαϊκή βιώσιμη κοινότητα. Έγινε προσπάθεια για τη σύνθεση ενός συνεκτικού πλαισίου για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης, της οικονομικής ευημερίας και της κοινωνικής δικαιοσύνης, σε μια εποχή ραγδαίων παγκόσμιων οικονομικών αλλαγών. Έδινε προτεραιότητα σε ένα καλύτερο περιβάλλον, ισχυρότερη δημοκρατία και αποτελεσματική τοπική ηγεσία. Η συμφωνία του Μπρίστολ ήταν μια πρακτική προσέγγιση, με ιδιαίτερη έμφαση στα αποτελέσματα, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής ορθών πρακτικών και την ανάπτυξη ικανοτήτων, αντλώντας ιδέες από όλη την Ευρώπη (Office of the Deputy Prime Minister, 2006). Αποτέλεσε τον προπομπό της Χάρτας της Λειψίας (2007) που θα παρουσιαστεί παρακάτω, και σε αντίθεση με την τελευταία, βάσει του βαθμού επίδρασης της, η Συμφωνία του Μπρίστολ δεν κατάφερε να αναδείξει σε ικανοποιητικό βαθμό τις εθνικές πολιτικές στα ευρωπαϊκά αστικά θέματα (Evans, 2011).

#### **3.5.2.4 Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις πόλεις την περίοδο 2007-2013**

Οι παράγοντες που επιδρούν στην αστικές μεταβολές αποτέλεσαν βασικό σημείο συζήτησης για το μέλλον της πολιτικής συνοχής την περίοδο 2007-2013. Η κεντρική ιδέα που προωθήθηκε ήταν ότι οι πόλεις, και ιδίως οι μεγάλες πόλεις, μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο ως 'κινητήρες ανάπτυξης' σε δύο κατευθύνσεις. Πρώτον, μπορούν να συνεισφέρουν στην υλοποίηση των στόχων της 'Στρατηγικής της Λισαβόνας' (European Parliament, 2010), προωθώντας τη συνολική ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής οικονομίας, επιδιώκοντας περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας, καινοτομία και επιχειρηματικότητα, ενίσχυση

της εσωτερικής αγοράς και της ανταγωνιστικότητας, περιβαλλοντική βιωσιμότητα και προστασία. Δεύτερον, μπορούν να συμπαρασύρουν την ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών, είτε αυτές είναι οι γύρω τους περιφέρειες ή οι συνοικίες που αντιμετωπίζουν προβλήματα στο εσωτερικό των πόλεων. (Ανδρικοπούλου, 2009)

Οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πολιτική συνοχής 2007-2013, που κατατέθηκαν με την 3<sup>η</sup> Έκθεση για τη συνοχή στις αρχές του 2004, περιέχουν καταρχήν την κατάργηση όλων των κοινοτικών πρωτοβουλιών, μεταξύ των οποίων και της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBAN. Η Επιτροπή πρότεινε, βασιζόμενη στην εμπειρία της URBAN, η αστική πολιτική να ενσωματωθεί πλήρως στα νέα προγράμματα, τα οποία θα περιέχουν μεταξύ άλλων και δράσεις για τις αστικές περιοχές. Πρότεινε, επίσης, η διαχείριση των αστικών δράσεων να αποκεντρώνεται στις τοπικές αρχές των πόλεων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004)

Η διάσκεψη στο Saarbrücken της Γερμανίας το 2005, στην οποία συμμετείχαν 300 φορείς περιφερειακής ανάπτυξης, ασχολήθηκε ειδικότερα με το μέλλον της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN. Η διάσκεψη κατέληξε σε κοινή δήλωση στην οποία τίθεται ο στόχος της ενσωμάτωσης του 'κεκτημένου URBAN' στα επόμενα προγράμματα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005).

Στη φάση της προετοιμασίας του σχεδιασμού της Προγραμματικής περιόδου 2007-2013, βάσει εγγράφου εργασίας του Υπουργείου Ανάπτυξης (2010), έλαβαν χώρα τα παρακάτω βήματα:

- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκρότησε υπηρεσιακή Ομάδα για την Αστική Ανάπτυξη και εξέδωσε το κείμενο 'Cohesion Policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions' (Commission of European Communities, 2006), στο οποίο τα αστικά κέντρα αντιμετωπίζονται όχι μόνο ως οι κύριοι χώροι συγκέντρωσης αναπτυξιακών προβλημάτων, αλλά και ως "κινητήρες" της ανάπτυξης.
- Παρουσιάστηκε το 2006 από την Ε.Ε. ο Οδηγός 'The urban dimension in Community policies for the period 2007-2013', που εξετάζει το περιεχόμενο, το χρηματοδοτικό πλαίσιο και τους μηχανισμούς ανταλλαγής εμπειριών για συγχρηματοδοτούμενες παρεμβάσεις στις πόλεις. (European Commission, 2006)
- Υιοθετήθηκε το 2007, στο πλαίσιο των Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών για την Πολιτική της Συνοχής, η «Εδαφική Διάσταση της Πολιτικής της Συνοχής», με

ενδεικνύόμενα μέτρα την ανασυγκρότηση του φυσικού περιβάλλοντος, τις αναπλάσεις πρώην βιομηχανικών περιοχών, τη διαφύλαξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, την αποφυγή της άναρχης αστικής εξάπλωσης και την πρόνοια για τις συνδέσεις μεταξύ των αστικών συγκεντρώσεων και της άμεσης αγροτικής ενδοχώρας.

▪ Το Συμβούλιο Υπουργών, κατά τη Γερμανική Προεδρία της Ε.Ε. (2007), υιοθετεί την “Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ” και τη “Χάρτα της Λειψίας για τις Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις” η οποία προτείνει την διευρυμένη χρήση των ολοκληρωμένων πολιτικών προσεγγίσεων αστικής ανάπτυξης.

Ο ‘Χάρτης της Λειψίας για βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις’ αποτελεί, μαζί με την ‘Εδαφική Ατζέντα της Ε.Ε.’, την κατάληξη της μακράς συζήτησης για το μέλλον της αστικής και της εδαφικής διάστασης στο πλαίσιο της νέας πολιτικής συνοχής. Στις 24 και 25 Μαΐου του 2007, τα δύο έγγραφα, ο ‘Χάρτης της Λειψίας για βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις’ και η ‘Εδαφική Ατζέντα της Ε.Ε.’, υιοθετήθηκαν από το Άτυπο Συμβούλιο των Υπουργών Χωροταξίας στη Λειψία. Τα δύο αυτά έγγραφα ορίζουν τον ‘οδικό χάρτη’ προς την αύξηση της δικτύωσης για εδαφικά και αστικά ζητήματα, με τη χρήση των χρηματοδοτικών εργαλείων του ΕΤΠΑ, όπως το πρόγραμμα URBACT και το πρόγραμμα ESPON.

Ο Χάρτης της Λειψίας (Leipzig Charter, 2007), είναι ένα έγγραφο που προέκυψε από τα Κράτη Μέλη, συμφωνώντας σε μια σειρά κοινών αρχών και στρατηγικών για μια πολιτική αστικής ανάπτυξης, και δεσμεύτηκαν:

- να ξεκινήσουν μια πολιτική συζήτηση στις χώρες τους για το πώς θα ενσωματωθούν οι αρχές και στρατηγικές του Χάρτη της Λειψίας στις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αναπτυξιακές πολιτικές,
- να χρησιμοποιήσουν το εργαλείο της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης και τη σχετική μορφή διακυβέρνησης για την εφαρμογή της και για το σκοπό αυτό να εγκαθιδρύσουν κάθε αναγκαίο πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο και
- να προωθήσουν την εγκαθίδρυση μιας ισόρροπης εδαφικής οργάνωσης βασισμένης σε μια ευρωπαϊκή πολυκεντρική αστική δομή.

Οι αναλυτικές προτάσεις οργανώνονται σε δύο βασικούς άξονες. Ο πρώτος αναφέρει ότι πρέπει να γίνει μεγαλύτερη χρήση μιας πολιτικής ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης και ο δεύτερος δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις υποβαθμισμένες γειτονίες μέσα στο πλαίσιο του συνόλου της πόλης (Mädling, 2008). Οι προτεινόμενες στρατηγικές δράσης, που έχουν

κρίσιμη σημασία για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών πόλεων, είναι οι εξής:

- Δημιουργία και διασφάλιση υψηλής ποιότητας δημόσιων χώρων.
- Εκσυγχρονισμός των δικτύων υποδομών και βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.
- Ενεργητικές πολιτικές καινοτομίας και εκπαίδευσης.
- Επιδίωξη στρατηγικών αναβάθμισης του περιβάλλοντος.
- Ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής αγοράς εργασίας.
- Ενεργητικές πολιτικές εκπαίδευσης και κατάρτισης για παιδιά και νέους ανθρώπους.
- Προώθηση αποτελεσματικών και με λογική τιμή αστικών μεταφορών.

Το πρόγραμμα ESPON συνεχίζεται με περισσότερες δυνατότητες στην τρέχουσα περίοδο, όπως και το Πρόγραμμα URBACT II, που στοχεύει στην ανάπτυξη δικτύων μεταξύ πόλεων, στην κεφαλαιοποίηση εμπειρίας από την προσπάθεια αυτή και στη διάδοση καλών πρακτικών.

Το Πρόγραμμα 'Ευρωπαϊκό Δίκτυο Παρακολούθησης για την Εδαφική Ανάπτυξη και Συνοχή (ESPON 2013)' εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το Νοέμβριο του 2007 και χρηματοδοτείται κατά 75% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, στο πλαίσιο των προγραμμάτων της Εδαφικής Συνεργασίας (Στόχος 3). Οι δράσεις<sup>9</sup> που υλοποιούνται στο πλαίσιο του προγράμματος εμπίπτουν σε πέντε άξονες προτεραιοτήτων, στην εφαρμοσμένη έρευνα, στην στοχευόμενη μελέτη, στην επιστημονική πλατφόρμα, στις διακρατικές δραστηριότητες διασύνδεσης των Εθνικών Σημείων Επαφής (ΕΣΕ) και στην τεχνική βοήθεια.

Το πρόγραμμα δικτύου για την αστική ανάπτυξη URBACT II<sup>10</sup>, στοχεύει στο να ενισχύσει την κοινή αντίληψη της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης. Το πρόγραμμα εστιάζεται κυρίως στο να παρέχει ένα εργαλείο ανταλλαγών και εκμάθησης για τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής, τους επαγγελματίες και άλλους οργανισμούς που συμμετέχουν στην ανάπτυξη αστικών πολιτικών: το URBACT II είναι μια πλατφόρμα ανταλλαγών που χρησιμοποιείται για να οργανώσει θεματικά δίκτυα και ομάδες εργασίας («έργα»). Συνολικά το πρόγραμμα υποστηρίζει 46 θεματικά δίκτυα και 14 ομάδες εργασίας.

---

<sup>9</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από τη δικτυακή διεύθυνση, [www.espa.gr](http://www.espa.gr)

<sup>10</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από τη δικτυακή διεύθυνση, [www.urbact.eu](http://www.urbact.eu)

Το URBACT II είναι επίσης ένα σημαντικό μέσο για την πρωτοβουλία «Περιφέρειες για την οικονομική αλλαγή». Ένα από τα βασικά στοιχεία της πρωτοβουλίας είναι η σύνδεση των έργων URBACT II με σχετικά περιφερειακά ή εθνικά επιχειρησιακά προγράμματα των Διαρθρωτικών ταμείων. Οι δεσμοί μεταξύ των διοικήσεων πόλεων και των διαχειριστικών αρχών, μπορούν με αυτόν τον τρόπο να λειτουργήσουν με αμοιβαίο όφελος. Οι διαχειριστικές αρχές ωφελούνται από καλύτερα προετοιμασμένες αιτήσεις έργων και οι πόλεις έχουν το κέρδος της άμεσης επικοινωνίας και αλληλεπίδρασης με τις αρμόδιες χρηματοδοτικές αρχές.

Στο πλαίσιο της περιόδου 2007 – 2013, σχεδιάστηκε ένα νέο μέσο χρηματοοικονομικής τεχνικής, για την καλύτερη κινητοποίηση πόρων στον τομέα της αστικής ανάπτυξης. Πρόκειται για το JESSICA<sup>11</sup>, το αγγλικό ακρωνύμιο της πρωτοβουλίας “Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas” (Κοινή ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές).

Σύμφωνα με έγγραφο εργασίας του Υπουργείου Οικονομίας (2010), το μέσο αυτό δεν αποτελεί νέα πηγή χρηματοδότησης, αλλά νέο μέσο αξιοποίησης των υφιστάμενων πόρων των Διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη των σχεδίων αστικής ανάπτυξης. Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Παρέχεται η ευχέρεια στα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν μέρος των πόρων που λαμβάνουν από την Ε.Ε. μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων, για να επενδύσουν, υπό μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων για την προαγωγή βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα υποστήριξης των κρατών μελών από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, σε σχέση με την υλοποίηση σημαντικών παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης, την υλοποίηση έργων μέσω συμβάσεων παραχώρησης και των συμπράξεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα κατόπιν σχετικού αιτήματος των κρατών μελών. Η υλοποίηση πράξεων μέσω των μέσων αυτών, είναι στο πνεύμα που προωθείται από την Ε.Ε., δηλαδή στη μετάβαση από τις εφάπαξ επιδοτήσεις στην παροχή δανεισμού εγγυήσεων και άλλων συναφών μέσων με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους, αλλά και την ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων ως εχέγγυο βιωσιμότητας των αναλαμβανόμενων επενδύσεων.

---

<sup>11</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από τη δικτυακή διεύθυνση, [www.jessicafund.gr](http://www.jessicafund.gr)

Το σημαντικότερο δίκτυο πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το δίκτυο Eurocities, που ενώνει σε συνεργατικές δράσεις όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης. Στο δίκτυο αυτό μετέχει από την Ελλάδα, η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και το Μαρούσι. ([www.eurocities.eu](http://www.eurocities.eu))

### **3.5.2.5 Το πλαίσιο των πολιτικών αστικής ανάπτυξης στον Ευρωπαϊκό χώρο την περίοδο 2014-2020**

Η σύγχρονη διεθνής οικονομική κρίση και η Ευρωπαϊκή πολιτική συνοχής, βρίσκονται σε μια σχέση με σημαντικές αλληλεπιδράσεις και αλληλεξαρτήσεις (Saratsis κ.α. 2012, Belka 2009). Είναι εύλογο η οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε έντονα τις οικονομίες και τις οικονομικές πολιτικές των κρατών μελών της Ε.Ε. να έχει επιδράσεις και στην πολιτική συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία συνιστά την κατεξοχήν αναπτυξιακή πολιτικής της. Η εφαρμογή προγραμμάτων δημοσιονομικής εξυγίανσης σε πολλές χώρες της Ένωσης, σήμαινε και τη μείωση των προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων με αρνητικές συνέπειες στην απορρόφηση των πόρων της προγραμματικής περιόδου 2007-2013. Η τάση αυτή ενισχύθηκε από την αναγκαστικά περιοριστική ή ηθελημένα συντηρητική στάση του χρηματοπιστωτικού τομέα, η οποία συνεχίζεται, με αποτέλεσμα την μείωση των πιστώσεων για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων.

Παρά τις προσπάθειες του Συμβουλίου και της Επιτροπής, στις αρχές του 2012 η απορρόφηση των συνολικών πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων παρέμεινε σχετικά χαμηλή, καθώς και η αξιοποίηση των δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕΠ). Για την Ελλάδα, εκτιμάται ότι απομένει αδιάθετο πάνω από το 70% των κατανεμημένων πόρων ή σωρευτικά 7% του ΑΕΠ της (αρχές 2012). Το ίδιο ισχύει για την Πορτογαλία, καθώς και για τα νέα κράτη μέλη. Συνολικά, στην ΕΕ η απορρόφηση εξελίσσεται βραδύτερα από ότι την αντίστοιχη περίοδο 2000-2006 (Saratsis κ.α., 2012). Η Ευρωπαϊκή πολιτική για την αντιμετώπιση της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, δεν προκάλεσε καμία ουσιαστική μεταβολή στην ιεράρχηση των στόχων και των προτεραιοτήτων της προγραμματικής περιόδου 2007 - 2013.

Ως συνολική απάντηση στην κρίση και ως στρατηγική ανάκαμψης, η Ένωση υιοθέτησε το 2010 τη Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (European Commission, 2010). Η «Ε2020» είναι ουσιαστικά διάδοχος της Στρατηγικής της Λισσαβόνας, ορίζει συγκεκριμένους και



περιοριστικούς Στόχους, Προτεραιότητες και «Εμβληματικές Πρωτοβουλίες», έχει άμεση εφαρμογή υπό αυστηρή παρακολούθηση και έλεγχο και βρίσκεται σε μια διαδικασία ταχύτατης εξειδίκευσής της. Για την παρακολούθηση της προόδου της στρατηγικής «E2020» έχουν συμφωνηθεί 5 στόχοι - τίτλοι που αφορούν το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εφαρμογή της στρατηγικής θα προσαρμοστεί στις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε Κράτους Μέλους, μέσω μετάφρασης των στόχων - τίτλων σε εθνικό επίπεδο, δια των Εθνικών Προγραμμάτων Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) και των εθνικών Προγραμμάτων Σταθερότητας και Σύγκλισης (ΠΣΣ). Οι εθνικοί στόχοι πρέπει να αντικατοπτρίζουν τις διαφορετικές καταστάσεις και συνθήκες, αλλά και τη φιλοδοξία κάθε κράτους-μέλους να συμβάλει στη συνολική ευρωπαϊκή προσπάθεια. Στη συνέχεια, παρατίθενται οι 5 στόχοι για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ορίζοντα το έτος 2020 και σχολιάζεται το σημείο εκκίνησης της Ελλάδας σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Eurostat).

1. Απασχόληση: ποσοστό 75% του πληθυσμού ηλικίας 20-64. Το 2009 το ποσοστό απασχόλησης του πληθυσμού ηλικίας 20-64 ανήλθε στο 69% στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντίστοιχα το ποσοστό την Ελλάδα ήταν στο 66%, ή αλλιώς στο 95% του Ευρωπαϊκού επιπέδου.
2. Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομία: ποσοστό 3% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ να επενδύεται σε ΕΑΚ. Στο σύνολο της ΕΕ-27 οι επενδύσεις σε ΕΑΚ αντιπροσώπευαν το 1,96% του ΑΕΠ για το 2009. Το αντίστοιχο ποσοστό για την Ελλάδα το 2008 (τελευταίο διαθέσιμο έτος) ήταν 0,58% του ΑΕΠ, επίδοση η οποία βρίσκεται μόλις στο 31% της Ε.Ε.
3. Κλιματική αλλαγή / ενέργεια (στόχος «20/20/20»): 20% μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε σχέση με το 1990 (ή ακόμα και 30% αν επιτευχθεί μια ικανοποιητική διεθνής συμφωνία σε συνέχεια της συμφωνίας του Κιότο). Ακόμα, στόχος είναι η 20% αύξηση στην ενεργειακή απόδοση.
4. Εκπαίδευση: Μείωση της εγκατάλειψης της σχολικής εκπαίδευση κάτω από το 10%. Ο δείκτης μετρά το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας 18-24 που διαθέτει, το πολύ, κατώτερη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και δε βρίσκεται σε άλλη διαδικασία εκπαίδευσης ή κατάρτισης. Το 2009 το ποσοστό εγκατάλειψης στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν στο 14,4%, ενώ στην Ελλάδα στο 14,5%. Επίσης, στόχος είναι τουλάχιστον το 40% του πληθυσμού ηλικίας 30-34 να έχει τριτοβάθμια εκπαίδευση. Το 2009, το 32,3% του πληθυσμού ηλικίας 30-34 της

Ευρωπαϊκής Ένωσης διέθετε τριτοβάθμια εκπαίδευση. Στην Ελλάδα το αντίστοιχο ποσοστό ανερχόταν στο 26,5%, δηλαδή στο 82% της επίδοσης της ΕΕ-27.

5. Φτώχεια / κοινωνικός αποκλεισμός: τουλάχιστον 20 εκατομμύρια λιγότεροι άνθρωποι σε συνθήκες ή κίνδυνο φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού.

Με την υιοθέτηση της Συνθήκης της Λισαβόνας, η εδαφική συνοχή αποτέλεσε το νέο σημαντικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό αντικατοπτρίζεται στην έντονη εδαφική και αστική διάσταση των προτάσεων της Επιτροπής, για έναν κανονισμό πολιτικής συνοχής για την περίοδο μετά το 2013, ο οποίος θα είναι πλήρως ευθυγραμμισμένος με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» για την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (European Commission, 2010). Από το 2009, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε εκδώσει ψήφισμα σχετικά με την αστική διάσταση της πολιτικής συνοχής κατά τη νέα περίοδο προγραμματισμού, παρουσιάζοντας βασικές προϋποθέσεις. Προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα, οι χρηματοδοτήσεις θα επικεντρωθούν σε ζητήματα που μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής. Λειτουργώντας ως κέντρα επιχειρηματικότητας, έρευνας και καινοτομίας, εκπαίδευσης και κατάρτισης, κοινωνικής ένταξης και πολιτιστικών ανταλλαγών, οι πόλεις μπορούν να αποτελέσουν εξέχοντα παράγοντα στην προσπάθεια επίτευξης των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω πλαίσιο, και σύμφωνα με τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2011), για την πολιτική αστικής ανάπτυξης την επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, τα μέτρα που αφορούν στη φυσική ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος πρέπει να συνδυάζονται με μέτρα που προωθούν την εκπαίδευση, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ένταξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, προϋπόθεση αποτελεί η ανάπτυξη ισχυρών συνεργασιών μεταξύ των ντόπιων κατοίκων, της κοινωνίας των πολιτών, της τοπικής οικονομίας και των διαφόρων επιπέδων της κυβέρνησης. Μια τέτοια προσέγγιση είναι ιδιαίτερα σημαντική αυτή την εποχή, δεδομένη της σοβαρότητας των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ευρωπαϊκές πόλεις. Οι προκλήσεις αυτές ποικίλουν, από επιμέρους δημογραφικές αλλαγές, έως τις συνέπειες της οικονομικής στασιμότητας σε ότι αφορά τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την κοινωνική πρόοδο, καθώς και τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής.

Οι προτάσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την πολιτική συνοχής 2014-2020, στοχεύουν σε γενικές γραμμές στην καλλιέργεια ολοκληρωμένων αστικών πολιτικών, που ενισχύουν τη

βιώσιμη αστική ανάπτυξη, με σκοπό να ενισχυθεί ο ρόλος των πόλεων εντός του πλαισίου της πολιτικής συνοχής. Υπό αυτό το πρίσμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει τις παρακάτω κατευθύνσεις:

- Ολοκληρωμένες επενδυτικές στρατηγικές, με μια πιο στρατηγική και ολιστική προσέγγιση:

Ως βασική αρχή, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) θα πρέπει να υποστηρίξει τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη μέσω ολοκληρωμένων στρατηγικών που αντιμετωπίζουν τις οικονομικές, περιβαλλοντικές, κλιματικές και κοινωνικές αλλαγές των αστικών περιοχών. Οι πόροι πρέπει να επικεντρώνονται με τρόπο ενοποιημένο για να στοχεύουν περιοχές που αντιμετωπίζουν επιμέρους αστικές προκλήσεις. Τα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. θα πρέπει να επιδιώξουν να χρησιμοποιήσουν το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ), σε συνέργεια με το ΕΤΠΑ, για την υποστήριξη μέτρων που αφορούν στην απασχόληση, την εκπαίδευση, την κοινωνική ένταξη και θεσμική επάρκεια, που σχεδιάζονται και υλοποιούνται στο πλαίσιο των ολοκληρωμένων στρατηγικών.

- Χρηματοδότηση υπό χωριστή διαχείριση για την ολοκληρωμένη βιώσιμη αστική ανάπτυξη:

Ένα ελάχιστο ποσοστό 5 % των πόρων του ΕΤΠΑ που κατανέμονται σε κάθε Κράτος Μέλος θα πρέπει να επενδυθεί σε ολοκληρωμένες δράσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη που εφαρμόζονται μέσω του εργαλείου των ολοκληρωμένων εδαφικών επενδύσεων (ΟΕΕ), έχοντας αναθέσει τη διαχείριση και υλοποίηση σε πόλεις. Η μορφή και ο βαθμός της ανάθεσης της διαχείρισης στις πόλεις, μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τις θεσμικές ρυθμίσεις κάθε Κράτους Μέλους.

- Πλατφόρμα αστικής ανάπτυξης:

Με βάση έναν κατάλογο πόλεων που κατήρτισαν τα Κράτη Μέλη στο πλαίσιο της Σύμβασης εταιρικής σχέσης, η Επιτροπή θα θεσπίσει μια πλατφόρμα αστικής ανάπτυξης που περιλαμβάνει 300 πόλεις σε όλη την Ευρώπη, που θα τονώσει έναν πιο προσανατολισμένο στις πολιτικές διάλογο για την αστική ανάπτυξη μεταξύ των πόλεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και την Επιτροπή. Δεν πρόκειται για χρηματοδοτικό εργαλείο, αλλά περισσότερο για έναν μηχανισμό που κάνει πιο ορατή τη συμβολή των πόλεων, στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής προς τη στρατηγική Ευρώπη 2020.

- Καινοτόμες αστικές δράσεις:

Προκειμένου να καλλιεργηθούν νέες και καινοτόμες λύσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, με πρωτοβουλία της Επιτροπής, το ΕΤΠΑ μπορεί να υποστηρίξει καινοτόμες δράσεις με ανώτατο όριο ύψους 0,2 % της συνολικής ενίσχυσης από το ΕΤΠΑ. Οι καινοτόμες αστικές δράσεις θα είναι αστικά πιλοτικά έργα, έργα επίδειξης και σχετικές μελέτες ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Προωθείται η έννοια της ‘έξυπνης πόλης’ (Κομνηνός, 2006), η οποία δημιουργείται από τη σύγκλιση δύο μεγάλων ρευμάτων της σύγχρονης σκέψης για την πόλη και την αστική ανάπτυξη, αφενός του επαναπροσδιορισμού της πόλης μέσα από τις τεχνολογίες επικοινωνίας, την ψηφιακή δικτύωση και αναπαράστασή της, και αφετέρου από την κατανόηση της πόλης ως περιβάλλοντος δημιουργικότητας και καινοτομίας.

- Μεγαλύτερη έμφαση στην αστική ανάπτυξη σε στρατηγικό επίπεδο:

Με βάση τους προσανατολισμούς του Κοινού Στρατηγικού Πλαισίου (ΚΣΠ), οι Συμβάσεις εταιρικής σχέσης πρέπει να περιγράφουν τις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν την ολοκληρωμένη χρήση των ταμείων του ΚΣΠ για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών περιοχών. Τα επιχειρησιακά προγράμματα θα πρέπει να καθορίζουν τη συμβολή στην ολοκληρωμένη προσέγγιση για την εδαφική ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένης μιας σχεδιασμένης ολοκληρωμένης προσέγγισης για την ανάπτυξη αστικών περιοχών.

- Βελτιωμένα εργαλεία για την υλοποίηση ολοκληρωμένων δράσεων:

Οι Ολοκληρωμένες Εδαφικές Επενδύσεις (ΟΕΕ) είναι ένας νέος τρόπος υλοποίησης για την ομαδοποίηση χρηματοδοτήσεων από διάφορους άξονες προτεραιοτήτων, από ένα ή περισσότερα επιχειρησιακά προγράμματα για διατομεακές παρεμβάσεις πολλαπλών επιπέδων. Μια ΟΕΕ είναι ένα ιδανικό εργαλείο για την υποστήριξη ολοκληρωμένων δράσεων σε αστικές περιοχές, καθώς προσφέρει τη δυνατότητα για συνδυασμό χρηματοδοτήσεων που συνδέονται με διαφορετικούς θεματικούς στόχους, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης από αυτούς τους άξονες προτεραιοτήτων και επιχειρησιακά προγράμματα που υποστηρίζονται από τα ΕΤΠΑ, ΕΚΤ και Ταμείο Συνοχής (ΤΣ).

- Αυξημένες ευκαιρίες αντιμετώπισης αστικών προκλήσεων που καλύπτονται από τις επενδυτικές προτεραιότητες:

Τέσσερις από τους θεματικούς στόχους, που θα υποστηριχθούν από τα Ταμεία του ΚΣΠ προκειμένου να συμβάλουν στη στρατηγική Ευρώπη 2020 έχουν σχέση με επενδυτικές προτεραιότητες αστικού χαρακτήρα. Προτείνεται, να συνδυάσουν οι πόλεις τις δράσεις που υποστηρίζονται από τομεακές επενδυτικές προτεραιότητες αστικού χαρακτήρα (προώθηση

στρατηγικών μειωμένης χρήσης άνθρακα για αστικές περιοχές, βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και προώθηση της κοινωνικής ένταξης μέσω της υποστήριξης της φυσικής και οικονομικής αναζωογόνησης υποβαθμισμένων αστικών περιοχών) και να τις ενσωματώσουν στην ολοκληρωμένη στρατηγική αστικής ανάπτυξης της πόλης για την υλοποίηση της αρχής της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης. Μπορούν επίσης, να συνδυάσουν αυτές τις δράσεις με άλλες που υποστηρίζονται από το ΕΚΤ στο πλαίσιο των επενδυτικών του προτεραιοτήτων.

ο Χρηματοοικονομικά εργαλεία:

Τα Κράτη Μέλη ενθαρρύνονται να κάνουν εκτεταμένη χρήση χρηματοοικονομικών εργαλείων στην υποστήριξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Το πεδίο εφαρμογής των χρηματοοικονομικών εργαλείων επεκτείνεται και καλύπτει όλους τους θεματικούς τομείς και επενδυτικές προτεραιότητες, καθώς και όλα τα είδη δικαιούχων, έργων και δραστηριοτήτων.

ο Δικτύωση:

Στο πλαίσιο του στόχου της Ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας (ΕΕΣ), το πρόγραμμα ανταλλαγών και μάθησης για πόλεις θα συνεχίσει να τους προσφέρει ευκαιρίες δικτύωσης στην κατεύθυνση της κοινής χρήσης και ανάπτυξης καλών πρακτικών στην αστική ανάπτυξη. Οι διαφορές σε σχέση με την πολιτική συνοχής που προωθείται την τρέχουσα Προγραμματική Περίοδο 2007-2013, περιλαμβάνονται στα παρακάτω σημεία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011):

- Ενισχυμένη ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αντιμετώπιση αστικών προκλήσεων. Ενώ το Άρθρο 8 του Κανονισμού ΕΤΠΑ την περίοδο 2007-13 προέβλεπε την επιλογή υλοποίησης της αστικής ανάπτυξης με μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, την περίοδο 2014-2020 η αστική ανάπτυξη θα υλοποιηθεί μέσω στρατηγικών που περιγράφουν ολοκληρωμένες δράσεις. Προβλέπεται και η συμπληρωματική συμβολή του ΕΚΤ σε τέτοιες στρατηγικές.

- Η ολοκληρωμένη εδαφική επένδυση αντικαθιστά άξονες προτεραιοτήτων για αστική ανάπτυξη. Η εισαγωγή της ΟΕΕ, η οποία επιτρέπει την υλοποίηση επιχειρησιακών προγραμμάτων με εγκάρσιο τρόπο, θα υποστηρίξει τη θεματική προσέγγιση και θα διευκολύνει την επίτευξη του ορθού μείγματος επενδύσεων στις ολοκληρωμένες αστικές στρατηγικές.

- Περισσότερες ευθύνες και ευκαιρίες για τις πόλεις: Τα Κράτη Μέλη θα μπορέσουν να δώσουν την ευκαιρία στις πόλεις να σχεδιάσουν και υλοποιήσουν πλήρως ολοκληρωμένες

στρατηγικές, οι οποίες συνδυάζουν τους πόρους διαφορετικών αξόνων προτεραιοτήτων και επιχειρησιακών προγραμμάτων.

- Λειτουργίες υποστηριζόμενες από περισσότερα Ταμεία, πολυταμειακά επιχειρησιακά προγράμματα και σταυροειδή χρηματοδότηση: Η υλοποίηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικής ανάπτυξης θα ενισχυθεί από τη δυνατότητα συνδυασμού δράσεων χρηματοδοτούμενων από τα ΕΤΠΑ, ΕΚΤ και ΤΑ σε επίπεδο προγράμματος ή λειτουργίας. Η σταυροειδής χρηματοδότηση μεταξύ ΕΤΠΑ και ΕΚΤ μέρους μιας λειτουργίας (έως 5 % κάθε άξονα προτεραιοτήτων ενός επιχειρησιακού προγράμματος) συνεχίζει να υφίσταται συμπληρώνοντας την πολυταμειακή προσέγγιση.

- Πιο λειτουργική προσέγγιση που επιτρέπει παρεμβάσεις στη σωστή κλίμακα: Καθώς μια ΟΕΕ μπορεί να καλύψει διαφορετικούς τύπους πόλεων και αστικών περιοχών, όπως καθορίζονται από τα Κράτη Μέλη, επιτρέπει τη χρηματοδότηση ολοκληρωμένων δράσεων που ποικίλουν από το επίπεδο της γειτονιάς ή της συνοικίας έως λειτουργικές περιοχές, όπως πόλεις- περιφέρειες ή μητροπολιτικές περιοχές – συμπεριλαμβανομένων των γειτονικών αγροτικών περιοχών.

### 3.6 ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Οι οικονομικές κρίσεις αποτελούν βασικό επαναλαμβανόμενο χαρακτηριστικό της σύγχρονης δομής της οικονομίας. Η τρέχουσα κρίση είναι απλά η πιο πρόσφατη, ωστόσο είναι και η πιο σημαντική τα τελευταία 70 χρόνια. Το πρόσφατο πλαίσιο των δυσμενών οικονομικών συνθηκών περιλαμβάνει κοινούς παράγοντες, βάσει των συνεπειών στις παραγωγικές δομές των Περιφερειών και των πόλεων, οι συνέπειες όμως αυτές δύναται να διαφοροποιούνται ανάλογα με το οικονομικό μοντέλο και την οικονομική ανθεκτικότητα (Hassink, 2010) της κάθε περιοχής, αλλά και τη δομή του μοντέλου ανάπτυξης των πόλεων κάθε χώρας (Garcia, 2010).

Η ανάλυση και η αποτύπωση των επιδράσεων της οικονομικής κρίσης, στην οικονομική και κοινωνική ζωή των αστικών κέντρων στον Ευρωπαϊκό χώρο, αποτελεί πολύ πρόσφατο πεδίο ερευνητικής ενασχόλησης (Catteral, 2010), ακόμα και στις Η.Π.Α. όπου η κρίση ξεκίνησε νωρίτερα (Kantor, 2010) και τα όποια συμπεράσματα προκύπτουν, είναι ανασφαλές να θεωρηθούν οριστικά, αφού η κρίση είναι ένα φαινόμενο σε εξέλιξη.

Η τρέχουσα παγκόσμια οικονομική κρίση, αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2007, ξεκίνησε το Σεπτέμβρη του 2008 στις Η.Π.Α. Λόγω της ύπαρξης στενών αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των χωρών, η κρίση επεκτάθηκε ταχέως, σχεδόν σε όλες τις χώρες του κόσμου, προκαλώντας σοβαρή οικονομική ύφεση. (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2011)

Μέχρι το τέλος του 2008 (Hadjimichalis, 2011), όλες οι σημαντικές και ανεπτυγμένες οικονομίες στην Ε.Ε. παρουσίασαν κοινά συμπτώματα όπως αύξηση της ανεργίας, κλείσιμο επιχειρήσεων, μεταφορά και φυγή βιομηχανιών, βύθιση του λιανεμπορίου, πάγωμα της αγοράς γης και ιδιοκτησίας και κρίση στον χρηματοπιστωτικό τομέα. Η παρούσα κρίση συνδυάζει τρία στοιχεία. Την κρίση της υπερσυσσώρευσης και της ανεξέλεγκτης κατανάλωσης, αποτέλεσμα των οικονομικών πολιτικών των τελευταίων δεκαετιών και της κυριαρχίας της φιλελεύθερης αγοράς. Επίσης, την γεωοικονομική και γεω-στρατηγική αναδιάρθρωση του διεθνούς καταμερισμού εργασίας, και τέλος μια παγκοσμίου βεληνεκούς περιβαλλοντική κρίση. Στην Ε.Ε., η κρίση έκανε την εμφάνιση αρχικά σε τρεις τομείς που συνδέονται άμεσα, όπως είναι οι τράπεζες, η αγορά γης (real estate) και το δημόσιο χρέος. Τα

πρώτα σημάδια της κρίσης φάνηκαν στην αγορά γης της Ισπανίας, στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες της ανατολικής Ευρώπης και στον τραπεζικό τομέα της Ιρλανδίας. Σε αυτά, πρέπει να προστεθεί και ο χρεωκοπημένος χρηματοπιστωτικός τομέας της Ισλανδίας, που είχε πολλές συναλλαγές και εξαρτήσεις με Ευρωπαϊκές τράπεζες. Από τον Νοέμβριο του 2009, η Ελλάδα έγινε το επίκεντρο της κρίσης, αρχικά κυρίως εξαιτίας του υψηλού δημόσιου χρέους της.

Σύμφωνα με τον έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *Cities of Tomorrow* (2011), η ρευστότητα στη δραστηριότητα των διεθνών επιχειρήσεων, καθιστά τις πόλεις ισχυρά εξαρτημένες από τις άμεσες ξένες επενδύσεις, οι οποίες με τη σειρά τους μεταβάλλονται ανάλογα με τις εξελίξεις στο διεθνή ανταγωνισμό. Το ίδιο ισχύει και για πόλεις που στηρίζονται σε παραγωγικές μονοκαλλιέργειες, ιδιαίτερα όπως είναι η παραδοσιακή μεταποίηση πρώτων υλών, και περισσότερο, εάν είναι μοναδική αυτή πρώτη ύλη. Η μεταφορά των βιομηχανιών έχει οδηγήσει σε απώλεια πολλών εξειδικευμένων θέσεων απασχόλησης, τον περιορισμό της παραγωγής τεχνογνωσίας και την υποβάθμιση του ανθρώπινου κεφαλαίου πολλών αστικών κέντρων. Επίσης, πολλές πόλεις, κυρίως στις κεντρικές και ανατολικές Ευρωπαϊκές χώρες (συμπεριλαμβανόμενου και της περιοχής της πρώην Ανατολικής Γερμανίας), ξεκίνησαν να βιώνουν απώλεια πληθυσμού από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Η αυξανόμενη πίεση στις πόλεις από τις διαδικασίες της παγκοσμιοποίησης και της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, έχει οδηγήσει σε έναν διαχωρισμό και μια πόλωση των αναπτυξιακών επιδόσεων των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων, η οποία έχει ενισχυθεί από τη διαδικασία διεύρυνσης της Ε.Ε..

Τα αστικά κέντρα, ιδίως της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, είχαν να αντιμετωπίσουν επιπρόσθετα τον αυξανόμενο ανταγωνισμό, παράλληλα με τις διαδικασίες αναδιάρθρωσης της παραγωγικής τους δομής και του θεσμικού τους πλαισίου. Στην αρχή της οικονομικής κρίσης (Blažek και Netrdová, 2011), όταν οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης δέχτηκαν τις πρώτες επιδράσεις, φάνηκε ότι τα νέα Κράτη Μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να διατηρήσουν την τάση σύγκλισης με τις πιο προηγμένες χώρες, έστω και υπό το δυσμενές περιβάλλον της κρίσης. Παρόλα αυτά, η κάμψη στην κατανάλωση στις Δυτικές χώρες, επέφερε κάμψη στις εξαγωγές προς αυτές, δραστηκές μειώσεις των άμεσων ξένων επενδύσεων (FDI), και (Popescu και Gavris, 2012) επηρέασε αρνητικά αναπτυσσόμενους παραγωγικούς τομείς μεγάλα αστικά κέντρα της περιοχής.



Η διαδικασία προσαρμογής αποδεικνύεται ιδιαίτερα δυσχερής, κυρίως για τις πόλεις που δεν επωφελούνται πια από ξένες επενδύσεις, ενώ σε συνδυασμό με τον περιορισμό και των δημοσίων επενδύσεων, επείγουσες καταστάσεις έχουν διαμορφωθεί, όπως υποβάθμιση των υποδομών και του αστικού περιβάλλοντος, υψηλή ανεργία, αυξανόμενος διαχωρισμός και ερημοποίηση αστικών περιοχών.

Στο παραπάνω πλαίσιο, τα τελευταία χρόνια, στη βιβλιογραφία έχει αναπτυχθεί ή έννοια των ‘συρρικνούμενων πόλεων’. Η Γοσποδίνη (2013) αναφέρει, ότι το φαινόμενο της “αστικής συρρίκνωσης” (urban shrinkage) εμφανίζεται σε Περιφέρειες, μητροπόλεις, πόλεις, ή τμήματα πόλεων, που παρουσιάζουν για περισσότερο από δύο χρόνια σημαντική μείωση της οικονομικής, κοινωνικής και δημογραφικής βάσης τους. Ως βασικά αίτια και συνθήκες γένεσης του φαινομένου της αστικής συρρίκνωσης (Reckien και Martinez-Fernandez 2011, Martinez – Fernandez κ.α. 2012), μπορεί να αναφερθεί αρχικά η προαστιοποίηση, η οποία προσελκύει κατοίκους και επιχειρήσεις στον περιαστικό χώρο, οδηγώντας σε οικονομική και δημογραφική μείωση τα κέντρα των πόλεων. Έπειτα, οι οικονομικοί μετασχηματισμοί και η αποβιομηχάνιση, όπως η αλλαγή από το παραδοσιακό μοντέλο βιομηχανικής ανάπτυξης των πόλεων, στο σύγχρονο μοντέλο ανάπτυξης νέων αστικών οικονομιών, με προεξάρχουσες τις “δημιουργικές βιομηχανίες” (creative industries) και τους τομείς υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας. Επιπρόσθετο αίτιο είναι οικονομική αναδιάρθρωση, όπως για παράδειγμα το πέρασμα από την κεντρικά σχεδιαζόμενη κρατική οικονομία, στην ελεύθερη οικονομία των αγορών, κατά τη δεκαετία του ’90, κυρίως στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Επιπλέον, δημογραφικές τάσεις, όπως οι χαμηλοί δείκτες γεννητικότητας που χαρακτηρίζουν τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες το μεγαλύτερο μέρος της Ε.Ε. και τέλος οι διεθνείς οικονομικές συνθήκες και κρίσεις, όπως για παράδειγμα η παγκοσμιοποίηση, η Ευρωπαϊκή ενοποίηση και η πρόσφατη και συνεχιζόμενη κρίση δημόσιου χρέους στην Ευρωζώνη.

Η πιο σημαντική προσπάθεια μέχρι σήμερα για την αποτύπωση των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης στις Ευρωπαϊκές πόλεις προέρχεται από την πρωτοβουλία URBACT της Ε.Ε. και την Έκθεση του 2010 ‘Urbact Cities facing the Crisis’. Σύμφωνα με την μελέτη αυτή και την εργασία των Γκέκα και Μήτσου (2011), στην έρευνα του Urbact συμμετείχαν, στο τέλος του 2009, 131 πόλεις από 24 χώρες της Ε.Ε. Η έρευνα χωρίστηκε σε δύο μέρη: το

πρώτο διερευνούσε τη φύση των επιπτώσεων της κρίσης στις πόλεις και το δεύτερο τον τρόπο που αυτές αντέδρασαν.

Όσον αφορά στις επιπτώσεις της κρίσης στις πόλεις της Ε.Ε., πάνω από το 80% των πόλεων που έλαβαν μέρος στην έρευνα, ανέφεραν ότι έχουν πληγεί σοβαρά από την οικονομική κρίση, κυρίως στον τομέα της επιχειρηματικότητας και στην αγορά εργασίας, με τις ανάλογες επιπτώσεις στον κοινωνικό ιστό. Υπήρξαν, ωστόσο, και οι περιπτώσεις των πόλεων εκείνων (23 πόλεις από τη Γερμανία, την Πολωνία και τη Σουηδία) στις οποίες παρατηρήθηκαν ελάχιστες επιπτώσεις, είτε στον ιδιωτικό τομέα, είτε στην απασχόληση. Το εθνικό πλαίσιο, όπως επίσης και τα τοπικά οικονομικά χαρακτηριστικά, αποτελούν τους κύριους παράγοντες στην προσπάθεια εξήγησης της διαφορετικής αντίδρασης των πόλεων αυτών απέναντι στην κρίση. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν σε μια τοπική οικονομία που βασίζεται σε Μικρο-Μεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ), που λειτουργούν τοπικά και αυτοχρηματοδοτούνται, αντί να εξαρτώνται από τις τραπεζικές πιστώσεις, ενώ η χαμηλή διασύνδεση με τις διεθνείς αγορές και η σημασία της εσωτερικής ζήτησης, ήταν ανάμεσα στα χαρακτηριστικά που συνέβαλλαν θετικά.

Σε ότι αφορά την αγορά εργασίας, αν και η ανεργία αυξήθηκε κατά 80% στις πόλεις, οι τομείς που επηρεάστηκαν σε μεγαλύτερο βαθμό ήταν συγκεκριμένοι. Οι κύριοι τομείς που εβλήθησαν σε κάθε πόλη σχετιζόνταν με το επίπεδο δεξιοτήτων, το φύλο, την ηλικία και την εθνική σύνθεση των ατόμων που κατέληξαν άνεργοι. Έτσι για παράδειγμα, άντρες με σχετική ειδικευση στις οικονομικές υπηρεσίες και στην αυτοκινητοβιομηχανία, ανειδίκευτοι εργάτες, νέοι και μετανάστες στις κατασκευές, και ανειδίκευτες εργαζόμενες στον τουρισμό και στο λιανικό εμπόριο, ήταν τα πρώτα θύματα της οικονομικής κρίσης. Στο σύνολό τους, τα στοιχεία μαρτυρούν τους ανειδίκευτους ή με χαμηλή εξειδίκευση εργάτες, ως τη βασική ομάδα ανέργων.

Συνολικά, οι νέοι αναγνωρίστηκαν ως η ομάδα που έχει πληγεί σημαντικότερα από την κρίση, τόσο γιατί το κόστος απόλυσής τους ήταν χαμηλότερο, όσο και λόγω της απροθυμίας των εργοδοτών να προσλάβουν άπειρους εργαζομένους. Σε κάποιες περιπτώσεις, τα υψηλά επίπεδα της νεανικής ανεργίας, ήταν αποτέλεσμα και της αναζήτησης εργασίας νέων με προσόντα και ειδικευση σε άλλες χώρες, όπως οι ΗΠΑ και ο Καναδάς. Στο πλαίσιο αυτό, οι πόλεις πλέον αντιμετωπίζουν την πρόκληση της εύρεσης βιώσιμων τοπικών πόρων και θέσεων απασχόλησης που θα συγκρατήσουν τους νέους στις τοπικές κοινωνίες.

Η ομάδα των μεταναστών υπήρξε ιδιαίτερα ευάλωτη στις επιπτώσεις της κρίσης, καθώς οι δείκτες της ανεργίας αυξήθηκαν ραγδαία στη δική τους περίπτωση, σε σχέση και με τους αντίστοιχους δείκτες άλλων πληθυσμιακών ομάδων. Οι απαντήσεις των πόλεων αναφέρουν περιπτώσεις μεταναστών που επέστρεψαν στις πόλεις προέλευσής τους, αλλά και την παράλληλη μείωση νέων μεταναστών στις πόλεις της Βόρειας Ευρώπης. Ταυτόχρονα, όμως, η επιστροφή μεταναστών, που προέρχονταν από πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης στις πατρίδες τους, αύξησε την πίεση στην τοπική αγορά εργασίας και στα συστήματα κοινωνικής προστασίας.

Συμπληρωματικά στις παραπάνω εξελίξεις, αναφέρθηκαν σημαντικά κοινωνικά ζητήματα, όπως αυξημένα επίπεδα φτώχειας, η παραοικονομία, τα χρέη, ο αριθμός των αστέγων, τα προβλήματα υγείας, η αύξηση της εγκληματικότητας, η αυξημένη ζήτηση κοινωνικών υπηρεσιών, και κίνδυνοι για την κοινωνική συνοχή.

Ωστόσο, ο αντίκτυπος της κρίσης στα κοινωνικά ζητήματα, εξαρτάται παράλληλα και από την αντίδραση των πόλεων. Ο περιορισμός των φορολογικών εσόδων και οι περικοπές στους δημοτικούς προϋπολογισμούς, οδήγησαν στην αναβολή και στον οριστικό τερματισμό προγραμμάτων κοινωνικού χαρακτήρα σε τοπικό επίπεδο. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις πόλεων, που δήλωσαν ότι δεν είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες κοινωνικής προστασίας και κοινωνικά επιδόματα. Υπάρχουν, όμως, και οι περιπτώσεις εκείνες, κατά τις οποίες οι πόλεις αξιοποίησαν ευρωπαϊκούς πόρους, εθνικά προγράμματα ανάκαμψης, αλλά και ιδίους πόρους, προκειμένου να αυξήσουν τις κοινωνικές δαπάνες και να υλοποιήσουν κοινωνικά προγράμματα.

Στο ίδιο πλαίσιο, το 80% των πόλεων απάντησαν ότι είχαν μειώσεις στους προϋπολογισμούς τους. Η φύση και το μέγεθος των μειώσεων αυτών εξαρτώνται από τη σύνθεση των οικονομικών της κάθε πόλης. Το αποτέλεσμα ήταν η απόσυρση των ιδιωτικών εταίρων από τη συγχρηματοδότηση προγραμμάτων και η αδυναμία των πόλεων να έχουν πρόσβαση στους ευρωπαϊκούς πόρους, λόγω της έλλειψης συγχρηματοδότησης. Μολονότι μια τέτοια κατάσταση συνεπάγεται καθυστέρηση στην υλοποίηση προγραμμάτων ανάκαμψης, έδωσε παράλληλα την ευκαιρία σε πολλές πόλεις να προχωρήσουν σε δικές τους πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της πράσινης και έξυπνης ανάπτυξης.

Στο επίπεδο ανάληψης πρωτοβουλιών αντιμετώπισης της κρίσης, η έρευνα αναφέρει ότι μία στις τέσσερις πόλεις διαθέτουν επίσημο σχέδιο ανάκαμψης (τάση ιδιαίτερα κυρίαρχη σε

πόλεις του Ηνωμένου Βασιλείου και της Δανίας). Ο μεγαλύτερος αριθμός πόλεων (μία στις τρεις) αναφέρουν ότι έχουν λάβει ανεξάρτητα μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης, που συμπεριλαμβάνουν την υλοποίηση των εθνικών προγραμμάτων, την περικοπή δαπανών και την ανάληψη καινοτόμων δράσεων. Τέλος, μόνο το 30% απάντησε ότι δεν έχει λάβει ακόμη κανένα μέτρο, ποσοστό όμως που περιλαμβάνει και τις περιπτώσεις πόλεων στις οποίες η κρίση δεν είχε μεγάλο αντίκτυπο.

Η πλειονότητα των μέτρων για την υποστήριξη των επιχειρήσεων περιλαμβάνει την ανεύρεση τρόπων για την προσωρινή κάλυψη των πιστωτικών τους αναγκών, την παροχή υποστήριξης, τη μείωση των δαπανών τους, αλλά και τη στροφή σε αναδυόμενους τομείς, όπως είναι η παραγωγή ενέργειας. Τα μέτρα για την αντιμετώπιση της ανεργίας κατευθύνονται στη δημιουργία άμεσων αλλά προσωρινών θέσεων απασχόλησης, εντατική υποστήριξη των μακροχρόνια ανέργων, διεύρυνση της εκπαίδευσης και της κατάρτισής τους, ιδιαίτερα σε μελλοντικούς τομείς ανάπτυξης. Πολλές από τις πόλεις προχώρησαν σε επενδύσεις στον ενεργειακό τομέα και στα μέτρα ενεργειακής απόδοσης, στον τομέα των κατασκευών και των μεταφορών, αγοράζοντας εκτάσεις και κτίρια σε χαμηλές τιμές και αναπτύσσοντας επιχειρηματικές υποδομές. Οι επενδύσεις σε καινοτόμες επιχειρήσεις, στις «πράσινες» μορφές ενέργειας και στον τομέα της περίθαλψης σχεδιάστηκαν, επίσης, με τη λογική της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, χωρίς, ωστόσο, να είναι ξεκάθαρος ο αριθμός τους ή σε ποιον απευθύνονται. Αν και πρόκειται για σημαντικά μέτρα, ένας μικρός μόνον αριθμός εξ' αυτών μπορεί να θεωρηθεί ως μακροχρόνιες παρεμβάσεις που προετοιμάζουν το έδαφος για τη μετά κρίση εποχή.

### 3.7 ΣΥΝΟΨΗ- ΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

Οι πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και της ευρωπαϊκής ενοποίησης, δέχονται ποικίλες επιδράσεις και πιέσεις. Η αναπτυξιακή τους προσπάθεια αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα, τόσο στο εσωτερικό τους, όσο και στο ρόλο τους ως εστιών ανάπτυξης για τις ευρύτερες περιοχές. Έχει αναφερθεί πολλές φορές, ότι η Ευρώπη αποτελεί μία από τις πλέον αστικοποιημένες ηπείρους του κόσμου. Σήμερα, πάνω από τα δύο τρίτα του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές και το ποσοστό αυτό συνεχίζει να αυξάνεται. Χαρακτηρίζεται όμως, και από μεγάλη ανομοιογένεια και αντιθέσεις στον αστικό χώρο, ανάλογα τη γεωγραφική θέση της χώρας (Βορειοδυτική ή Ανατολική ή Νότια Ευρώπη), το αναπτυξιακό επίπεδο, την παραγωγική δομή, αλλά και την ιστορική της εξέλιξη.

Οι πόλεις διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο ως κινητήρια δύναμη της οικονομίας, ως χώροι διασύνδεσης, δημιουργικότητας και καινοτομίας καθώς και ως κέντρα υπηρεσιών. Οι πόλεις ωστόσο, είναι και τόποι όπου συγκεντρώνονται η ανεργία, οι διακρίσεις και η φτώχεια. Τα διοικητικά όρια των πόλεων δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τη φυσική, κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική ή περιβαλλοντική πραγματικότητα της αστικής ανάπτυξης και χρειάζονται νέες μορφές διακυβέρνησης. Η δημογραφική αλλαγή οδηγεί σε σειρά προκλήσεων που διαφέρουν από πόλη σε πόλη, όπως η γήρανση των πληθυσμών, η συρρίκνωση των πόλεων ή οι έντονες διαδικασίες ανάπτυξης προαστίων. Πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι η Ευρώπη δεν βρίσκεται πλέον σε κατάσταση συνεχούς οικονομικής ανάπτυξης και πολλές πόλεις, ειδικά μη πρωτεύουσες στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, πόλεις του ευρωπαϊκού Νότου, αλλά επίσης και παλιές βιομηχανικές πόλεις στη Δυτική Ευρώπη, αντιμετωπίζουν τη σοβαρή απειλή οικονομικής στασιμότητας ή υποβάθμισης.

Η σχέση μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης, απασχόλησης και κοινωνικής προόδου εξασθενεί, με συνέπεια ένα μεγάλο μερίδιο πληθυσμού να έχει τεθεί εκτός της αγοράς εργασίας ή σε χαμηλότερης αμοιβής θέσεις. Η εισοδηματικές ανισότητες εντείνονται μέσα στο χρόνο (Cheshire και Carbonaro, 1996), η κοινωνική πόλωση και ο διαχωρισμός αυξάνονται, ενώ η πρόσφατη οικονομική κρίση συμβάλλει στην συρρίκνωση του κράτους πρόνοιας στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες. Η άναρχη εξάπλωση των πόλεων αποτελεί μία από τις κύριες απειλές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, τα δημόσια δίκτυα μεταφορών είναι ανεπαρκή, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο εσωτερικό και γύρω από τις πόλεις λαμβάνουν

μεγάλες διαστάσεις, ενώ με δεδομένο ότι οι εθνικοί πόροι είναι πια περιορισμένοι και πολλές φορές γίνονται αντικείμενο διάσπαρτης υπερεκμετάλλευσης, μειώνεται η δυνατότητα για τις διοικήσεις των πόλεων να αντιδράσουν με εστιασμένες πολιτικές.

Επιπρόσθετα, τα αστικά κέντρα αποτελούν τους κύριους υποδοχείς των μεταναστευτικών ροών, οπότε και ανακύπτει το ζήτημα της ομαλής τους ένταξης στον αστικό ιστό. Πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις περιλαμβάνουν σημαντικό αριθμό υπηκόων τρίτων χωρών και το επίπεδο των οικονομικών ευκαιριών και εκπαίδευσης που έχουν είναι ιδιαίτερα χαμηλό.

Στο ίδιο πλαίσιο, πρέπει να τονιστεί ότι οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος τους, υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής του 80% των πολιτών της Ευρώπης και αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για ανάπτυξη, εφόσον αποθαρρύνουν και τις επενδυτικές πρωτοβουλίες.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και στο πλαίσιο περιγραφής μιας ολοκληρωμένης αστικής στρατηγικής, επιβάλλεται να υιοθετηθούν νέες μορφές αστικής διακυβέρνησης, που θα ανταποκρίνονται στις προαναφερθείσες αστικές προκλήσεις και προβλήματα. Οι Ευρωπαϊκές πόλεις πρέπει να υιοθετήσουν ένα ολιστικό μοντέλο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Η ανάπτυξη μιας πόλης δεν μπορεί να θεωρηθεί αποκομμένη από το ευρύτερο περιβάλλον της, δηλαδή την ευρύτερη περιφέρεια στην οποία ανήκει. Αποτελούν τον καταλύτη ανάπτυξης των ευρύτερων περιοχών, αλλά παράλληλα ευνοούνται και οι ίδιες από την περιφερειακή ανάπτυξη. Υπάρχει μία αλληλεξάρτηση της στενής αστικής ανάπτυξης με αυτή της ευρύτερης περιφέρειάς της, και αυτό έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια την ανάγκη αλληλοσυμπλήρωσης των πολιτικών που προσεγγίζουν την πόλη από χωροταξική άποψη, και αυτών που την προσεγγίζουν εκ των έσω, δηλαδή από πολεοδομική σκοπιά. (Αγγελίδης, 2004α)

Τα συστήματα διακυβέρνησης (Cities of Tomorrow, 2011) χρειάζεται να προσαρμοστούν στις εξελισσόμενες καταστάσεις και να λάβουν υπόψη διάφορες εδαφικές (π.χ. υπεραστικές, ενδο-αστικές) και χρονικές κλίμακες. Απαιτείται οριζόντιος και κάθετος συντονισμός, καθώς οι πόλεις πρέπει να συνεργάζονται με άλλα επίπεδα διακυβέρνησης και να ενδυναμώνουν τη συνεργασία τους και τη δικτύωσή τους με άλλες πόλεις, ώστε να μοιράζονται επενδύσεις και υπηρεσίες που απαιτούνται σε ευρύτερη εδαφική κλίμακα. Χρειάζονται νέοι τρόποι διακυβέρνησης βασισμένοι στην παροχή δυνατοτήτων στους πολίτες, με συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων παραγόντων και καινοτόμο χρήση του κοινωνικού κεφαλαίου (Oliveira και

Breda-Vazquez, 2012). Στο πλαίσιο των αποδυναμωμένων δεσμών μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής προόδου, η κοινωνική καινοτομία προσφέρει μια ευκαιρία για τη διεύρυνση του δημόσιου χώρου για δέσμευση των πολιτών, δημιουργικότητα και συνοχή.

Οι κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, τόσο σε επίπεδο γειτονιάς, όσο και σε ευρύτερο εδαφικό πλαίσιο. Οι αστικές πολιτικές θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη συνοχή, μεταξύ τομεακών πρωτοβουλιών με χωρικές επιπτώσεις και πρωτοβουλιών βασισμένων στον τόπο (ESPON, 2010). Είναι αναγκαία μια στερεή γνωστική βάση για την υποστήριξη μιας κοινής κατανόησης της αναπτυξιακής προοπτικής. Η εν λόγω γνώση δεν δύναται να προκύψει αποκλειστικά από εμπειρογνώμονες, αλλά χρειάζεται να προκύπτει από όλους τους ενδιαφερόμενους. Πέραν της βελτίωσης της διαθεσιμότητας και συγκρισιμότητας εδαφικών δεδομένων και γνώσεις με βάση τους πόρους, όπως το Δικτυακό Παρατηρητήριο της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας και ο Αστικός Έλεγχος – Urban Audit (Manninen, 2008), υπάρχει ανάγκη και για λιγότερο απτά δεδομένα, που προκύπτουν από τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων και των πολιτών (Urbact, 2012).

Είναι κρίσιμο, επίσης, οι στρατηγικές να λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία των πόλεων. Ειδικότερα, πρέπει να εξετάζουν την αναπτυξιακή τους πορεία, το μέγεθός τους, τα δημογραφικά τους στοιχεία, το κοινωνικό πλαίσιο, τα στοιχεία της πολιτιστικής τους κληρονομιάς και τα οικονομικού χαρακτήρα περιουσιακά στοιχεία.

Η ανάλυση των πόλεων, ως επιστημονική και ερευνητική δραστηριότητα, δεν είναι διευρυμένη, με αποτέλεσμα να μην έχει κατανοηθεί ολοκληρωμένα και σε βάθος ο τρόπος που λειτουργούν και εξελίσσονται οι αστικές περιοχές. Προκειμένου να χαραχθούν στρατηγικές και να εφαρμοστούν αστικές πολιτικές, κρίνεται αναγκαίο να υπάρξει καλύτερη γνώση του ρόλου των πόλεων, ειδάλως οι πολιτικές αυτές δύναται να επιφέρουν τα αντίστροφα από τα επιθυμητά αποτελέσματα. (Cheshire, 2006)

Βάσει των προτάσεων της Στρατηγικής ‘Ευρώπη 2020’, είναι σημαντικό να εξεταστεί η σημασία των έξυπνων στρατηγικών εξειδίκευσης σε εκείνες τις πόλεις ή Περιφέρειες που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες δυσχέρειες λόγω της σύγκλισης δημογραφικών, οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων. Η καινοτομία θα πρέπει να ενισχυθεί για να υποστηρίξει την μετάβαση προς το μέλλον. (Urbact II, 2010)

Παρά τις απόψεις που μιλάνε για ούτως ή άλλως διαχρονική ενίσχυση των αστικών κέντρων στον Ευρωπαϊκό χώρο (Turok και Mykhnenko, 2008), η συρρίκνωση των πόλεων εμφανίζεται

έντονα και πολυδιάστατη. Ως εκ τούτου, ενδέχεται να χρειαστεί επαναπροσδιορισμός της οικονομικής βάσης των πόλεων και τη διαχείριση μεταβατικών περιόδων προς νέες μορφές οικονομικής, κοινωνικής και χωρικής οργάνωσης. Επιπλέον, αν οι τρέχουσες τάσεις συνεχιστούν, ο αυξανόμενος χωρικός διαχωρισμός θα επηρεάζει έναν όλο και μεγαλύτερο αριθμό Περιφερειών και πόλεων, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που μέχρι τώρα δείχνουν καλές επιδόσεις, θέτοντας τα όρια αντοχής τους υπό εξέταση. (ESPON, 2012)

Στο ίδιο πλαίσιο, υπάρχει έντονος διάλογος ώστε να δοθεί αυξημένη προσοχή στις υποβαθμισμένες γειτονιές εντός των ορίων της πόλης και της ευρύτερης περιοχής ως σύνολο, όπως υπογραμμίζεται στον Χάρτη της Λειψίας. Η εκπαίδευση και κατάρτιση διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διευκόλυνση της κοινωνικής και χωρικής κινητικότητας και στην παροχή κινήτρων για την απασχόληση και την επιχειρηματικότητα. Η κοινωνική ένταξη δεν θα πρέπει να αποτελεί στόχο μόνο για πολιτικές 'βασισμένες στον άνθρωπο'. Οι προσεγγίσεις που βασίζονται στον άνθρωπο χρειάζεται να συνδυαστούν με άλλες, που βασίζονται στη χωρική διάσταση. Η επικέντρωση μόνο στον «άνθρωπο» μπορεί να βοηθήσει τους ανθρώπους να απομακρυνθούν από τα προβλήματα και να προκληθεί περαιτέρω φτώχεια σε μειονεκτούσες γειτονιές, ενώ η επικέντρωση μόνο στο χώρο θα μπορούσε, είτε να μετατοπίσει το πρόβλημα, είτε να έχει αποτρεπτικά αποτελέσματα στις τοπικές κοινωνίες.

Η αρχή της επικουρικότητας που ενισχύθηκε από την Συνθήκη της Λισαβόνας (European Parliament, (2010), αναφέρει όχι μόνο ότι ένα υψηλότερο επίπεδο διακυβέρνησης πρέπει να συμπληρώνεται από ένα χαμηλότερο, αλλά επίσης ότι πρέπει να σφυρηλατούνται νέες σχέσεις μεταξύ διαφόρων επιπέδων, π.χ. μεταξύ του Ευρωπαϊκού και των τοπικών επιπέδων. Η δέσμη των παραγόντων που εμπλέκονται στη δημιουργία και στη διαμόρφωση αστικής πολιτικής χρειάζεται να διευρυνθεί, ώστε να συμπεριληφθούν όλες οι ενδιαφερόμενες ομάδες, συμπεριλαμβανομένων των πολιτών. Στην ουσία, οι πολιτικές θα πρέπει να λειτουργούν σε ένα πλαίσιο διακυβέρνησης πολλαπλής κλίμακας.



## **4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

Στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο περιλαμβάνεται μια ολοκληρωμένη εξέταση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων, σε ότι αφορά τις διάφορες πτυχές της εξέλιξης του, τις συνιστώσες της δυναμικής του, τις ιδιαιτερότητες και τα βασικά του χαρακτηριστικά. Αναλυτικότερα, αρχικά παρουσιάζονται ορισμένα βασικά ιστορικά στοιχεία και γεγονότα, που επέδρασαν καθοριστικά στην πορεία της διαμόρφωσης του και στην εξέλιξη του αναπτυξιακού του προτύπου. Έπειτα, αναγκαία κρίνεται η περιγραφή των σύγχρονων προβλημάτων που καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα διαβίωσης στις ελληνικές πόλεις. Εν συνεχεία, επιτελείται μια παρουσίαση των δομικών χαρακτηριστικών του ελληνικού αστικού συστήματος, τα όποια αφορούν σε γενικά χαρακτηριστικά της αστικοποίησης, στην πληθυσμιακή εξέλιξη και στην οικονομική του διάρθρωση. Μια πιο εξειδικευμένη ανάλυση για τη δυναμική του αστικού συστήματος, προέρχεται ακολούθως, μέσω της διερεύνησης της ιεραρχίας και της εφαρμογής της κατανομής τάξης – μεγέθους. Τέλος, εξετάζεται το ζήτημα της μητροπολιτικής διάστασης και της εκτίμησης του βαθμού μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα, συσχετίζοντας την ελληνική πραγματικότητα με τα διεθνή παραδείγματα και προσεγγίσεις.

## 4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

### 4.1.1 Ο ελληνικός αστικός χώρος (1830 – 1950)

Η διερεύνηση του ιστορικού πλαισίου στην εξέλιξη των αστικών χώρων είναι εξαιρετικής σημασίας, διότι συγκεκριμένα αποτελέσματα που προσπαθεί κανείς να κατανοήσει, είναι δυνατόν να εξηγηθούν μόνο εάν υιοθετηθεί ένα εκτεταμένο χρονικά πλαίσιο αναφοράς (Rast, 2012). Όπως έχει διατυπωθεί από τον Pierson (2000a: 264), ‘κεντρικό σημείο στη θεωρητική ανάλυση δεν είναι το παρελθόν καθαυτό, αλλά το ξεδίπλωμα των διαδικασιών διαχρονικά. Η ιστορία έχει σημασία, διότι η χρονικότητα και η εποχή έχουν σημασία.’

Η διαμόρφωση του ελληνικού αστικού συστήματος και η εικόνα των ελληνικών πόλεων έως σήμερα, αποτελεί το αποτέλεσμα των ιστορικών συγκυριών που οδήγησαν στη δημιουργία του νεοελληνικού κράτους.

Σύμφωνα με την Νικολαΐδου (1993), το νεοελληνικό κράτος, από το 1830 έως τα τέλη της δεκαετίας του 1940, διαμορφώνει μέσα από αλληπάλληλες ανακατατάξεις (βαλκανικούς πολέμους, επέκταση των εδαφικών του ορίων, μικρασιατική καταστροφή, παγκόσμιοι πόλεμοι, εμφύλιος), τον αστικό του χώρο παρόμοια με την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική του πορεία. Ο αργός ρυθμός εκβιομηχάνισης της χώρας στη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η επιβίωση της μικρής ατομικής ιδιοκτησίας στην ύπαιθρο, παράλληλα με την εμπορευματοποίηση της αγροτικής οικονομίας, η συγκρότηση μιας αστικής τάξης στις πόλεις, διαμορφώνουν έναν ιδιότυπο αστικό πληθυσμό, με διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτά των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων του 19<sup>ου</sup> αιώνα και των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Στα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας του ελληνικού κράτους, βασικό χαρακτηριστικό ήταν ότι ο αγροτικός χώρος (ο πληθυσμός της υπαίθρου αποτελούσε το 80% περίπου του συνολικού πληθυσμού) άρχισε σταδιακά να αποσυντίθεται μέσα από την παρακμή της βιοτεχνικής του παραγωγής, την εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών, την παγίωση και την ανάπτυξη εμπορευματικών σχέσεων στα αστικά κέντρα. Την περίοδο αυτή, εντοπίζεται μια αδυναμία ισόρροπης ανάπτυξης του αστικού χώρου, και ισχυροποιείται από το γεγονός ότι δεν υπήρχαν κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα πόλεις στο οικιστικό δίκτυο που να υπερβαίνουν σε πληθυσμό τις 50.000 κατοίκους. Η Ερμούπολη της Σύρου, εμποροβιομηχανικό και ναυτιλιακό κέντρο, μόλις ξεπερνούσε το 1870 τις 20.000 και η Αθήνα, που αποτελούσε από το 1834 την ελληνική

πρωτεύουσα, αριθμούσε 44.510 κατοίκους. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα παρατηρήθηκε ενδυνάμωση των εξαγωγικών αστικών κέντρων της δυτικής Πελοποννήσου, ενώ πόλεις χωρίς πρόσβαση στη θάλασσα ή σε οδικές αρτηρίες παρακμάζουν. Η οικονομική κρίση του 1890 οδηγεί σε μαρασμό τις κυριότερες επαρχιακές ελληνικές πόλεις. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και μέχρι το 1920, η Αθήνα μαζί με τον Πειραιά συγκεντρώνουν τις περισσότερες αστικές λειτουργίες και αποτελούν τον μεγαλύτερο πόλο έλξης. Η αδυναμία στις δομές των μικρών αστικών κέντρων να συγκρατήσουν τον πληθυσμό τους και η δύσκολη απορρόφηση του αγροτικού πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα, οδηγούν μεγάλες μάζες του ενεργού πληθυσμού σε υπερπόντια μετανάστευση. Η μικρασιατική καταστροφή του 1922 και η ανταλλαγή πληθυσμών έφερε στην Ελλάδα 1,3 εκ. πρόσφυγες και επέφερε σημαντικές αλλαγές στο αστικό δίκτυο και στις δομές των πόλεων, δημιουργώντας πολλά κοινωνικά, στεγαστικά και οικονομικά προβλήματα.

Κατά την Λεοντίδου (1989), το 80% των νέων οικισμών δημιουργήθηκαν στη βόρεια Ελλάδα, ενώ ένα μεγάλο μέρος του προσφυγικού πληθυσμού εγκαθίστανται στην Αθήνα, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη. Η ξαφνική παρουσία πολλών προσφύγων, είχε ως αποτέλεσμα σε χωροταξικό επίπεδο, τη διάκριση της χώρας σε χώρο προσφυγούπολεων (βόρεια και κεντρική) και μη (νότια), συνοδευόμενη από πολλαπλά ζητήματα συγκρούσεων των προσφύγων με τους γηγενείς.

Σε οικονομικό επίπεδο (Αναστασόπουλος, 1964), η κατά μεγάλο ποσοστό απασχόληση των προσφύγων στις αναπτυσσόμενες βιομηχανικές μονάδες, έδωσε ώθηση στη βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας, ωστόσο η κοινωνική τους ενσωμάτωση δεν ήταν ανώδυνη.

Με αφορμή το επείγον πρόβλημα της στεγαστικής αποκατάστασης των προσφύγων, πληθώρα νομοθετημάτων θεσπίστηκε κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, το κράτος επίσης ανέλαβε για πρώτη φορά την οργάνωση κοινωνικής κατοικίας, ενώ το θεσμικό πλαίσιο που προέκυψε γενικότερα καθόρισε μεταπολεμικά την οικιστική ανάπτυξη της ελληνικής επικράτειας. Σημαντικό κομμάτι των προσφύγων επέλεξε και τον τρόπο της αυτοστεγάσης, ο οποίος δεν ήταν κοινός για όλους, ανάλογα την οικονομική τους κατάσταση. Συνολικά, μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι η άναρχη και απρογραμματιστή αστική επέκταση κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου αποτέλεσε προάγγελο, μετά το τέλος του Εμφυλίου, για τη δυσανάλογη υπερσυσσώρευση πληθυσμού στην πρωτεύουσα (Νικολαΐδου, 1993).

Σε ότι αφορά το ενδοαστικό επίπεδο των δύο μεγαλύτερων πόλεων της χώρας, στην Αθήνα δίνονται πρόχειρες λύσεις για την στέγαση των προσφύγων στα περίχωρα, εκεί που ήταν εύκολη η εύρεση γης. Ωστόσο, στους προσφυγικούς συνοικισμούς εφαρμόζεται για πρώτη φορά μία περιορισμένη μορφή οργανωμένης στέγασης. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η εγκατάσταση βιομηχανιών μεταξύ Αθήνας και Πειραιά, σε μια γραμμική χωρική ανάπτυξη κατά μήκος του οδικού άξονα σύνδεσης των δυο οικιστικών πυρήνων. Επίσης, αυξάνονται τα ύψη και οι συντελεστές δόμησης στο κέντρο. Η «αυθαίρετη» δόμηση υπήρχε, χωρίς όμως την έννοια και πιθανόν την έκταση που πήρε αργότερα το φαινόμενο αυτό. Οι συνθήκες άλλωστε ήταν πολύ διαφορετικές. Η Θεσσαλονίκη μετά την πυρκαγιά του 1917 επανασχεδιάζεται. Η παλιά πόλη διαλύεται και εξαφανίζεται η πολυπυρηνική της δομή. Η παλιά αυτή δομή αντικαθίσταται με την δομή ενός ενιαίου κέντρου. Οι λειτουργίες του κέντρου αναδιοργανώνονται με τη μεταφορά των βιομηχανιών εκτός κέντρου. Υλοποιείται ένας αστικός σχεδιασμός, που είναι το μόνο παράδειγμα προωθημένης πολεοδομίας στην Ελλάδα (βέβαια και στην περίπτωση αυτή με περιορισμένες εφαρμογές). Το 1921 δημιουργούνται μια σειρά προσφυγικών συνοικισμών και επεκτείνεται ο αστικός ιστός (Αβδελίδης, 2010).

#### **4.1.2 Ο σύγχρονος ελληνικός αστικός χώρος**

Οι πολιτικές του ελληνικού κράτους σε οικονομικό, κοινωνικό και διοικητικό επίπεδο, καθώς και οι ιστορικές συγκυρίες καθόρισαν τις μεταβλητές που διαμόρφωσαν τον σύγχρονο ελληνικό αστικό χώρο. Οι αναπτυξιακές επιλογές της δεκαετίας του 1950 – 1960 έβαλαν τα θεμέλια που οδήγησαν σταδιακά στην ασύμμετρη αστικοποίηση και την Αθήνα σε υδροκεφαλισμό. Οι προσπάθειες εκβιομηχάνισης, που είχαν ξεκινήσει την περίοδο του Μεσοπολέμου, ανατράπηκαν μετά το τέλος του Εμφυλίου και η οικονομία της χώρας (ίσως λόγω των ξένων πιέσεων) περιορίστηκε στο πλαίσιο της αγροτικής ανάπτυξης (Νικολαΐδου, 1993).

Ο ισχυρά παρεμβατικά ρόλος του κράτους οδήγησαν σε άμεση εξάρτηση από αυτό, πάνω από το 20% του μη αγροτικού πληθυσμού και πάνω από το 1/3 των μισθωτών των αστικών κέντρων. Λαμβάνοντας υπόψη, και ότι την ίδια περίοδο πάνω από το 1/3 του ενεργού πληθυσμού ήταν άνεργοι, και το 40% των κατοίκων των αγροτικών περιοχών ήταν υποαπασχολούμενοι, εύκολα εξηγείται η έξοδος του αγροτικού πληθυσμού μετά το 1950 στα αστικά κέντρα, και ενίσχυση της αστικοποίησης πριν την εκβιομηχάνιση (Τσουκαλάς, 1987).

Η στροφή προς την εκβιομηχάνιση της χώρας άρχισε από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 και ακολούθησε ταχύτερη ανοδική πορεία την περίοδο 1960-1970. Ο κλάδος των κατασκευών κυριαρχούσε και η αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας συνεχίστηκε αμείωτη και τις επόμενες δεκαετίες. Παρά τους εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξησης των βιομηχανικών μεγεθών, η ελληνική βιομηχανία παρουσίαζε ανισομέρεια στους επιμέρους κλάδους ανάπτυξης, και παρότι σε συνολικό πλαίσιο αυξήθηκε το κατά κεφαλή ΑΕΠ, η διαδικασία αστικοποίησης του ελληνικού χώρου παρέμεινε ασυμμετρική. Η εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση, η άναρχη χωροθέτηση των βιομηχανιών, η αποδυνάμωση του αγροτικού χώρου και η εφαρμογή πολιτικών χωρίς οργανωμένο περιφερειακό σχεδιασμό, αποτέλεσαν βασικούς παράγοντες για τη δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων και την υπερσυγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη (Νικολαΐδου, 1993).

Η κρίση των ευρωπαϊκών οικονομιών (πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και 1979), συρρίκνωσε τις δυνατότητες απασχόλησης του ξένου εργατικού δυναμικού στις χώρες υποδοχής των οικονομικών μεταναστών, με αποτέλεσμα στην Ελλάδα να εμφανιστεί ένα κύμα μαζικής παλιννόστησης. Η αδυναμία απορρόφησης από τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης του εργατικού δυναμικού, οδήγησε ένα μεγάλο ποσοστό του στις επαρχιακές πόλεις. Συνεπώς, την περίοδο 1971-1981 παρατηρείται μια αστικοποίηση του επαρχιακού χώρου, ενώ οι πόλεις που επέδειξαν μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση ήταν η Πάτρα, η Λάρισα, ο Βόλος, το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Καβάλα, η Αλεξανδρούπολη, η Κοζάνη και η Σπάρτη. Από το σύνολο των επαρχιακών πόλεων, η Πάτρα και ο Βόλος συγκέντρωναν τη μεγαλύτερη βιομηχανική δραστηριότητα σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις, όπου υπερτερούσε ο πρωτογενής τομέας και οι τουριστικές δραστηριότητες (Νικολαΐδου, 1993).

Εξετάζοντας το συνολικό αναπτυξιακό πρότυπο των αστικών κέντρων, οι Παπαδασκαλόπουλος και Χριστοφάκης (2011), αναφέρουν ότι η χώρα εκείνη την περίοδο πέρασε σε ένα όχι και τόσο ισχυρό βιομηχανικό τομέα και σε μία διόγκωση του τομέα των υπηρεσιών. Σε συνδυασμό με τις γεωγραφικές της ιδιαιτερότητες και το σχετικά συγκεντρωτικό διοικητικό σύστημα, επήλθε η ανεξέλεγκτη γιγάντωση της Πρωτεύουσας, ενώ μόλις μετά το 1960 η Θεσσαλονίκη μετασχηματίζεται σταδιακά σε ένα δεύτερο μητροπολιτικό πόλο και από τη δεκαετία του 1970 ορισμένες πόλεις μετασχηματίζονται επίσης, σε αστικά κέντρα περιφερειακής εμβέλειας (Πάτρα – Λάρισα – Βόλος – Ηράκλειο – Ιωάννινα – Καβάλα), δημιουργώντας ένα χωρικό "αναπτυξιακό S". Από αυτά τα

περιφερειακά κέντρα (Λουκάκης, 2004), εξαρτήθηκαν ευρύτερες περιοχές ως οικονομικοί χώροι "εθνικής και διεθνούς εμβέλειας", ενώ σημαντικές περιοχές παρέμειναν 'γωνιακές', χωρίς ουσιώδεις ενδοπεριφερειακές αλληλεξαρτήσεις από κάποιον περιφερειακό πόλο ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, οι χωρικές ανισότητες πήραν τη μορφή πολλαπλών σχημάτων, συνήθως δυαδικών, με διαφορετικές αφετηρίες και κριτήρια (πόλη – υπαίθρος, παράκτιες - ορεινές περιοχές, νησιωτικός - ηπειρωτικός χώρος) (Κόνσολας, 1997).

Σε ότι αφορά τις ενδοαστικές εξελίξεις των δύο μεγαλύτερων πόλεων της χώρας μέχρι το 1980, στην Αθήνα προκύπτουν πολλά προάστια με μεγάλη απορρόφηση πληθυσμού από το δυτικό Λεκανοπέδιο. Οικοδομούνται νέες ζώνες κατοικίας με αυθαίρετη δόμηση εκτός σχεδίου πόλης και με διαδοχικές εντάξεις, εκ των υστέρων, στο σχέδιο πόλης. Μεγαλώνουν οι συντελεστές δόμησης στις κεντρικές περιοχές. Από τις αρχές του 1960, εμφανίζεται η αντιπαροχή, που ήταν ένας καινούριος τρόπος παραγωγής του δομημένου χώρου. Γενικά χαρακτηριστικά αυτής της εποχής ήταν η άναρχη οικιστική ανάπτυξη και η καθιέρωση της πολυκατοικίας. Στη Θεσσαλονίκη κατά την διάρκεια του χρονικού διαστήματος 1940-1970, ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος αυξήθηκε με συνεχώς μεγαλύτερα ποσοστά. Ο πληθυσμός αυτός αφομοιώθηκε κυρίως από τις δυτικές και τις βόρειες κοινότητες, όπου μπορούσε να απασχοληθεί στη βιομηχανία. Η μεγάλη εσωτερική μετανάστευση συντελέστηκε κυρίως στη δεκαετία 1960-70. Το 1960 άρχισε η βιομηχανική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης με την εγκατάσταση μεγάλων μονάδων παραγωγής βαριάς βιομηχανίας. (Αβδελίδης, 2010)

Τη δεκαετία του 1980 (Νικολαΐδου, 1993), η τάση ενίσχυσης των επαρχιακών αστικών κέντρων (πολλά από τα οποία βέβαια παρέμεναν στην ευρύτερη περιφέρεια επιρροής των δύο μεγάλων μητροπόλεων) συνεχίστηκε, επιφέροντας σημαντικές πληθυσμιακές ανακατατάξεις. Παράλληλα, η τάση 'τουριστικοποίησης' του υπαίθρου χώρου που είχε ξεκινήσει από τη δεκαετία του 1960 εντάθηκε, η τουριστική κίνηση στη χώρα αυξήθηκε και η οικοδομική δραστηριότητα στα ξενοδοχειακά καταλύματα εκτοξεύτηκε. Η συγκεκριμένη κατασκευαστική δραστηριότητα, παράλληλα με την παραθεριστική κατοικία, συνέβαλλαν στην περαιτέρω αστικοποίηση τμημάτων του επαρχιακού χώρου. Ο περιορισμός της τάσης συγκέντρωσης πληθυσμού στους αστικούς πυρήνες της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας, αποτέλεσε σοβαρή ένδειξη ότι το επίπεδο διαβίωσης (στέγαση, απασχόληση, αναψυχή) στα μεγάλα αστικά κέντρα υποβαθμιζόταν και τα αστικά προβλήματα μεγεθύνονταν.

Συνοπτικά μέχρι αυτό το σημείο (Νικολαΐδου, 1993), μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι η αστικοποίηση του ελληνικού χώρου διακρίνεται στις εξής φάσεις:

A. δεκαετία του 1950, αποδυνάμωση του αγροτικού χώρου και έντονη εσωτερική μετανάστευση προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

B. δεκαετία του 1960, διατήρηση των ρυθμών της εσωτερικής μετανάστευσης, υψηλοί ρυθμοί εξωτερικής μετανάστευσης.

Γ. δεκαετία του 1970, παλιννόστηση, πληθυσμιακή ενδυνάμωση των επαρχιακών πόλεων, αύξηση παράλληλα και του πληθυσμού της Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Δ. δεκαετία του 1980, φυγόκεντρες τάσεις από τις δύο μητροπόλεις, ενδείξεις για αποσυγκέντρωση εντός της μητροπολιτικής τους επιρροής.

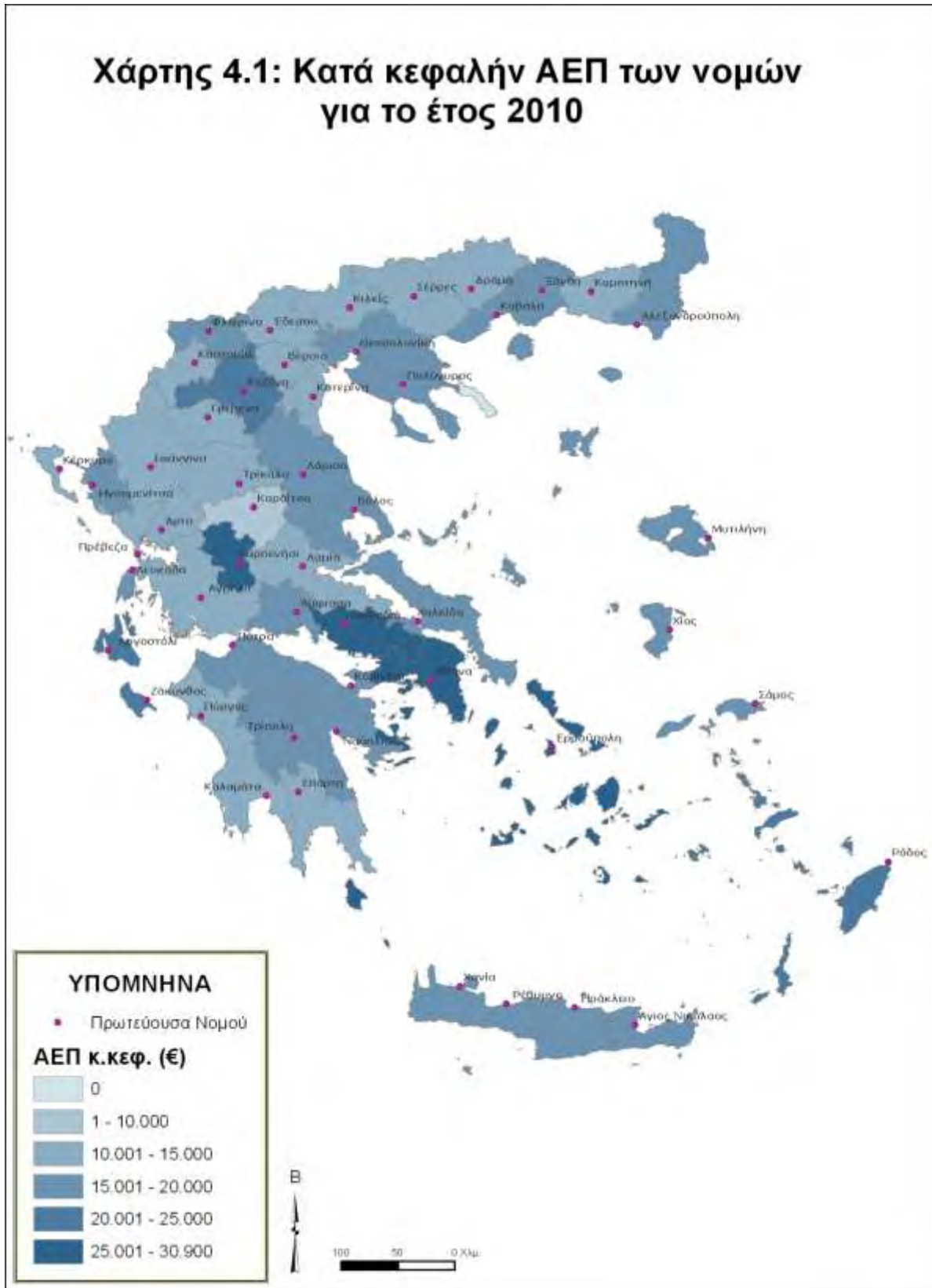
Ειδικότερα, από το μονοπολικό σύστημα της περιόδου 1950-60, όπου η Πρωτεύουσα κυριαρχούσε στο οικιστικό δίκτυο της χώρας, περνάμε στο διπολικό σύστημα Πρωτεύουσας – Θεσσαλονίκης την περίοδο 1960-70. Μετά το 1970 ωστόσο, και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας 1971-81, προωθείται η συστηματοποίηση της πολιτικής προσέγγισης, που εκφράζεται με την προσπάθεια ανάπτυξης ενός ολιγοπολικού συστήματος περιφερειακών αστικών κέντρων και με τον προσδιορισμό κατηγοριών οικιστικών κέντρων (Λουκάκης, 1994).

Η στροφή μέρους του πληθυσμού προς τις μικρότερες πόλεις, που είχαν αναδειχθεί σε πόλους έλξης λόγω της βιομηχανικής ή της τουριστικής τους ακμής, ή αποτελούσαν αστικά υπόκεντρα της ευρύτερης μητροπολιτικής επιρροής Αθήνας και Θεσσαλονίκης, περιόρισε σε κάποιο βαθμό τις περιφερειακές ανισότητες, δεν εμπόδισε όμως την πληθυσμιακή συρρίκνωση των πολύ μικρότερων επαρχιακών πόλεων, ούτε άμβλυσε τα σημαντικά προβλήματα της υπερσυσώρευσης στην Αθήνα. Όσον αφορά στη διάχυση της αστικοποίησης στο οικιστικό δίκτυο της χώρας (Λουκάκης, 2004), η προαναφερθείσα αποκέντρωση δραστηριοτήτων στις ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές, ανέπτυξε έντονες διαφορές στα είδη καθημερινών μετακινήσεων, και αποκαλύπτει μια διαφοροποίηση σε σχέση με τις ευρωπαϊκές μητροπολιτικές περιοχές. Σε αυτές συνήθως, ο τριτογενής τομέας παραμένει στα κέντρα και εντοπίζονται μετακινήσεις προς σε αυτά, ενώ στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη έχουμε αντίστροφες κινήσεις απασχολούμενων προς την περιφέρειά τους - για την Αθήνα προς Οινόφυτα, Θήβα, Χαλκίδα, Κόρινθο και για τη Θεσσαλονίκη προς Κατερίνη, Γιαννιτσά, Λαγκαδά κτλ.

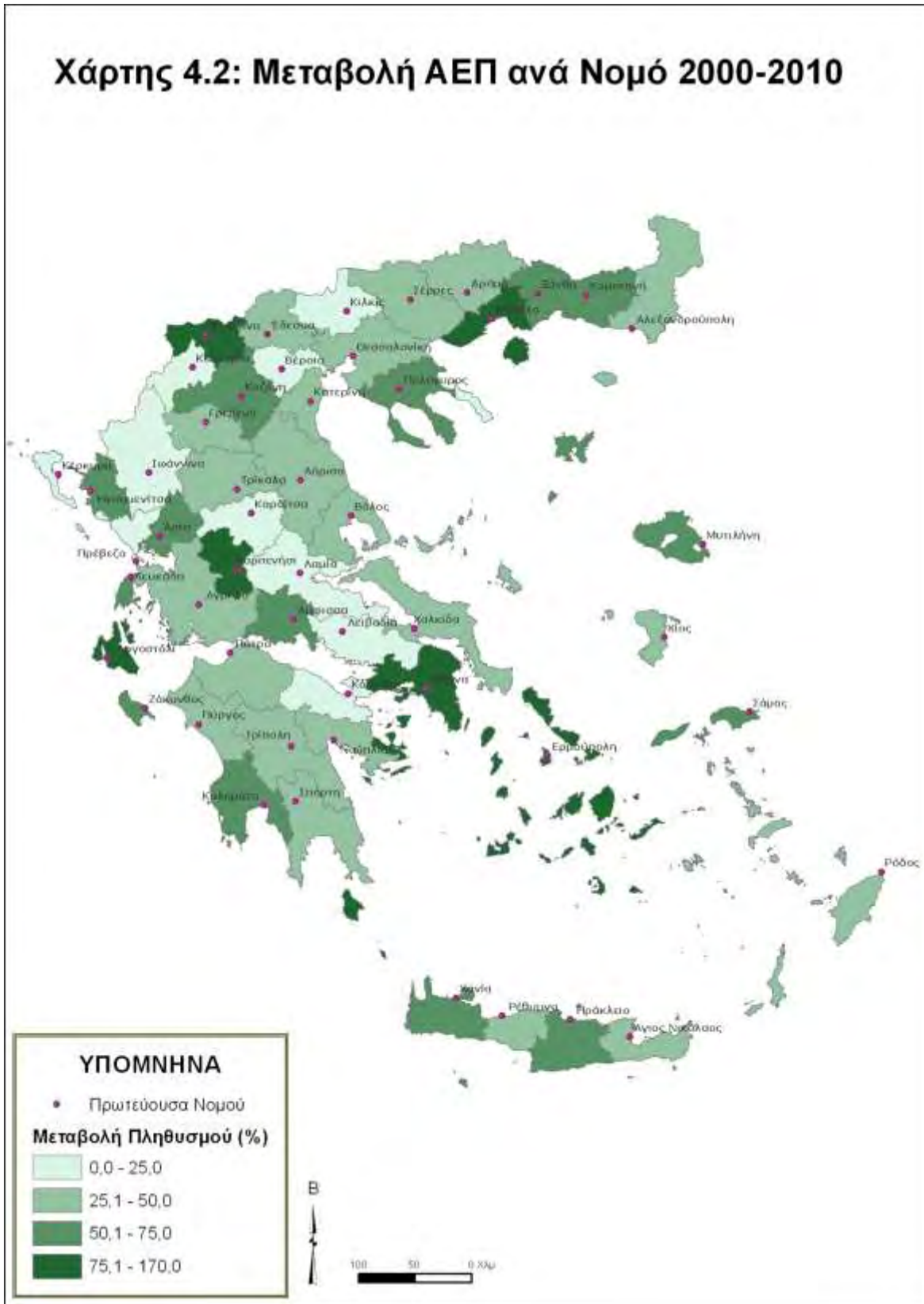
Στο επίπεδο εξέλιξης των αστικών ιστών των ελληνικών πόλεων, και κυρίως στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, οι επεκτάσεις του ιστού συνεχίζονται με τον καθιερωμένο τρόπο. Συνεχίζεται δηλαδή η αυθαίρετη δόμηση εκτός σχεδίου και η νομοθέτησή των περιοχών αυτών με σταδιακές επεκτάσεις και τροποποιήσεις των σχεδίων. Εμφανίζονται οι σοβαρές περιβαλλοντικές διαστάσεις της άναρχης αυτής δόμησης: το νέφος ρύπανσης, η σταδιακή καταστροφή δασικών περιαστικών εκτάσεων και οι πλημμύρες περιοχών κατοικίας. Ταυτόχρονα, θεσμοθετείται η διαδικασία ένταξης και οργάνωσης αστικών λειτουργιών στον αστικό ιστό με βελτιωτικές ρυθμίσεις και χωροθετήσεις. (Αβδελίδης, 2010)

Σε ότι αφορά τη χωρική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο την τελευταία εικοσαετία, εμφανίζονται τάσεις διόγκωσης των αστικών κέντρων και διάχυσης της αστικής ανάπτυξης προς μια ευρύτερη περιοχή πεδινή ή/και παράκτια, και κατά μήκος των μεγάλων χερσαίων, κυρίως οδικών, αξόνων. Έτσι, ένας μεγάλος αριθμός πεδινών ημιαστικών ή/και αγροτικών κέντρων αυξάνει πληθυσμιακά ενώ εξακολουθεί η μείωση του μεγαλύτερου μέρους των ορεινών και των νησιωτικών οικισμών. Συγχρόνως, εμφανίζεται σημαντικός αριθμός νέων οικισμών (περίπου 500-600 ανά δεκαετία) ως αποτέλεσμα κυρίως της ανάπτυξης στις παράκτιες και στις νησιωτικές περιοχές παραθεριστικής ή δεύτερης κατοικίας – φαινόμενο, επίσης, της διάχυσης της αστικοποίησης. Στο "αναπτυξιακό S" εντοπίζεται η μεγαλύτερη χωρική ανάπτυξη, δηλαδή το μέγιστο μέρος του πληθυσμού, των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, των υπηρεσιών και των δικτύων υποδομών, οι βασικές διεθνείς "πύλες εισόδου-εξόδου" της χώρας, το μέγιστο μέρος της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, των ερευνητικών και των τεχνολογικών κέντρων, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και των παραγωγικών γεωργικών περιοχών. Στους Χάρτες 4.1 και 4.2 απεικονίζεται η χωρική κατανομή του κατά κεφαλήν ΑΕΠ (σε επίπεδο Νομού), όπως και η μεταβολή του μεγέθους αυτού, την περίοδο 2000-2010. Το χωρικό αναπτυξιακό πρότυπο του 'S' επιβεβαιώνεται και συμπληρώνεται από τις νησιωτικές τουριστικές περιοχές και μεμονωμένα από τις περιοχές του Καρπενησίου και της Κοζάνης.





Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Σε ότι αφορά το φαινόμενο της μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα (Παυλέας και Πετράκος, 2005), στον επιστημονικό διάλογο επικρατούν δύο απόψεις. Από την μία πλευρά, υποστηρίζεται ότι η μητροπολιτική συγκέντρωση βρίσκεται σε ύφεση με την σταθεροποίηση του πληθυσμού του Π.Σ.Π. και την ταχεία αύξηση του πληθυσμού των μικρότερων πόλεων (Κατοχιανού και Θεοδωρή-Μαρκογιαννάκη 1989, Katochianou 1992). Από την άλλη, εκτιμάται ότι οι τάσεις τριτογενοποίησης και διεθνοποίησης της οικονομίας και η επακόλουθη ανάγκη ενίσχυσης της θέσης της πρωτεύουσας στην ευρωπαϊκή μητροπολιτική ιεραρχία, συμβάλλουν στην περαιτέρω συγκεντροποίηση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων (Πετράκος και Τσουκαλάς 1999).

Σε γενικές γραμμές, την τελευταία αυτή περίοδο η έμφαση στις αστικές πολιτικές, μετατοπίζεται από την άμβλυνση των ανισοτήτων, στην οικονομική αποτελεσματικότητα (efficiency), που προωθείται μέσα από τη συγκέντρωση των πόρων σε συγκεκριμένες, μεγάλης κλίμακας, παρεμβάσεις. Η περαιτέρω ανάπτυξη των προβληματικών περιοχών, κρίνεται πλέον ως άμεσα συνδεδεμένη με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας συνολικά. Γίνεται, επίσης, ορατή η επιστροφή της προσοχής στην Αθήνα, όπου η υστέρηση της κοινωνικής υποδομής και η ταχεία επιδείνωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών, απαιτούσαν άμεσες παρεμβάσεις (Konsolas κ.ά., 2001).

Οι τάσεις διάχυσης των αστικών κέντρων που έχουν εμφανισθεί, παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες με τα φαινόμενα αστικής διάχυσης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Παρατηρείται, ότι σε όλα τα αστικά κέντρα υπάρχει μια σειρά περιμετρικών "αγροτικών οικισμών" που λειτουργούν "δορυφορικά" ως ένα είδος "προαστίων": η δυσκολία ανεύρεσης κατοικίας οδήγησε τους κατοίκους των πόλεων να αναζητήσουν κατοικία στις θέσεις αυτές (Θεοδωρά, 2011). Πολλοί κάτοικοι των οικισμών αυτών εργάζονται στην πόλη ή έχουν άμεσες εμπορικές σχέσεις με αυτή, ενώ μια σειρά δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας των κατοίκων των πόλεων χωροθετούνται σε αυτούς, και πολλές επιχειρήσεις ή αστικές χρήσεις χωροθετούνται στα διοικητικά τους όρια.

Ωστόσο, η διατήρηση τοπικών και υπερτοπικών αντιπαλοτήτων, αλλά και η σύγκρουση συμφερόντων, δεν έχουν επιτρέψει δημιουργία ισχυρών "αστικών συγκεντρώσεων" – ικανών να λειτουργήσουν με όρους σωστού ανταγωνισμού και εξισορρόπησης των περιφερειακών και των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων. Αυτή η αδυναμία γίνεται ακόμα πιο έντονη στο πλαίσιο της 'ευρωπαϊκής χωρικής ανάπτυξης'. Έτσι, η χώρα διαθέτει δυο μόνο εν δυνάμει

ανταγωνιστικούς μεγάλους ‘πόλους’ (τις μητροπολιτικές περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης) και μια σειρά άλλα ‘υποσυστήματα’ ανεπαρκώς συνεκτικά, γι’ αυτό και λιγότερο ανταγωνιστικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο (Αγγελίδης, 2004).

Κρίνεται απαραίτητο να επισημανθεί, ότι τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Τονίζεται, ότι η κρίση είναι σε εξέλιξη και όποια προσπάθεια σε αυτό το στάδιο να εκτιμήσει κανείς το περιφερειακό αλλά και το αστικό αποτύπωμα της, δίνει μια ‘στιγμαία’ εικόνα και όχι ενδεικτικές μέσο ή μακροπρόθεσμες προοπτικές. Είναι όμως αρκετά ασφαλές να ισχυριστεί κανείς, ότι η κρίση και η δημοσιονομική στενότητα που την συνοδεύει, επιταχύνει τις αλλαγές στη δομή της οικονομίας των περιφερειών και των πόλεων, δημιουργώντας απειλές, και εντείνοντας τα προβλήματα στις πόλεις (Παυλέας και Πετράκος, 2012).

## 4.2 ΤΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

«Η πόλη είναι ένα αμάλγαμα ανθρώπων και οικοδομών μέσα σε έναν περιορισμένο χώρο. Είναι το ανθρωπογενές περιβάλλον το οποίο οργανώνει και οργανώνεται από τις τελετουργίες της καθημερινής ζωής, από τα ασήμαντα και τα εξαιρετικά γεγονότα, από τα τυχαία και τα προσχεδιασμένα συμβάντα. Η πόλη και οι μεταλλάξεις της αποτελούν συμπτυκνωμένες μορφές της συνέχειας της ανθρώπινης συμβίωσης στο χρόνο και στο χώρο» (Χαστάογλου, 2000).

Στη σημερινή πραγματικότητα, που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και τον συνακόλουθο διεθνή ανταγωνισμό, οι πόλεις, κυρίως τα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα και οι μητροπόλεις, δεν χρησιμεύουν απλώς στην κάλυψη των οικιστικών αναγκών του πληθυσμού και των συναφών με αυτές κοινωνικών υποδομών. Ο συνδυασμός της αστικής ανάπτυξης και των μορφών της αστικοποίησης με την προστασία του περιβάλλοντος, την κατανάλωση ενέργειας, αλλά και την κοινωνική ανάπτυξη, αποτελεί μια εξαιρετικά δύσκολη πρόκληση.

Τα τελευταία χρόνια, η εστίαση του επιστημονικού διαλόγου γίνεται στις αντιλήψεις για τη βιώσιμη (αειφόρο) ανάπτυξη και τον περιορισμό της ενεργειακής σπατάλης (πράσινη πόλη, πόλη μηδενικού άνθρακα κ.α.), αλλά και την βιώσιμη κινητικότητα. Πρόκειται για ένα πλαίσιο θεώρησης που θέτει πολλαπλά παλαιότερα και νεώτερα ζητήματα, όπως πιο οικολογικές και υγιεινές πόλεις και κωμοπόλεις, μέσω της προστασίας και αύξησης των ελεύθερων χώρων, της βελτίωσης της βιώσιμης κινητικότητας, τις πράσινες αστικές μεταφορές, την βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των αστικών συστημάτων και την χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Η «βιώσιμη κινητικότητα» έχει ως στόχο να εξασφαλίσει την ελεύθερη και ασφαλή ροή των κατοίκων σε πόλεις και κωμοπόλεις που βρίσκονται σε σχεδόν μόνιμο καθεστώς κυκλοφοριακής συμφόρησης. (ΤΕΕ- Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, 2010)

Στο ίδιο πλαίσιο, οι τελευταίες στρατηγικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προωθούν την εισαγωγή της καινοτομίας και ποικίλων ψηφιακών τεχνολογιών στα κτίρια και στις πόλεις (έξυπνη πόλη, ψηφιακή πόλη). Ο γενικός στόχος της κατεύθυνσης αυτής σχεδιασμού των αστικών κέντρων, είναι να παρασχεθούν ποιοτικές και καινοτόμες υπηρεσίες

προς τους κατοίκους-πολίτες, τους επιχειρηματίες, τους επενδυτές και τους επισκέπτες της πόλης με την εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών (Κομνηνός, 2006).

Είναι κοινά αποδεδειγτό, ότι η ένταση των προβλημάτων του ελληνικού αστικού χώρου είναι ιδιαίτερα αυξημένη, μεγαλύτερη από τα αντίστοιχα προβλήματα των πόλεων των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, λαμβάνοντας υπόψη ότι μόλις τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, έχει επιχειρηθεί με σοβαρότερες προσπάθειες, η υιοθέτηση πολιτικών αστικού σχεδιασμού. Χαρακτηριστικά, μπορεί να αναφερθεί ότι τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια των ΟΤΑ προωθήθηκαν μόλις το 1983, μέσω του Ν. 1337/83 και της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.) (Αραβαντινός, 1997).

Οι ελληνικές πόλεις υστερούν στο σύνολο των κριτηρίων που έχει προτείνει ως δείκτες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επίτευξη της ιδιότητας της πράσινης και αειφόρου πόλης (European Green Capital, 2013). Τα κριτήρια αυτά αφορούν γενικά σε ένα υγιές και βελτιωμένο αστικό περιβάλλον και είναι τα εξής:

- Συνεργασία αρχών, πολιτών, επιχειρηματιών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών αστικής διαβίωσης.
- Εφαρμογή βιώσιμων λύσεων όσον αφορά τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.
- Δημιουργία και επέκταση των πάρκων και των χώρων αναψυχής.
- Σύγχρονη προσέγγιση ως προς τη διαχείριση αποβλήτων.
- Πρωτοποριακές λύσεις για την αντιμετώπιση της ηχορρύπανσης.
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση ως προς την αστική διαχείριση, με παράλληλη διασφάλιση μακροπρόθεσμων αποτελεσμάτων.

Σε γενικές γραμμές, τα ελληνικά αστικά κέντρα έχουν επιδιώξει και υιοθετήσει σε πολύ μικρό βαθμό, μέσα στο χρόνο, τις παραπάνω παραμέτρους. Διακρίνονται για τις τεράστιες ελλείψεις σε ανοικτούς χώρους και χώρους πρασίνου, σε κοινωνικές υποδομές, ιδιαίτερα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, αλλά και σε περιβαλλοντικές υποδομές για τα στερεά και υγρά απόβλητα. Ακόμα, η αυθαίρετη δόμηση και η άναρχη εξάπλωση του οικιστικού ιστού είναι βασικό χαρακτηριστικό, ακόμη και σε χώρους και χρήσεις που αποτελούν θεσμικά προστατευμένες περιοχές. Είναι δεδομένες, επίσης, οι υψηλές κτιριακές και πληθυσμιακές πυκνότητες και το χαμηλό επίπεδο αισθητικής του κτιριακού αποθέματος, που έχει συνοδευτεί διαχρονικά από την υποβάθμιση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και των ιστορικών κέντρων. Αν και τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης, έχουν απαλύνει σε κάποιο βαθμό την οξύτητα του

φαινομένου, λόγω της αύξησης της φορολογίας των καυσίμων κίνησης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση (και η συνδεδεμένη ηχορύπανση), αποτελούν σημαντικά προβλήματα των ελληνικών πόλεων.

Τα προβλήματα του ελληνικού αστικού χώρου προέρχονται από την αλληλεπίδραση και το συνδυασμό ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της οικονομικής, κοινωνικής και οικιστικής εξέλιξης των αστικών κέντρων.

Βασικό χαρακτηριστικό αποτελεί η έντονη μεταβλητότητα των ελληνικών πόλεων. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές πόλεις (ακόμα και οι μικρότερες κωμοπόλεις ή κατά περίπτωση και ακόμη πιο μικροί πχ παραθεριστικοί - τουριστικοί οικισμοί), σε αντίθεση με πολλές (παγιωμένες στον πληθυσμό και τις λειτουργίες) ευρωπαϊκές, εμπλέκονται σε διαδικασίες οικονομικών, κοινωνικών και λειτουργικών μετασχηματισμών, οι οποίες δεν έχουν ολοκληρωθεί. Η ευμεταβλητότητα την τελευταία εικοσαετία, αντί να μειωθεί έχει επιταχυνθεί κατά πολύ από τα φαινόμενα της έλευσης ενός περίπου εκατομμυρίου μετακινούμενων οικονομικών μεταναστών, των διαδικασιών παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων, των φαινομένων προαστιοποίησης, αλλά και των δυσμενών συνθηκών της οικονομικής κρίσης. Η ευμεταβλητότητα των ελληνικών πόλεων αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο κάτω από την πίεση αδήριτων οικονομικών εξελίξεων, καθώς πλέον τροποποιείται η όλη δομή της ελληνικής οικονομίας. (ΤΕΕ- Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, 2010)

Επιπρόσθετα, προσδιοριστικά χαρακτηριστικά αποτελούν ο κατακερματισμός της έγγειας ιδιοκτησίας και η έντονη κοινωνική διασπορά της, ουσιαστικά στο σύνολο των κοινωνικών στρωμάτων. Τα χαρακτηριστικά αυτά, συστατικά της πολιτικής γης που ακολούθησε το νεοελληνικό κράτος από την ίδρυση του, σταδιακά αυτονομήθηκαν, οδηγώντας αφενός σε μια αυτοδύναμη αναπαραγωγή τους και αφετέρου σε ένα συνεχώς αυξανόμενο κοινωνικοπολιτικό βάρος των ιδιοκτητών γης, με τη διαμεσολάβηση των εκλογικών διαδικασιών (Οικονόμου, 2000).

Σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο, η αστικοποίηση βασίστηκε στο καθεστώς της έγγειας ιδιοκτησίας και της ιδιωτικής (κυρίως εργολαβικής) δόμησης. Το καθεστώς αυτό, εκτός από την αντιμετώπιση των αναγκών κατοικίας, αποτέλεσε τον καταλύτη και το μοχλό συνολικής ανάπτυξης της χώρας, τουλάχιστον μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '70, αλλά και έως σήμερα. Στα θετικά του συστήματος, είναι ότι έφερε θεαματικά αποτελέσματα όσον αφορά στην συνολική ποσότητα και (δευτερευόντως σε σχέση με την προϋφιστάμενη κατάσταση)

την ποιότητα των παραχθέντων κατοικιών, αλλά και ως προς την κοινωνική κατανομή του προϊόντος και την ευρύτατη διασπορά της ιδιοκτησίας. Τα αρνητικά του συστήματος είναι πολλά, όπως τα είδη και οι μορφές κτιρίων και η εκμετάλλευση της δόμησης. Σε πολεοδομικό επίπεδο, το σύστημα εμφανίζεται «σπάταλο» σε γη, καθώς για να λειτουργήσουν αποτελεσματικά οι αγορές (προσφορά και ζήτηση) απαιτείται να υπάρχει πολεοδομημένη γη πολλαπλάσια της τελικά απαιτούμενης γης για οικοδόμηση. Ο περιορισμός ανάλογων πολεοδομήσεων την τελευταία εικοσαετία, έχει στερήσει την απαιτούμενη γη από το σύστημα και έχει εκτρέψει την δόμηση προς ανεπίτρεπτες κατευθύνσεις (περιαστική δόμηση, εκτός σχεδίου δόμηση, αυθαίρετη δόμηση, διαρκής πύκνωση του οικιστικού ιστού, πίεση σε παραδοσιακό ή ιστορικό τμήμα των πόλεων κτλ.). (ΤΕΕ- Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, 2010)

Οι επεκτάσεις του δομημένου χώρου των πόλεων μεταπολεμικά, ήταν εκτεταμένες και συνεχείς. Το φαινόμενο αυτό είχε ως βασική επίπτωση, την σε μεγάλο βαθμό αυθαίρετη δόμηση, η οποία συνεπάγεται κοινωνικές πρακτικές υπέρβασης των επιστημονικών και τεχνικών κανόνων πολεοδομίας, ενώ παράλληλα ώθησε σε μια μεγάλη νομοθετική παραγωγή για τη διευθέτηση αυτής της ρευστής κατάστασης. Βασικό αρνητικό στοιχείο είναι και η έλλειψη οργάνωσης λειτουργιών σύγχρονου κέντρου, κυρίως στα θέματα αξιοποίησης των ιστορικών τμημάτων. Επιπλέον, κυριαρχεί η απουσία διευθέτησης της διέλευσης των βασικών οδικών, σιδηροδρομικών συνδέσεων, η ανισόροπη μίξη χρήσεων γης και οι κλειστές διέξοδοι των πόλεων προς το φυσικό περιβάλλον της περιαστικής ζώνης, όπως λόφοι, θάλασσα, φυσικές παραλίες κτλ. (Αβδελίδης, 2010).

Το ισχύον σύστημα παραγωγής δομημένου χώρου, η μεταβλητότητα των πόλεων, η άρνηση ή η «αδυναμία» του κράτους να διαθέσει διαχρονικά τα απαιτούμενα σημαντικά ποσά για την εξασφάλιση ελευθέρων χώρων και υποδομών (πέρα από αυτούς που εξασφαλίζει το σύστημα), όπως επίσης και οι διοικητικές αδυναμίες, έχουν οδηγήσει τα αστικά κέντρα σε εξαιρετικά επίπεδα πυκνοκατοίκησης και φαινόμενα υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. (ΤΕΕ- Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, 2010)

Ακόμα και σε επίπεδο χάραξης και εφαρμογής αναπτυξιακών δράσεων για το χώρο, την τρέχουσα περίοδο ο προγραμματισμός του ΕΣΠΑ (2007-2013) εξακολουθεί να κινείται με αναφορά στις συνήθεις πρακτικές, δηλαδή προγραμματισμός έργων και δράσεων, με τυπική ανταπόκριση στις οδηγίες και προτεραιότητες που θέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την



εφαρμογή της πολιτικής συνοχής. Οι πιο ουσιαστικές προϋποθέσεις των προγραμμάτων όπως ο συντονισμός, η συνέργεια, η ολοκληρωμένη προσέγγιση κλπ., εξακολουθούν να θεωρούνται δευτερεύοντα ζητήματα. Από την άλλη πλευρά, η προσπάθεια εισαγωγής χωρικών ρυθμίσεων σε συμφωνία με τις κατευθύνσεις του ΣΑΚΧ, αντιμετωπίζεται περισσότερο ως διαφορετικός τρόπος ταξινόμησης των έργων που έχουν αποφασιστεί με διαφορετικά κριτήρια, χωρίς να εντάσσονται σε μια συνεκτική και ολοκληρωμένη προγραμματική αντίληψη που να συνθέτει τις αναπτυξιακές και χωροταξικές συνιστώσες. (Ανδρικοπούλου, 2012)

Συνολικά, σύμφωνα με τους Πορτοκαλίδη και Ζυγούρη (2011), το ελληνικό σύστημα αστικού σχεδιασμού, παρουσιάζει μια «φονξιοναλιστική» και «φορμαλιστική» πρακτική με την υιοθέτηση δεσμευτικών όρων δόμησης και άκαμπτων κανονισμών εκμετάλλευσης της γης, που προσεγγίζει κατά ένα βαθμό, σε επίπεδο προσδοκιών κυρίως, τις αρχές μιας συμπαγούς πόλης, λειτουργεί παράλληλα ως μια αποδομημένη διαδικασία που δεν υπακούει σε κανόνες, υποταγμένη στις ανάγκες της οικονομίας της αγοράς. Ως φαινόμενο με ειδικές παραμέτρους για τον ελλαδικό χώρο, αν και χαρακτηρίζεται προβληματικό, σύμφωνα με τις αρχές και πρακτικές που επιδιώκουν την αστική αειφορία, εν τούτοις, η κοινωνική και πολιτική αποδοχή του το καθιστούν εναλλακτική και συνήθη διαδικασία αστικοποίησης και εκμετάλλευσης της γης. Ως αποτέλεσμα της συγκεκριμένης πρακτικής, είναι η δημιουργία συγκεκριμένων και σοβαρών περιβαλλοντικών και χωρικών προβλημάτων και κυρίως η καταστροφή της αστικής εικόνας, αλλά και του πολιτισμικού πλούτου της χώρας.

### 4.3 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Με το πέρασμα του χρόνου η αστικοποίηση εξελίσσεται, οι ανθρώπινες ανάγκες διαφοροποιούνται, το παραγωγικό μοντέλο τροποποιείται, οι διαθέσιμοι πόροι μεταβάλλονται και συνακόλουθα οι ιστορικές πόλεις και τα λοιπά αστικά κέντρα μεταλλάσσονται. Το αποτέλεσμα των μεταλλαγών αυτών, είναι να προκύπτουν συνεχώς ανάγκες, είτε για περαιτέρω αστική ανάπτυξη και εγκαταστάσεις νέων κοινωνικών και τεχνικών υποδομών, που δεν είχαν προβλεφθεί στον αρχικό σχεδιασμό τους, είτε ανάγκες για διαφοροποίηση, αλλαγές χρήσεων, αναβάθμιση και ανασχεδιασμό του ήδη κτισμένου χώρου. (ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, 2010)

Σε ότι αφορά το πλαίσιο αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, οι παράμετροι πολιτικής και οι θεσμοί σχεδιασμού γνώρισαν μετά την μεταπολίτευση σημαντικές ανακατατάξεις. Ορισμένες από τις βασικές πτυχές των μεταρρυθμίσεων μέχρι σήμερα, είναι η συνταγματική κατοχύρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού και της υποχρέωσης των ιδιοκτητών για συμμετοχή στις δαπάνες πολεοδομικής οργάνωσης των περιοχών, η δημιουργία ειδικών διοικητικών δομών για την πολεοδομική πολιτική, καθώς και η διεύρυνση των εργαλείων εφαρμογής της. (Γιαννακούρου, 1999)

Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες περίπου, έλαβαν χώρα πολύ σημαντικές εξελίξεις διεθνώς στο χώρο των πολιτικών οικιστικής ανάπτυξης και οργάνωσης του δομημένου χώρου. Εμφανίστηκαν γενικευμένες τάσεις μείωσης της παρεμβατικότητας του κράτους, αύξησης του ρόλου του ιδιωτικού τομέα και των επιχειρήσεων (μέσω και επενδυτικών σχεδίων συνεργασίας δημοσίου-ιδιωτικού τομέα) και αναθεωρημένες απόψεις σχετικά με την αντίληψη του χώρου. Στο ίδιο πλαίσιο, όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο Κεφάλαιο, το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αυξηθεί κυρίως τα τελευταία 15 χρόνια, αν και οι επιμέρους πρωτοβουλίες χαρακτηρίζονται από έντονο βορειοκεντρισμό και μια αποσπασματικότητα. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999)

Οι θεσμοί του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα εκτίθενται σε ραγδαίες αλλαγές και προκλήσεις και διαμορφώνεται ένα σύνθετο και δύσκολο τοπίο, το οποίο πρέπει να αντιμετωπίσουν οι πρωτοβουλίες σχεδιασμού και ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων (Γιαννακούρου, 1999). Αναλυτικότερα, σύνθετα κοινωνικοοικονομικά και γεωγραφικά φαινόμενα βρίσκονται σε εξέλιξη, όπως η φιλελευθεροποίηση και απορρύθμιση των αγορών,

η απότομη ανάπτυξη των τεχνολογιών, η αυξανόμενη ανεργία, τα μεταναστευτικά ρεύματα, η τριτογενοποίηση της οικονομίας, η πρωταγωνιστική δραστηριότητα του χρηματοπιστωτικού τομέα, ο αστικός διαχωρισμός, ο κοινωνικός αποκλεισμός και η περιβαλλοντική υποβάθμιση. Σε θεσμικό και πολιτικό επίπεδο, αναπτύσσονται νέες μορφές κοινωνικών μαζικών κινητοποιήσεων και διεκδικήσεων, η πρόσφατη οικονομική κρίση επιτάσσει αναδιάρθρωση της λειτουργίας του δημόσιου τομέα, αλλά και των σχέσεων εξάρτησης που έχει με τον ιδιωτικό τομέα, ενώ μέσα στο χρόνο μεταβάλλονται οι βαθμίδες διοίκησης και οι χωρικές ενότητες αναφοράς για την τοπική αυτοδιοίκηση (προγράμματα Καποδίστριας, Καλλικράτης κτλ.).

Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια ((ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, 2010), νέες προτεραιότητες εισάγονται στον αστικό σχεδιασμό σε παγκόσμια και ευρωπαϊκή κλίμακα (π.χ. αειφορία, ενεργειακή επάρκεια και οικονομία, βιώσιμη κινητικότητα, έξυπνες πόλεις κ.α.), συγχρόνως με τις παλαιότερες (λειτουργικότητα, επάρκεια χώρων και εγκαταστάσεων κ.α.). Ειδικά η Ελλάδα, βρίσκεται εδώ και αρκετό διάστημα σε μια φάση που σε γενικές γραμμές, οι οικιστικές πολιτικές και τμήματα του θεσμοθετημένου συστήματος αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν οδηγηθεί σε υπολειτουργία ή και σχεδόν πλήρη αδράνεια, καθώς για διάφορους λόγους αποτυγχάνουν συστηματικά να ανταποκριθούν ποσοτικά, ποιοτικά και χρονικά στις ανάγκες του πληθυσμού, της οικονομίας και της εποχής (π.χ. αντιφάσεις μεταξύ των διαφόρων επιπέδων σχεδιασμού, πολεοδομήσεις που κρατούν δεκαετίες, αδυναμίες υλοποίησης των πολιτικών, αδυναμία χρηματοδότησης μελετών, αδυναμία έγκρισης μελετών ακόμη και αυτών που είναι σχεδόν περατωμένες, υψηλές τιμές γης και συνακόλουθα κατοικίας, κοινωνικές και τεχνικές υποδομές που δεν υλοποιούνται, ποικίλα συνεχώς επιδεινούμενα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά προβλήματα, καταστροφή της οικιστικής πολιτιστικής κληρονομιάς, αδιαφορία για τα περιβαλλοντικά και ενεργειακά προβλήματα κ.α.). Εξάλλου, κάτω από την πίεση αδήριτων οικονομικών και ιδίως δημοσιονομικών εξελίξεων, διοικητικές δομές τόσο της διοίκησης όσο και της αυτοδιοίκησης είναι υπό δραστική αναμόρφωση, ενώ πλέον αναγκαστικά τροποποιείται και όλη η δομή της ελληνικής οικονομίας, με στόχους και κατευθύνσεις την στροφή στην παραγωγή (αντί της κατανάλωσης) και την πράσινη ανάπτυξη, την μείωση της γραφειοκρατίας και της υπερδιόγκωσης του κράτους.

### 4.3.1 Επισκόπηση των εξελίξεων στο πλαίσιο αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα

Προχωρώντας σε μια ιστορική αναδρομή των εξελίξεων στην πολιτική αστικού σχεδιασμού, η αφετηρία για την δημιουργία ενός εξειδικευμένου σώματος κανόνων και θεσμών για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων, εντοπίζεται στην πρώτη μεσοπολεμική περίοδο (1914-1936). Την περίοδο αυτή διαμορφώθηκε και ψηφίστηκε το ν.δ της 17-7-1923 ‘Περί Σχεδίων Πόλεων, Κώμων και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών’. Το διάταγμα αυτό αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία του πολεοδομικού σχεδιασμού, γιατί ήταν το πρώτο ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο για τον σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων. Το διάταγμα αυτό εφαρμόστηκε για πάνω από μισό αιώνα και το περιεχόμενό του απηχούσε τις ριζοσπαστικές για την εποχή τους αναζητήσεις του Αλ. Παπαναστασίου και των συνεργατών του (ο γνωστός αρχιτέκτονας της εποχής Π. Καλλιγιάς και ο Γάλλος αρχαιολόγος Ernest Hebrard), μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν οι προσπάθειες να ασκηθεί κοινωνική πολιτική μέσα από διαδικασίες σχεδιασμού της πόλης και ανανέωσης του οικιστικού της αποθέματος (Καραδήμου και Γερολύμπου, 1989).

Ενδεικτικές της πρόθεσης αυτής, ήταν οι διατάξεις για την αυτό-αποζημίωση των ιδιοκτητών των ρυμοτομούμενων ακινήτων, που αποτέλεσαν μια πρώιμη μορφή εισφοράς σε γη και μέσα από τις οποίες επιδιώχθηκε η κοινωνικοποίηση και η ανακατανομή μέρους της υπεραξίας που αποκτούν τα ακίνητα από την ένταξή τους στο σχέδιο πόλεως και η διάθεσή της για τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις των πόλεων. Σύμφωνα με το ν.δ, ο ελληνικός χώρος διακρίθηκε σε τρεις κατηγορίες (Καλαβρός, 2010):

1. Στις εντός σχεδίου περιοχές, οι οποίες διαθέτουν εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως (ρυμοτομικό σχέδιο), που εκπονείται και εγκρίνεται σύμφωνα με τα όσα όριζε το ν.δ.
2. Στους οικισμούς που είχαν δημιουργηθεί πριν το 1923 και για τους οποίους επιφυλάσσονταν ειδική νομική μεταχείριση, λόγω της ιστορικής και πολεοδομικής τους ιδιαιτερότητας και,
3. Στις λοιπές περιοχές, στις οποίες δεν απαγορεύτηκε τελείως η δόμηση αλλά τέθηκαν περιορισμοί.

Η τρίτη αυτή κατηγορία αποτέλεσε την αχίλλειο πτέρνα του ν.δ/τος του 1923, εξαιτίας της καταχρηστικής εφαρμογής των περί εκτός σχεδίου δόμησης διατάξεων.

Όσον αφορά στην πρώτη μεταπολιτευτική απόπειρα εκσυγχρονισμού της πολεοδομικής νομοθεσίας κατά την περίοδο 1974-1981, δύο ήταν τα ορόσημα (Γιαννακούρου, 1999). Το πρώτο ήταν η συνταγματική κατοχύρωση πολιτικών που έχουν εμφανή χωρική διάσταση, όπως διατάξεις για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, τη χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας και την ανάπτυξη, την κατοχύρωση του δικαιώματος της ιδιοκτησίας και την προστασία των δασών και της αγροτικής γης. Το δεύτερο είναι η ψήφιση του Ν. 360/1976 'Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος' και μέσω αυτού η ίδρυση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, ενός ειδικού διυπουργικού οργάνου με επιτελικό χαρακτήρα που σκοπό έχει τη χάραξη της πολιτικής στους τομείς της χωροταξίας και του περιβάλλοντος. Το θεσμικό έργο της πρώιμης αυτής μεταπολιτευτικής περιόδου (1974-1976) ολοκληρώθηκε με την ίδρυση της Δημόσιας Επιχείρησης Πολεοδομίας και Στεγάσεως (ΔΕΠΟΣ), ενός δημοσίου οργανισμού που είχε ως στόχο να ασκήσει μια ενεργή στεγαστική πολιτική για τα αδύναμα λαϊκά στρώματα.

Μέσα από αυτές τις σημαντικές αλλαγές διαμορφώθηκε το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο άσκησης της χωρικής πολιτικής στη χώρα και παγιώθηκαν τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά του. Ωστόσο, παρά το σημαντικό θεσμικό έργο των ετών αυτών, η περίοδος που ακολούθησε μέχρι το 1979 χαρακτηρίστηκε από μία σχετική αμηχανία και από έναν έντονο προβληματισμό για τα γενικότερα προβλήματα και τον προσανατολισμό της ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους στο χώρο.

Η κατάσταση αυτή άλλαξε το 1979 με την ψήφιση σημαντικών νομοθετημάτων όπως ο Ν. 947/1979 για τις οικιστικές περιοχές και ο Ν. 8 80/1979, ενώ το σημαντικότερο επίτευγμα θεωρείται η ίδρυση με νόμο (Ν. 1032/1980) του Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος και η ανάληψη από αυτό της αποκλειστικής αρμοδιότητας για τη χάραξη και εφαρμογή της πολεοδομικής και οικιστικής πολιτικής, καθώς και της πολιτικής για τον ειδικό και περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό (Καλαβρός, 2010). Ωστόσο, στην πράξη ο Ν. 8 80/1979 συνάντησε πολλές αντιδράσεις, με αντιφατικά πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα και τελικά εγκαταλείφθηκε η προσπάθεια εφαρμογής του.

Κατά τη δεύτερη μεταπολιτευτική προσπάθεια (1981-1989), το πολιτικό και νομικό κενό της αστικής πολιτικής που δημιουργήθηκε από την αποτυχία του μεταρρυθμιστικού εγχειρήματος της προηγούμενης περιόδου, ανέλαβε να καλύψει ο Αντώνης Τρίτσης. Ο νέος Υπουργός, λίγο μετά την ανάληψη των καθηκόντων του (1982), εξήγγειλε μια τεράστια επιχείρηση για την

πολεοδομική ανασυγκρότηση της χώρας και παράλληλα ένα νέο οικιστικό νόμο για την πλαισίωσή της πολιτικής του (Ν. 1337/1983). Σε γενικές γραμμές ο νέος οικιστικός νόμος προσπάθησε (Γιαννακούρου, 1999) να αμβλύνει τα σημεία του προηγούμενου που είχαν προκαλέσει μεγάλες κοινωνικές αντιδράσεις. Ο Ν. 1337/83 διέπει την επέκταση των οικιστικών περιοχών, εισάγοντας για πρώτη φορά στο ελληνικό σύστημα την υποχρέωση εισφοράς σε γη και χρήμα για την εξασφάλιση των δημοσίων χώρων, καθώς και άλλα πολεοδομικά εργαλεία για την εφαρμογή του σχεδιασμού, μέρος των οποίων είχαν εισαχθεί από τον προγενέστερο Ν. 947/79, τον οποίο διαδέχτηκε και σε μεγάλο βαθμό αντικατέστησε ουσιαστικά ο Ν. 1337/83.

Ο Ν. 1337/1983 και η «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ)» που τον πλαισίωσε, αποτέλεσαν μια από τις πρώτες συστηματικές προσπάθειες για την αναδιοργάνωση του συστήματος αστικού σχεδιασμού στη χώρα. Ωστόσο, η εφαρμογή του Ν. 1337/1983 και της ΕΠΑ επί του πεδίου αποδείχθηκε μια μάλλον δυσχερής, πολύπλοκη και ακριβή διαδικασία (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2006). Αυτή την φορά, αντί των ενιαίων ποσοστών υιοθετήθηκε ένα σύστημα κλιμακωτής εισφοράς, ανάλογα με το μέγεθος των ιδιοκτησιών. Κατά τα λοιπά, ο νέος νόμος δεν διαφοροποιήθηκε ουσιαστικά από τη μεθοδολογία του προηγούμενου διατηρώντας τις δυο φάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και Πολεοδομική Μελέτη), καθώς και τους τρεις τρόπους πολεοδομικής ανάπτυξης (κανονιστικούς όρους δόμησης, ενεργή πολεοδομία και αστικό αναδασμό). Πρέπει να σημειωθεί, ότι το ΓΠΣ, όπως οριζόταν στο Ν. 1337/83, αφορούσε όλους τους ημιαστικούς και αστικούς οικισμούς (οικισμοί μεγαλύτεροι των 2.000 κατοίκων). Πρόκειται για το σχέδιο που καθόριζε την οργάνωση των οικισμών αυτών, τις βασικές χρήσεις γης, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και τους απαραίτητους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. (Καλαβρός, 2010)

Ο Ν. 1337/1983 και η «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ)» που τον πλαισίωσε, αποτέλεσαν μια από τις πρώτες συστηματικές προσπάθειες για την αναδιοργάνωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα μας. Ωστόσο, η εφαρμογή του Ν. 1337/1983 και της ΕΠΑ επί του πεδίου αποδείχθηκε μια μάλλον δυσχερής, πολύπλοκη και ακριβή διαδικασία. Η παροχή πολεοδομημένης γης με την «ένταξη στο σχέδιο πόλης» απαιτεί μακροχρόνιες διαδικασίες. Η πράξη εφαρμογής φορτωμένη με πολλά αποδεικτικά στοιχεία (συμβόλαια, πιστοποιητικά, ιδιοκτησία προ του 1983, εξ αδιαιρέτου

υπολογισμοί κοκ.) ήταν ιδιαίτερα σύνθετη και οδηγεί στη διαιώνισή της, ακόμα και μετά την κύρωσή της, με συνεχείς τροποποιήσεις. Η ιδιοκτησία ταλαιπωρείται, δεσμεύεται επί μακρόν και είναι σε συνεχή εκκρεμότητα ενώ δημιουργούνται δυσχέρειες στις μεταβιβάσεις και προβλήματα στους τίτλους που προέρχονται από ανταλλαγές. Συνέπεια της αδυναμίας παροχής κατάλληλα πολεοδομημένης γης, είναι η προσφυγή σε δοκιμασμένους και καθιερωμένους μηχανισμούς κατάτμησης, νόμιμης ή παράνομης, και στη δόμηση εκτός σχεδίου, επίσης νόμιμη ή παράνομη, ανάλογα με τις δυνατότητες των ενδιαφερομένων. Οι πρακτικές αυτές εξάλλου δικαιώνονται συστηματικά με την ατιμωρησία των παρανόμων, την μη κατεδάφιση των αυθαιρέτων, με νεώτερες νομιμοποιητικές ρυθμίσεις και με εξαγγελίες εντάξεων των νέων διαμορφωμένων περιοχών. (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2006)

Το αποτέλεσμα των παραπάνω προσπαθειών μεταρρύθμισης της αστικής πολιτικής, δεν ανέτρεψε το παραδοσιακό μοντέλο, και αποτέλεσε κατ' ουσία προϊόν ενός συμβιβασμού από ασθενέστερη θέση (Μαλούτας και Οικονόμου, 1998). Οι μεταρρυθμιστικές δυνάμεις δεν υπήρξαν αρκετά ισχυρές για να αντιμετωπίσουν τις αντιδράσεις που εμφανίστηκαν, αφού θιγόταν εδραιωμένα συμφέροντα, όπως η μικρό-ιδιοκτησία στη γη, το οικοδομικό κύκλωμα και οι παραβατικές συμπεριφορές της κοινωνίας, όπως η αυθαίρετη δόμηση. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999)

Η περίοδος από το 1981 έως και το 1989, χαρακτηρίστηκε από ένα πλούσιο θεσμικό έργο που αφορούσε στην έγκριση των Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και την ίδρυση ομώνυμων Οργανισμών, στην ίδρυση του Οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων (ΟΚΧΕ), στον νέο ΓΟΚ (Ν. 1577/85), στον Ν. 1560/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος και στην οργανωτική ανάπτυξη του ΥΧΟΠ. (Γιαννακούρου, 1999)

Η περίοδος 1989-1993 σηματοδότησε την τρίτη μεταπολιτευτική περίοδο στην εξέλιξη των θεσμικών ρυθμίσεων. Αν και οι ρυθμίσεις που προωθήθηκαν φαίνονται να είναι ασυνεχείς, αποσπασματικές και ανομοιογενείς από άποψη περιεχομένου, πεδίου εφαρμογής και ομάδων προς τις οποίες απευθύνονται, εντούτοις μπορεί να διακριθεί σε αυτές μία λανθάνουσα φιλοσοφία απορρύθμισης της πολεοδομικής πολιτικής, ανάλογη με εκείνη που πρυτανεύει το ίδιο διάστημα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Οι απόπειρες της περιόδου αυτής είχαν πενιχρά αποτελέσματα και εκτός της συνταγματικής αμφισβήτησης ορισμένων από αυτές, μεγάλο μέρος τους προσέκρουσε στην απροθυμία ή την αδιαφορία των αποδεκτών του και ιδίως του μεγάλου κατασκευαστικού και γαιοκτητικού κεφαλαίου. (Καλαβρός, 2010) Στους Νόμους

που ψηφίστηκαν την εν λόγω περίοδο, περιλαμβάνονταν ορισμένα μέτρα που είχανε νεοφιλελεύθερη χροιά, αλλά δεν αποτελούσαν τομή σε σχέση με το μεταπολεμικό πρότυπο πολεοδόμησης. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999)

Στην περίοδο μετά το 1993, το κύριο νομοθέτημα που ψηφίστηκε ήταν ο Ν.2508/1997 ‘Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις’, ο οποίος στόχευε στην ολοκλήρωση, στην βελτίωση και στην υπέρβαση του ‘μεταβατικού’ χαρακτήρα του Ν. 1337/1983, καθώς και στην προσαρμογή του παραδοσιακού προτύπου πολεοδομικού σχεδιασμού στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (εισηγητική έκθεση). Ο Οικιστικός Νόμος 2508/97 δίνει έμφαση, αφενός στη γενίκευση του σχεδιασμού των χρήσεων γης και στην ύπαιθρο και αφετέρου στην ανάπλαση των περιοχών των παλαιών σχεδίων, ζήτημα με το οποίο δεν καταπιανόταν ο Ν. 1337/83. Πρόκειται για την νομοθεσία του πολεοδομικού σχεδιασμού που εισάγει στην Ελλάδα την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. (Αραβαντινός, 1997)

Ο Ν.2508/97 καθορίζει πλέον το ρυθμιστικό σχέδιο ως διακριτό επίπεδο σχεδιασμού και θέτει ως υποχρέωση τη σύνταξη ρυθμιστικών σχεδίων και για τα άλλα αστικά συγκροτήματα της χώρας (Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Βόλος, Ιωάννινα και όποιες άλλες περιοχές χαρακτηρίζονται ως αστικά συγκροτήματα). Βάσει του Ν. 2508/97, το ΓΠΣ εξειδικεύει και εφαρμόζει το ρυθμιστικό σχέδιο (για τις περιοχές που υφίσταται αυτό το επίπεδο σχεδιασμού). Το ΓΠΣ καλύπτει πλέον όλη την εδαφική επικράτεια ενός Δήμου προσλαμβάνοντας χαρακτηριστικά ενός χωροταξικού σχεδίου και προσδιορίζει (πέρα των όσων αναφέρθηκαν για τους οικισμούς) τις κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, τη ρύθμιση των χρήσεων γης και την προστασία του περιβάλλοντος. Να σημειωθεί ότι όλοι οι Δήμοι υποχρεούνται να έχουν αυτό το επίπεδο του σχεδιασμού ανεξάρτητα από το μέγεθος τους. Ωστόσο Δήμοι, των οποίων οι οικισμοί έχουν μέγεθος μικρότερο των 2.000 κατοίκων εντάσσονται σε ένα παρεμφερές Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης ‘Ανοικτής Πόλης’ (ΣΧΟΟΑΠ). (Καλαβρός, 2010)

Τα βασικά στοιχεία που εισάγει ο Ν. 2508/97 είναι τα ακόλουθα (Ευαγγελίδου, 2010):

- Γίνεται μία διάκριση σε δύο επίπεδα σχεδιασμού, από τα οποία το πρώτο περιλαμβάνει τα ΡΣ, τα ΓΠΣ και τα ΣΧΟΟΑΠ και το δεύτερο την Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης (νέου σχεδίου) ή Αναθεώρησης (υφιστάμενου σχεδίου). Τα δύο αυτά επίπεδα



βρίσκονται σε ιεραρχική σχέση μεταξύ τους και συνεπώς τα υποκείμενα οφείλουν να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων.

- Δημιουργούνται ΡΣ σε ορισμένα πολεοδομικά συγκροτήματα και παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας και σε άλλες περιοχές που έχουν ή πρόκειται να αποκτήσουν μητροπολιτικό χαρακτήρα.
- Όλη η επικράτεια των νομών της χώρας θα καλύπτεται πολεοδομικά από ΓΠΣ για τις αστικές και περιαστικές περιοχές των ΟΤΑ Α' Βαθμού με πληθυσμό άνω των 2.000 κατοίκων και από ΣΧΟΟΑΠ για τις μη αστικές, αγροτικές περιοχές των ΟΤΑ Α' Βαθμού με πληθυσμό κάτω των 2.000 κατοίκων.
- Αλλάζει η μεθοδολογία παραγωγής των ανωτέρω σχεδίων και δημιουργείται πλέον μηχανισμός παρακολούθησης της εφαρμογής τους. Έτσι αντικείμενο της διαδικασίας σχεδιασμού δεν αποτελεί μονάχα η εκπόνηση και η έγκριση των σχεδίων αλλά και η τελική εφαρμογή τους. Η εξέλιξη αυτή κρίνεται σημαντική γιατί ενισχύει την επιχειρησιακή διάσταση αυτών των σχεδίων. Ο ρόλος αυτός ανατίθεται στους ΟΤΑ Β' Βαθμού και οι φορείς συστήνονται με απόφαση του Νομάρχη και μπορούν να έχουν τη μορφή Ν.Π.Δ.Δ ή ένα πιο ευέλικτο σχήμα πενταμελών Επιτροπών Παρακολούθησης (παρ. 5 και 6 του Νόμου).
- Για πρώτη φορά δημιουργείται ένα θεσμικό πλαίσιο για τις αστικές αναπλάσεις, εξέλιξη που προωθείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την αναζωογόνηση και αναβάθμιση μειονεκτικών περιοχών, περιοχών που έχουν πληγεί από την αποβιομηχάνιση, καθώς και όσων απολαμβάνουν θαλάσσιων μετώπων. Μάλιστα, οι αναπλάσεις θεωρείται ότι αποτελούν το μέλλον του σχεδιασμού και ιδίως του στρατηγικού σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο.

Ο συγκεκριμένος νόμος, αν και σε ισχύ εδώ και αρκετά χρόνια, μπορεί να πει κανείς (Κυριαζής, 2011) ότι ακόμα διατρέχει μια δοκιμαστική περίοδο. Το δεύτερο κεφάλαιο του νόμου, το οποίο έχει να κάνει με αστικές αναπλάσεις, ουδέποτε ενεργοποιήθηκε λόγω της έλλειψης προδιαγραφών και σταθερότυπων από το υπεύθυνο Υπουργείο. Το σύνολο των πιλοτικών μελετών, που εντάχθηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο του νόμου, δεν μπόρεσε να αποφύγει τα τεχνικά, νομικά, διαδικαστικά και γραφειοκρατικά εμπόδια, αλλά και τα ουσιαστικά κενά. Μόνο πρόσφατα, ορισμένες πρωτοβουλίες του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), ίσως δημιουργήσουν για πρώτη φορά ένα υπόβαθρο, πάνω στο

οποίο θα μπορούν να κινηθούν παρόμοιες μελέτες. Το σχέδιο "Καλλικράτης" αποτελεί εξέλιξη του αντίστοιχου "Καποδίστρια" και πλέον περιλαμβάνει πολύ ευρύτερες χωρικές και κοινωνικές ενότητες προς σχεδιασμό, χωρίς όμως να έχει ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός όλων των Καποδιστριακών δήμων της Ελλάδας. Αυτό συνεπάγεται μια ακόμα μεγαλύτερη περίοδο μετάβασης και αβεβαιότητας.

Με βάση τα παραπάνω (Οικονόμου και Πετράκος, 1999), μια συνολική εκτίμηση για το Ν. 2508, είναι ότι συνιστά βελτίωση, σε σχέση με τον Ν. 1337/83, αλλά τα βήματα που έγιναν ήταν ανεπαρκή, δεν σηματοδότησε και αυτός ο Νόμος μια νέα αντίληψη για τον αστικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων.

Οι μητροπολιτικές παρεμβάσεις (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011) είναι προγράμματα αστικής αναβάθμισης, ανάπλασης ή χωρικής αναδιάρθρωσης πολυτομιακού χαρακτήρα σε ζωνικές εκτάσεις του αστικού ιστού, όπως παραγωγικές ζώνες (λειτουργούσες ή απαξιωμένες ή υπό ανάπτυξη), περιοχές σε γειτνίαση ή σε ακτίνα επιρροής σημαντικών μεταφορικών υποδομών ή μεταφορικών κόμβων, δημόσιες εκτάσεις υπό αναμόρφωση περιαστικές φυσικές ζώνες ειδικού χαρακτήρα ή μητροπολιτικά πάρκα. Στην ελληνική πολεοδομική νομοθεσία έχει ενταχθεί ο θεσμός των ΣΟΑΠ (Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων) που ανταποκρίνεται σε τέτοιου τύπου προγράμματα, αλλά ως προς την ρύθμιση του πολεοδομικού τους σκέλους εφαρμόζεται και ο θεσμός των ΖΕΑ (Ζώνες Ελεγχόμενης Ανάπτυξης), καθώς και άλλα εργαλεία αστικών αναπλάσεων.

Στα πιο πρόσφατα χρόνια και υπό την επίδραση του πιεστικού δημοσιονομικού και οικονομικού πλαισίου της κρίσης, το αυξανόμενο κύμα ανεργίας και αναπτυξιακής ύφεσης, τις συμφωνίες δανειοδότησης με την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, ψηφίστηκαν νέα νομοθετήματα που επηρεάζουν σαφώς τις διαδικασίες αστικού σχεδιασμού. Τέτοια είναι ο Νόμος για τα Επιχειρηματικά Πάρκα (Ιούνιος 2011), για τα Δημόσια Ακίνητα και τις Ιδιωτικοποιήσεις (Ιούλιος 2011), για τον Τουρισμό και τα Σύνθετα Τουριστικά Καταλύματα (Αύγουστος 2011), για τη νομιμοποίηση των παντός είδους Αυθαιρέτων Κατασκευών (Σεπτέμβριος 2011), για τις Οικοδομικές Άδειες Δόμησης (Νοέμβριος 2011). Στο ίδιο πλαίσιο, προωθήθηκε η Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία JESSICA που προωθεί επενδυτικά σχέδια αστικής ανάπτυξης, μέσω συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με περιορισμένα ωστόσο αποτελέσματα και βραδείς ρυθμούς μέχρι τώρα, αφού δεν φαίνεται να υπήρχε η απαιτούμενη ωριμότητα για τα έργα.

Οι Νόμοι αυτοί και οι πρωτοβουλίες από την κεντρική διοίκηση, κρίνονται αποσπασματικοί, στερούνται συνεκτικότητας και δεν ανήκουν σε ένα οργανωμένο πλαίσιο αντιμετώπισης των χωρικών ζητημάτων. Χαρακτηρίζονται (Κλουτσινιώτη, 2012) από απορρυθμιστική νοοτροπία και στο όνομα της αποτελεσματικότητας, προβλέπονται fast track διαδικασίας αδειοδότησης, με τις οποίες επιχειρείται να «θωρακιστεί» καλύτερα η δημόσια διοίκηση απέναντι στο Συμβούλιο της Επικρατείας, σε σχέση με το ισχύον συμβατικό πλαίσιο. Επίσης, δεν συνδέονται με την σημαντική διοικητική μεταρρύθμιση του Καλλικράτη και τίθεται το ερώτημα, πως θα συνυπάρξουν οι μεγάλες επενδύσεις στις ειδικές οικονομικές ζώνες, εάν δεν υπάρχει συνολική αντίληψη. Η εφαρμογή αυτών των μέτρων απαιτεί μια σειρά από κριτήρια και ολοκληρωμένο σχεδιασμό, ειδάλως τα αποτελέσματα μπορεί να είναι επιβαρυντικά και μη αναστρέψιμα για το χώρο και το περιβάλλον.

#### **4.3.2 Κριτική θεώρηση του πλαισίου αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα**

Το πρόβλημα της συγκρότησης των χωρικών ρυθμίσεων στην Ελλάδα είναι συνυφασμένο με την διαφορετικού τύπου από τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, κοινωνικοοικονομικές διαδικασίες στη χώρα και με τις ιδιαιτερότητες της εξέλιξης του κοινωνικού καταμερισμού της εργασίας: κοινωνική και γεωγραφική ρευστότητα, πληθυσμιακές μετακινήσεις, αμφισβητούμενο ιδιοκτησιακό καθεστώς, έλλειψη κτηματολογίου και καθυστέρηση στην προώθηση του, και μακροχρόνιες διεκδικήσεις μεταξύ κράτους και εκκλησίας. Το πλαίσιο ρυθμίσεων που ισχύει για τις πόλεις και τους οικισμούς στην Ελλάδα περιορίζεται σε κανονιστικές και γενικές διατάξεις, που αποτελούν ουσιαστικά πλαίσιο προσφοράς δυνατοτήτων αξιοποίησης της ατομικής ιδιοκτησίας, η οποία καθορίζει ad hoc τη χρήση για κάθε οικόπεδο. Το γενικό πλαίσιο χρήσεων γης δεν στοιχειοθετεί μια πολιτική χρήσεων γης με κατευθυντήριους στόχους, αλλά επιτρέπει τη δυνατότητα επιβολής της αποδοτικότερης χρήσης που καθορίζει ο ανταγωνισμός της αγοράς. (Γετίμης, 1994)

Μέσα από την παραπάνω ιστορική επισκόπηση (Γιαννακούρου, 1999), διαφαίνεται ότι ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά όλων των μεταρρυθμιστικών πρωτοβουλιών, ήταν η χρονική σύμπτωσή τους με τις εναλλαγές στην κυβερνητική εξουσία και μάλιστα όχι μονάχα μεταξύ των βασικών κομματικών σχηματισμών της χώρας, αλλά και μεταξύ στελεχών του ίδιου πολιτικού χώρου. Η διαπίστωση αυτή οδηγεί σε δύο παρατηρήσεις. Πρώτον, αναδεικνύεται η ασυνέχεια και η αποσπασματικότητα των θεσμικών ρυθμίσεων, στο μέτρο που η προώθησή

τους δεν απορρέει κατά κανόνα από έγκυρες αξιολογήσεις της σκοπιμότητάς τους και των προϋποθέσεων που θα διασφάλιζαν την πραγμάτωσή τους. Το έλλειμμα αυτό, που θεωρείται εγγενές χαρακτηριστικό της συνολικής θεσμικής παραγωγής του κράτους, ευθύνεται τόσο για την πολυνομία και την έλλειψη ουσιαστικής συνοχής των χωρικών ρυθμίσεων, όσο και για την ελλιπή εφαρμογή τους ή την αδυναμία ανταπόκρισής τους στις συνθήκες της ελληνικής πραγματικότητας. Δεύτερον, διαφαίνεται η ταύτιση των εκάστοτε μεταρρυθμιστικών πρωτοβουλιών με την παρουσία δυναμικών πολιτικών προσωπικοτήτων που μάλλον χαράσσουν προσωπικές στρατηγικές, παρά σχεδιάζουν ολοκληρωμένες και μακροπρόθεσμες δημόσιες πολιτικές, ώστε να αντιμετωπιστεί η πολυπλοκότητα των σύγχρονων πολεοδομικών προβλημάτων και η επιταγή της ορθολογικής αντιμετώπισής τους.

Το πιο σημαντικό έλλειμμα του θεσμικού πλαισίου του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, φαίνεται να είναι η απουσία ολοκληρωμένης στρατηγικής για το σχεδιασμό, την οργάνωση και την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων (Παυλέας και Πετράκος, 2013). Τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού (Γιαννακούρου, 1999), τίθενται σήμερα σε πολλαπλή αμφισβήτηση υπό το φως νέων κοινωνικών και οικονομικών δεδομένων. Η οικονομική κρίση διαμορφώνει νέες συνθήκες, όπως την υποχώρηση του κρατικού παρεμβατισμού και τη φιλελευθεροποίηση της οικονομίας, τη δημοσιονομική στενότητα που συνεπάγεται περιορισμό των διαθέσιμων δημοσίων πόρων για το σχεδιασμό και την εφαρμογή του και την ανάγκη για εισαγωγή και ιδιωτικών πόρων. Στο ίδιο πλαίσιο, η αναδιάταξη των σχέσεων δημόσιου-ιδιωτικού και η διάσπαση των συλλογικών εκπροσωπήσεων των προηγούμενων δεκαετιών και η επιστροφή στον ατομισμό, καθιστούν ευάλωτα και επιρρεπή, σε μια σιωπηρή απορρύθμιση θεσμικά συστήματα, όπως αυτό του ελληνικού αστικού σχεδιασμού, που αντιπροσωπεύουν μια ‘εκ των άνω’, καθολική και ιεραρχική μορφή δημόσιας παρέμβασης.

## 4.4 ΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

### 4.4.1 Γενικά χαρακτηριστικά πληθυσμού και αστικοποίησης

Η Ελλάδα, όπως και άλλες χώρες της Νότιας Ευρώπης, ανήκει στις χώρες ύστερης και περιορισμένης εκβιομηχάνισης, όπου η μεγέθυνση και η δομική εξέλιξη των πόλεων συνδέθηκε λιγότερο με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και περισσότερο με ιστορικές συγκυρίες, όπως η έλευση προσφύγων από την Μικρά Ασία και η μετακίνηση πληθυσμού λόγω του Εμφυλίου, στις οποίες οφείλονται περισσότερο οι κυρίαρχες οικονομικές και κοινωνικές δομές στη χώρα.

Τις τελευταίες δεκαετίες (Μαλούτας, 2000:1), η αστικοποίηση αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς, μέσω της μετακίνησης του αγροτικού πληθυσμού, που πήγαζε κυρίως στην κάμψη της αγροτικής οικονομίας. Η αγορά εργασίας των μικρότερων πόλεων ήταν λιγότερο ελκυστική για τον αγροτικό πληθυσμό, σε σχέση με αυτή των μεγαλύτερων πόλεων, και ιδιαίτερα της Αθήνας, όπου η συγκέντρωση της διοίκησης δημιουργούσε περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης. Κατά συνέπεια, τονώθηκε η ήδη υπάρχουσα δομή της κυρίαρχης ή δεσπόζουσας πόλης<sup>12</sup> στο ελληνικό αστικό σύστημα, συγκεντρώνοντας στην Αθήνα το δυναμικότερο κομμάτι της εσωτερικής αγοράς, το μεγαλύτερο τμήμα της παραγωγικής δραστηριότητας και ιδιαιτέρως της βιομηχανίας.

Οι ελληνικές πόλεις εμφανίζουν σαφώς σχήματα κοινωνικής ιεράρχησης στο εσωτερικό τους, τα οποία προκύπτουν και επηρεάζονται από τις μεταβολές στη δομή της εργασίας, της αγοράς και της κατοικίας. Η μεταπολεμική περίοδος περιελάμβανε μείωση των χειρονακτικών επαγγελμάτων, αύξηση των υψηλών και μεσαίων επαγγελματικών κατηγοριών και άνοδο του εκπαιδευτικού επιπέδου. Η μεγέθυνση των ελληνικών πόλεων έλαβε χώρα χωρίς την οργανωτική παρέμβαση του κράτους, στηριζόμενη κυρίως στις δυνάμεις της αγοράς και στις οικογενειακές και ατομικές στρατηγικές. Η εξέλιξη των ελληνικών πόλεων χαρακτηρίζεται από έλλειψη σχεδιασμού και προγραμματισμού, και ταυτόχρονα από την αισθητή έλλειψη τεχνικών και κοινωνικών υποδομών. Το ελληνικό κράτος διαχρονικά, αντί να παρεμβαίνει

---

<sup>12</sup> primate city: θεωρητική ανάλυση έχει προηγηθεί στο Κεφάλαιο 2

μέσω ολοκληρωμένων πολιτικών για τον αστικό χώρο, επηρέασε την αστική εξέλιξη και τις διαδικασίες κοινωνικής αναπαραγωγής στις ελληνικές πόλεις μέσω της αναποτελεσματικής γραφειοκρατίας και των πελατειακών σχέσεων. (Μαλούτας, 2000:2)

Το μέγεθος του ελληνικού πληθυσμού παρουσίασε μεταπολεμικά αυξητική τάση, με έντονες περιοδικές διαφοροποιήσεις, ως αποτέλεσμα των συγκυριακών μεταβολών των παραμέτρων της φυσικής και μεταναστευτικής κίνησης. Συγκεκριμένα (Πίνακας 4.1), διαμορφώνεται η ακόλουθη εικόνα: (α) στη δεκαετία 1961-1971 η φυσική αύξηση (γεννήσεις μείον θάνατοι) είναι σχετικά υψηλή και η καθαρή μετανάστευση έντονα αρνητική, εξαιτίας της μαζικής αποδημίας προς τις ευρωπαϊκές χώρες, (β) στη δεκαετία 1971-1981 η φυσική αύξηση αρχίζει να συμπίπτει ενώ η καθαρή μετανάστευση είναι θετική, λόγω της μαζικής παλιννόστησης από τις χώρες υποδοχής της προηγούμενης περιόδου, (γ) στη δεκαετία 1981-1991 ενισχύεται η μείωση της φυσικής αύξησης και ταυτόχρονα παραμένει σε υψηλά επίπεδα η παλιννόστηση, (δ) στη δεκαετία 1991-2001 η φυσική αύξηση ελαχιστοποιείται και συγχρόνως διογκώνεται σε πρωτοφανή μεγέθη η καθαρή μετανάστευση, ως επακόλουθο της μαζικής εισροής οικονομικών μεταναστών στη χώρα, και (ε) στη δεκαετία 2001-2011 ο πληθυσμός αρχίζει να μειώνεται, αν και η φυσική αύξηση παρουσιάζει ελαφρά αύξηση συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο, και αυτό ενδεχομένως οφείλεται στον συγκρατημένο επαναπατρισμό των οικονομικών μεταναστών και σε πολύ μικρότερο βαθμό στην διαφαινόμενη αποδημία ελλήνων.

<b>Πίνακας 4.1 : Εξέλιξη πληθυσμού χώρας 1961-2011</b>					
Έτος	Πληθυσμός	Μεταβολή		Φυσική αύξηση	Καθαρή μετανάστευση
		άτομα	%		
1961	8.388.553				
1971	8.768.641	380.088	4,5	839.425	-459.337
1981	9.740.417	971.776	11,1	637.256	334.520
1991	10.259.900	519.483	5,3	272.441	247.042
2001	10.934.097	704.120	6,9	20.585	654.612
2011	10.787.690	-148.823	-1,4	39.472	-185.879

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ – Ιδία επεξεργασία

Η πυκνότητα και η γεωγραφική διασπορά του πληθυσμού επηρεάζουν πολύτροπα την οικονομική και την κοινωνική ζωή, ενώ συνδέονται με ευρύτερες γεωπολιτικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους. Η πυκνότητα και η κατανομή του πληθυσμού στο χώρο σχετίζονται πρωτίστως με τη διαδικασία της δημογραφικής αστικοποίησης (μετατόπιση πληθυσμιακών μαζών από τις αγροτικές προς τις αστικές περιοχές), η οποία συνδέεται άμεσα τόσο με την οικονομική αστικοποίηση (στροφή εργατικού δυναμικού από τον πρωτογενή στο δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα παραγωγής), όσο και την κοινωνική αστικοποίηση (διάδοση και γενικευμένη αντιγραφή των αστικών και καταναλωτικών συμπεριφορών και προτύπων). Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., η πυκνότητα του πληθυσμού παρουσίασε έντονη αύξηση από το 1951 με 57,8 άτομα ανά τετρ.χλμ. μέχρι το 2001 με 83,1 άτομα ανά τετρ.χλμ., ενώ εμφάνισε μικρή μείωση το 2011 με 81,96 άτομα ανά τετρ.χλμ.. Η αστικοποίηση του πληθυσμού παρουσιάζει αυξητική τάση και είναι άνισα κατανομημένη στην επικράτεια. Πράγματι, η συμμετοχή των αστικών (άνω των 10.000 κατοίκων) και ημιαστικών περιοχών (άνω των 5.000 κατοίκων) στο συνολικό πληθυσμό από 52,5% το 1951 έφτασε στο 72,8% το 2001 και στο 70,6% το 2011. Αντίστοιχα, η συμμετοχή της Αττικής στον αστικό και ημιαστικό πληθυσμό από 38,8% το 1951 ανήλθε σε 47,1% το 2001, στον αστικό πληθυσμό του 2011 ανέρχεται στο 55,22% και στο συνολικό πληθυσμό της χώρας από 20,4% το 1951 αυξήθηκε σε 34,3% το 2001, ενώ το 2011 έφθασε το 35,39%. Γίνεται ωστόσο αντιληπτό, ότι ο ρυθμός αστικοποίησης παρουσιάζει επιβράδυνση τα τελευταία χρόνια.

#### **4.4.2 Πληθυσμιακή εξέλιξη των ελληνικών αστικών κέντρων**

Η γεωγραφική κατανομή του αστικού πληθυσμού, στην αρχή της μεταπολεμικής περιόδου παρουσιάζει σημαντική συγκέντρωση στις περιοχές που βρίσκονται πάνω στον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας και σε ορισμένες νησιωτικές περιοχές. Από τη δεκαετία του 1990, η αστική συγκέντρωση διαχέεται και σε άλλες περιοχές της χώρας, δημιουργώντας ένα δεύτερο μικρό άξονα στη δυτική Ελλάδα (Πάτρα – Ιωάννινα), περιοχή που τώρα διασχίζεται από την υπό κατασκευή Ιόνια οδό. Η πληθυσμιακή μεγέθυνση του αστικού χώρου τις τελευταίες δεκαετίες (1961-2011), δείχνει μια γενικότερη τάση εγκατάστασης σε αστικές περιοχές τοπικής, περιφερειακής ή εθνικής κλίμακας. Η κυρίαρχη ωστόσο τάση, αφορά στην δυσανάλογη μεγέθυνση των δύο μεγαλύτερων αστικών κέντρων της Θεσσαλονίκης και

ιδιαίτερα της Αθήνας. Παράλληλα, μεγεθύνονται μεσαία αστικά κέντρα (στην ελληνική κλίμακα), όπως είναι η Λάρισα, η Πάτρα, ο Βόλος, το Ηράκλειο και τα Ιωάννινα.

Από την ανάλυση των απογραφικών στοιχείων σε επίπεδο πληθυσμού για τα έτη από το 1961 έως το 2011 (Πίνακας 4.2, στο Παράρτημα), διαπιστώνει κανείς ότι ο αριθμός των αστικών κέντρων διαχρονικά αυξάνεται σημαντικά από το 1961 που ήταν 56, μέχρι το 1991 οπότε και γίνονται 71, ενώ το 2001 και το 2011, η αύξηση των αστικών κέντρων ανακόπτεται και σταθεροποιείται στα 83 και 84 αντίστοιχα. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι ‘αστικά κέντρα’ θεωρούνται οι οικισμοί με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων, σύμφωνα με ορισμό της ΕΣΥΕ το 1991 (ΕΣΥΕ, 2000). Το 2001 η ΕΣΥΕ διεύρυνε τον ορισμό της πόλης συμπεριλαμβάνοντας και τους οικισμούς από 2.000 έως 10.000 κατοίκους που έχουν ημιαστικό χαρακτήρα, ωστόσο στο πλαίσιο αυτής της έρευνας θα κρατηθεί ο ορισμός της ΕΣΥΕ του 1991.

Οι εξέλιξη του πληθυσμού των ελληνικών αστικών κέντρων παρουσιάζει ιδιαίτερη ποικιλομορφία, αφού οι πόλεις μεγεθύνθηκαν με διαφορετικούς ρυθμούς. Στον Πίνακα 4.3 παρουσιάζονται οι μεταβολές του πληθυσμού για τις 40 μεγαλύτερες πόλεις (το 2011) για τα τελευταία 50 χρόνια, ενώ παράλληλα γίνεται και μια ταξινόμηση των μεταβολών που αντιστοιχούν στα αστικά κέντρα, από την μεγαλύτερη στην μικρότερη. Γίνεται αντιληπτό ότι τις μεγαλύτερες μεταβολές τις παρουσίασαν ο Γέρακας, ο οποίος διπλασίασε ουσιαστικά περίπου το μέγεθος του (94,07%), τα Άνω Λιόσια, οι Αχαρνές και ο Ασπρόπυργος, με ποσοστά από 73% έως 90%, πόλεις δηλαδή που χωροθετούνται εντός των ορίων της Αττικής. Ακολουθεί η Χαλκίδα, μια πόλη με έντονες οικονομικές σχέσεις με την Αθήνα, και έπειτα η Αλεξανδρούπολη, η Λάρισα, η Πτολεμαΐδα, το Ηράκλειο, τα Ιωάννινα κτλ. Τις μικρότερες σχετικά μεταβολές παρουσίασαν η Άρτα, η Κέρκυρα, η Καβάλα, ο Πύργος και το Αίγιο, με ποσοστά κάτω από 30%.



**Πίνακας 4.3: Μεταβολή πληθυσμού 40 μεγαλύτερων αστικών κέντρων 1961-2011**

a/a	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 1961	Πληθυσμός 2011	Μεταβολή (%)	Ταξινόμηση μεταβολών (%) 1961-2011	
1	Π.Σ. Αθήνας	1.852.709	3.089.698	40,04	Γέρακας (Αττικής)	94,07
2	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	380.654	788.952	51,75	Άνω Λιόσια	90,03
3	Π.Σ. Πατρών	103.941	191557	45,74	Αχαρνές	84,15
4	Π.Σ. Ηρακλείου	69.983	166261	57,91	Ασπρόπυργος	73,02
5	Λάρισα	55.858	146.926	61,98	Π. Σ. Χαλκίδας	66,81
6	Π.Σ. Βόλου	80.846	130772	38,18	Αλεξανδρούπολη	66,11
7	Π.Σ. Χανίων	49.058	108642	54,84	Λάρισα	61,98
8	Αχαρνές	15.964	100743	84,15	Πτολεμαΐδα	60,34
9	Π. Σ. Ιωαννίνων	34.997	80371	56,46	Π.Σ. Ηρακλείου	57,91
10	Π. Σ. Χαλκίδας	24.745	74564	66,81	Π. Σ. Ιωαννίνων	56,46
11	Λαμία	33.170	64.716	48,75	Ξάνθη	55,93
12	Ξάνθη	27.802	63.083	55,93	Π.Σ. Χανίων	54,84
13	Π.Σ. Καλαμάτας	39.256	62.409	37,10	Π. Σ. Ρεθύμνου	54,43
14	Τρίκαλα	32.483	62.154	47,74	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	51,75
15	Αλεξανδρούπολη	20.912	61.702	66,11	Κοζάνη	49,45
16	Σέρρες	40.626	59.376	31,58	Λαμία	48,75
17	Π.Σ. Αγρινίου	33.281	59.329	43,90	Τρίκαλα	47,74
18	Καβάλα	44.978	58790	23,49	Κόρινθος	47,34
19	Δράμα	33.536	58.532	42,70	Καρδίτσα	46,12
20	Π.Σ. Κατερίνης	31.843	58.309	45,39	Π.Σ. Πατρών	45,74
21	Κομοτηνή	31.845	54.272	41,32	Π.Σ. Κατερίνης	45,39
22	Ρόδος	28.119	50.636	44,47	Βέροια	44,77
23	Βέροια	26.677	48.306	44,77	Ρόδος	44,47
24	Καρδίτσα	23.708	44.002	46,12	Π.Σ. Αγρινίου	43,90
25	Κοζάνη	21.537	42.604	49,45	Δράμα	42,70
26	Π. Σ. Κέρκυρας	29.896	39.674	24,65	Μέγαρα	42,21
27	Π. Σ. Ρεθύμνου	15.632	34.300	54,43	Κομοτηνή	41,32
28	Γιαννιτσά (Πέλλας)	23.555	34.229	31,18	Τρίπολη	40,15
29	Άνω Λιόσια	3.348	33.565	90,03	Π.Σ. Αθήνας	40,04
30	Πτολεμαΐδα	12.747	32.142	60,34	Π.Σ. Βόλου	38,18
31	Τρίπολη	18.500	30.912	40,15	Ελευσίνα	37,67
32	Ασπρόπυργος	8.162	30.251	73,02	Π.Σ. Καλαμάτας	37,10
33	Κόρινθος	15.892	30.176	47,34	Π. Σ. Σαλαμίνας	34,05
34	Γέρακας (Αττικής)	1.775	29.939	94,07	Σέρρες	31,58
35	Μυτιλήνη	26.846	29.656	9,48	Γιαννιτσά (Πέλλας)	31,18
36	Μέγαρα	16522	28.591	42,21	Άρτα	27,73
37	Π.Σ. Χίου	28.755	26.850	-7,09	Π. Σ. Κέρκυρας	24,65
38	Π.Σ. Αιγίου	22.698	26.523	14,42	Καβάλα	23,49
39	Π. Σ. Σαλαμίνας	17.073	25.888	34,05	Πύργος	18,36
40	Πύργος	20.558	25.180	18,36	Π.Σ. Αιγίου	14,42

Πηγή: Απογραφές ΕΛ.ΣΤΑΤ – Ιδία επεξεργασία

Η αστικοποίηση στη χώρα την περίοδο 1961-2011, φαίνεται να ξεκινά από ένα χωρικά πολωτικό σχήμα (Αθήνα – Θεσσαλονίκη), συνεχίστηκε με την μεγέθυνση στις πόλεις μεσαίου μεγέθους και καταλήγει σε μια σταθεροποίηση του πληθυσμού, που οφείλεται στη μειωμένη φυσική αύξηση και τον περιορισμό των μεταναστευτικών κινήσεων. (Μαλούτας, 2000:17· Παυλέας και Πετράκος, 2013)

Στον Πίνακα 4.4 παρουσιάζεται ο αριθμός των αστικών κέντρων ανά πληθυσμιακή κατηγορία, από το 1961 έως το 2011, όπου και επιβεβαιώνονται οι αστικές ασυμμετρίες που χαρακτηρίζουν τον ελληνικό αστικό χώρο. Το Πολεοδομικό Συγκρότημα (Π.Σ.) της Αθήνας είναι το μοναδικό το οποίο υπερβαίνει τους 1.000.000 κατοίκους, και αντιστοιχεί ουσιαστικά το 1991 στο 50,73% και το 2011 στο 44,57% του συνολικού αστικού πληθυσμού (Πίνακας 4.5). Το Π.Σ. της Θεσσαλονίκης είναι το μοναδικό, το οποίο βρίσκεται ανάμεσα στην κατηγορία από 500.000 έως 1.000.000 κατοίκους, φιλοξενώντας το 1991 το 12,37% και το 2011 το 11,38%. Την τελευταία δεκαετία παρατηρείται για πρώτη φορά μείωση του πληθυσμού των δύο μεγαλύτερων Π.Σ.. Πρέπει να τονιστεί, ότι το ελληνικό αστικό σύστημα στερείται αστικών κέντρων πληθυσμού μεταξύ 200.000 και 500.000 ατόμων, που αποτελεί ουσιαστικά το προσδιοριστικό επίπεδο πόλεων μεσαίου μεγέθους στην Ευρωπαϊκή αστική κλίμακα. Κατά την τριακονταετία 1981-2011 οι πόλεις από 100.000 έως 200.000 αυξάνονται φθάνοντας τις 6 το 2011, ενώ ο αριθμός των πόλεων μεταξύ 50.000 και 100.000 δείχνει την τελευταία δεκαετία μια απότομη αύξηση από 5 σε 14 πόλεις, αφού εισχώρησαν σε αυτή την κατηγορία, πόλεις που μεγεθύνθηκαν και ανήκαν στην κατηγορία από 20.000 έως 50.000.

**Πίνακας 4.4: Αριθμός αστικών κέντρων ανά πληθυσμιακή κατηγορία 1961-2011**

Πόλεις	Αριθμός Πόλεων άνω των 10.000 κατοίκων					
	1961	1971	1981	1991	2001	2011
1.000.000 και πάνω	1	1	1	1	1	1
500.000-1.000.000	0	1	1	1	1	1
200.000-500.000	1	0	0	0	0	0
100.000-200.000	1	1	4	4	4	6
50.000-100.000	3	4	2	7	5	14
20.000-50.000	25	27	32	29	35	30
10.000-20.000	25	23	23	29	37	32
<b>Σύνολο</b>	56	57	63	71	83	84

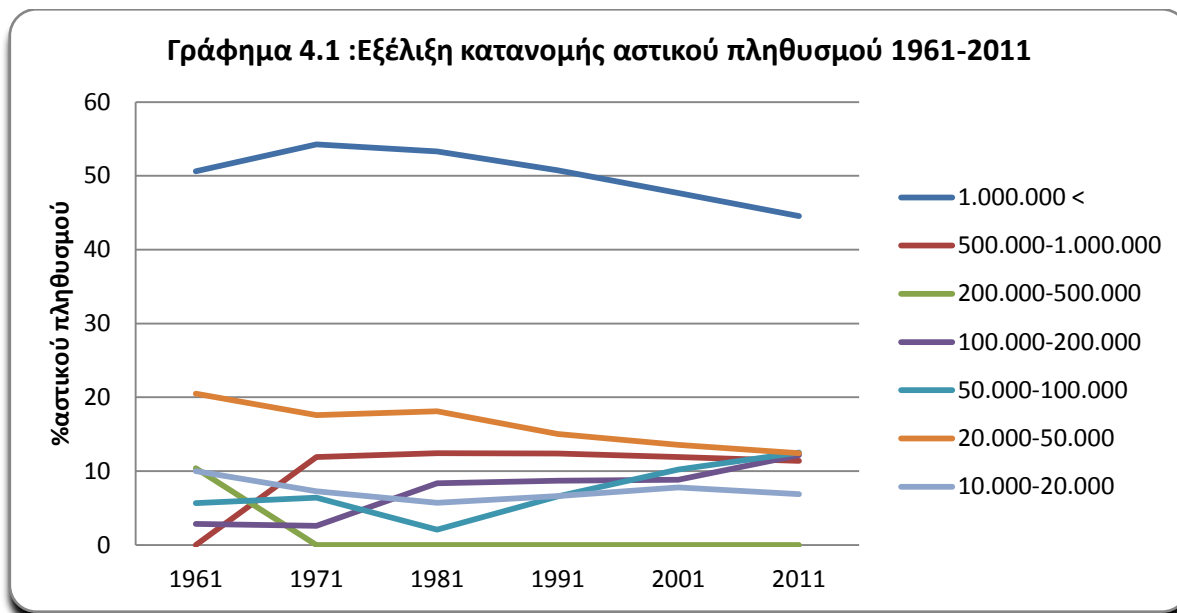
Πηγή: στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Ίδια επεξεργασία

Οι τάσεις αυτές αποτυπώνονται και στον Πίνακα 4.5 και Γράφημα 4.1, όπου παρουσιάζεται η κατανομή του αστικού πληθυσμού ανά πληθυσμιακή κατηγορία για την ίδια περίοδο. Το άθροισμα των ποσοστών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης αγγίζει το 63% περίπου το 1991 και το 56% περίπου το 2011. Αξίζει να αναφερθεί ότι η σχετική βαρύτητα των δύο μεγαλύτερων μητροπολιτικών κέντρων, στο πλαίσιο του αστικού πληθυσμού, δείχνει να μειώνεται τις τελευταίες δεκαετίες, και παράλληλα η συμμετοχή των πόλεων από 50.000 έως 200.000 κατοίκους φαίνεται να ενισχύεται. Στο ίδιο πλαίσιο, η συμμετοχή των μικρότερων αστικών κέντρων (20.000 – 50.000) φαίνεται να μειώνεται τα τελευταία 30 χρόνια, ενώ αυτά με μέγεθος από 10.000 έως 20.000 κατοίκων δείχνουν να έχουν μικτές τάσεις διαχρονικά, παραμένοντας όμως στα χαμηλότερα επίπεδα του 6 με 10%.

**Πίνακας 4.5: Κατανομή αστικού πληθυσμού ανά πληθυσμιακή κατηγορία 1961-2011**

	% Αστικός Πληθυσμός					
Πόλεις	1961	1971	1981	1991	2001	2011
1.000.000 <	50,6	54,27	53,29	50,73	47,66	44,57
500.000-1.000.000	0	11,9	12,43	12,37	11,93	11,38
200.000-500.000	10,4	0	0	0	0	0
100.000-200.000	2,84	2,58	8,37	8,69	8,82	12,19
50.000-100.000	5,65	6,39	2,09	6,56	10,24	12,53
20.000-50.000	20,51	17,59	18,09	15,03	13,56	12,43
10.000-20.000	10	7,27	5,73	6,62	7,79	6,9
<b>Σύνολο</b>	100	100	100	100	100	100

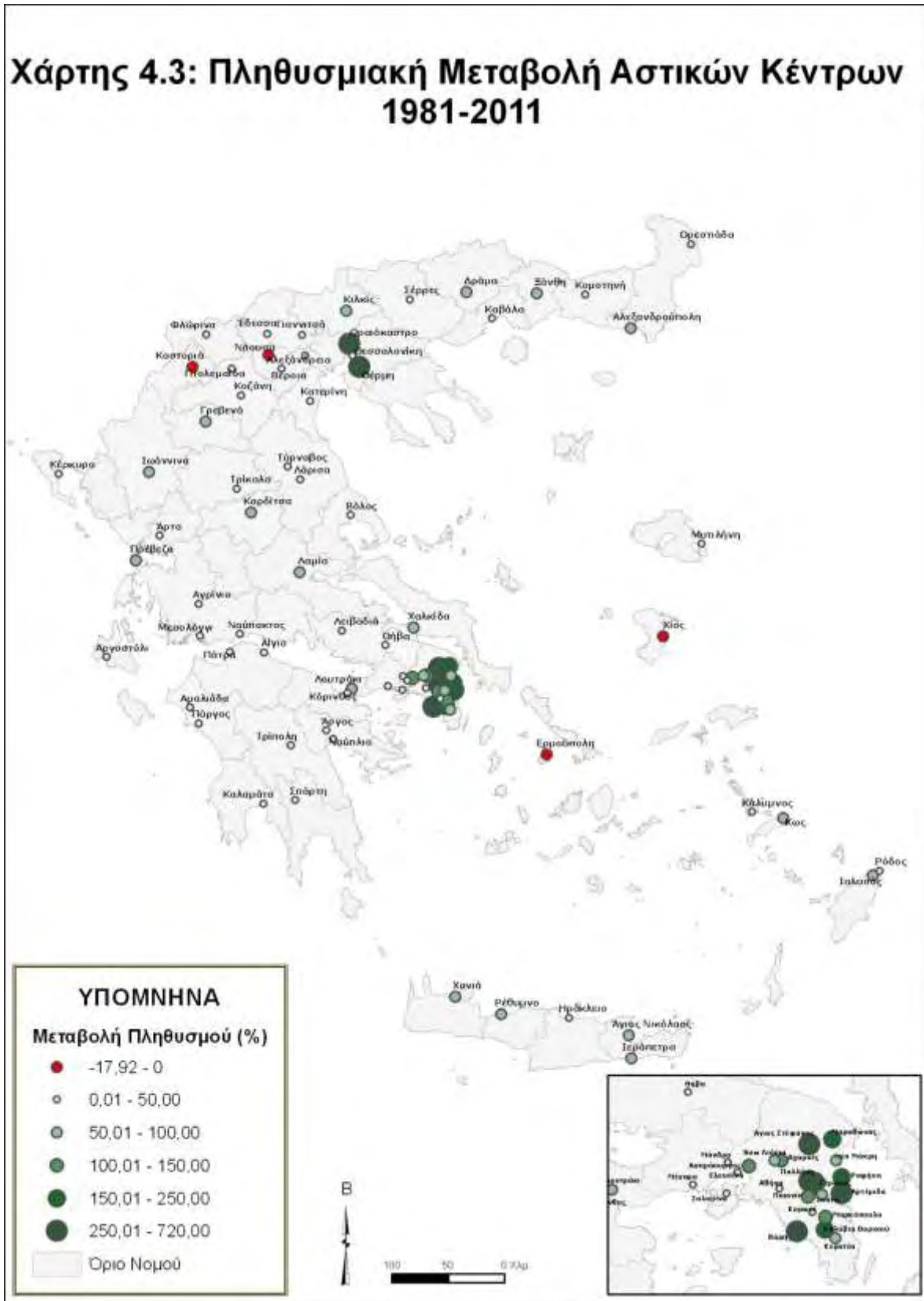
Πηγή: στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ. – ίδια επεξεργασία



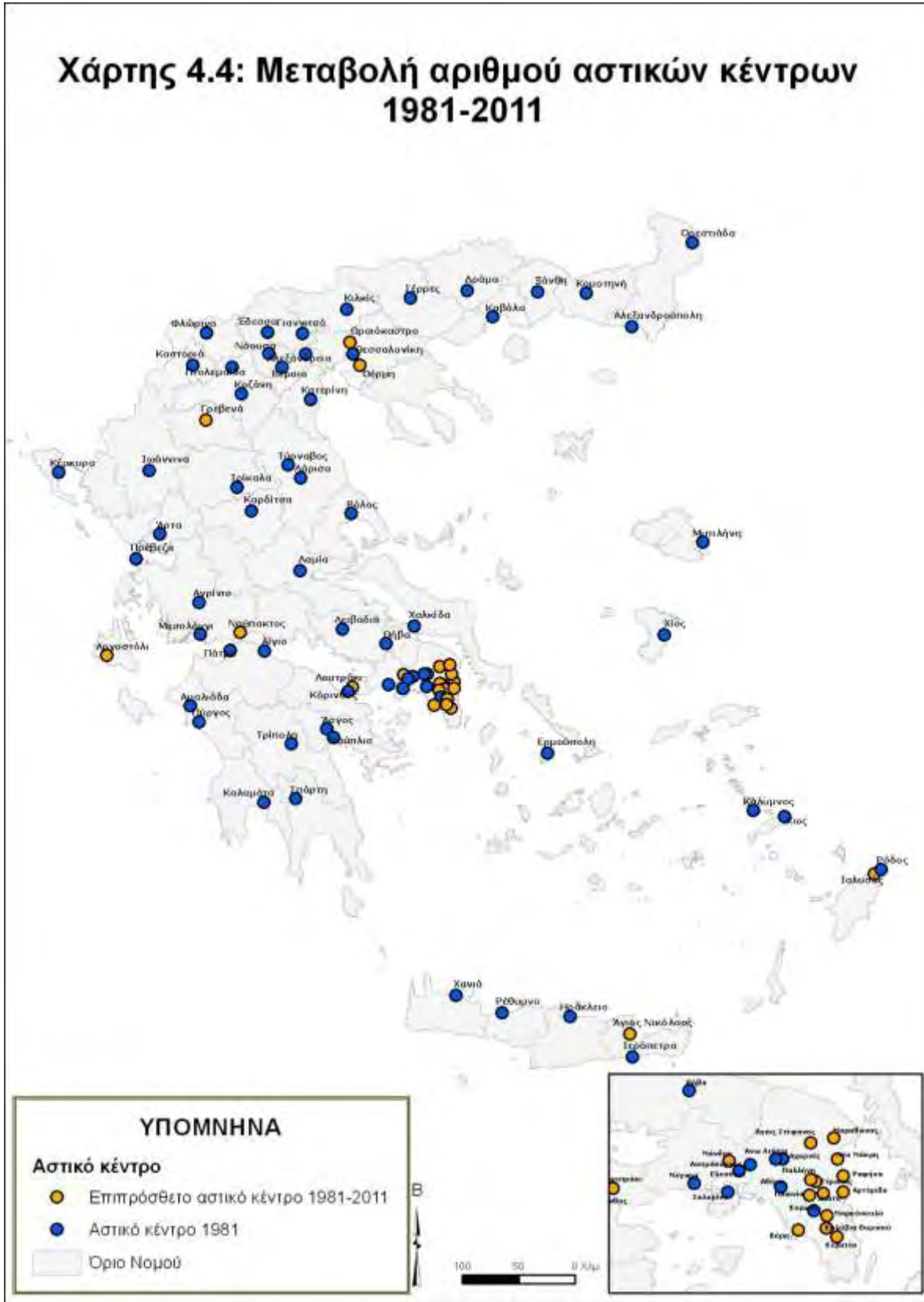
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 4.6 και στο Γράφημα 4.2 αποτυπώνεται το χρονικό της πληθυσμιακής εξέλιξης των 84 αστικών κέντρων του 2011, για τα τελευταία 30 χρόνια. Με έτος εκκίνησης το 1981, απεικονίζεται η εξέλιξη του κάθε αστικού κέντρου μέχρι το 2011, με μέγεθος αναφοράς για κάθε χρόνο αυτό που είχε το 1981. Με αυτό τον τρόπο, από το άνοιγμα και την εξέλιξη της κλίσης της κάθε γραμμής που αντιστοιχεί σε κάθε αστικό κέντρο, μπορεί να βγάλει κάποιος συμπεράσματα για το ρυθμό μεγέθυνσης ή σμίκρυνσης του κάθε αστικού κέντρου.

Φαίνεται λοιπόν, ότι οι περιοχές που σημείωσαν τον μεγαλύτερο ρυθμό μεγέθυνσης τα τελευταία 30 χρόνια είναι το Ωραιόκαστρο Θεσσαλονίκης (8,161 φορές), η Αρτέμιδα Αττικής (5,057 φορές), ο Γέρακας Αττικής (4,467 φορές), ο Άγιος Στέφανος Αττικής (4,194 φορές), η Παλλήνη Αττικής (4,081 φορές), η Θέρμη Θεσσαλονίκης (4,057 φορές παραπάνω), η Βάρη Αττικής (3,765 φορές παραπάνω), τα Καλύβια Θορικού Αττικής (2,968 φορές), η Ραφήνα Αττικής (2,621 φορές), ο Μαραθώνας (2,654 φορές), οι Αχαρνές Αττικής (2,453 φορές παραπάνω), ο Ασπρόπυργος (2,412 φορές) και το Μαρκόπουλο Αττικής (2,135 φορές). Είναι χαρακτηριστικό, ότι όλα τα παραπάνω αστικά κέντρα ανήκουν στους (πρώην) Νομούς Θεσσαλονίκης και κυρίως Αττικής. Στο ίδιο πλαίσιο, η συντριπτική πλειοψηφία των πόλεων που ξεπέρασαν το όριο των 10.000 κατοίκων (αστικά κέντρα) την περίοδο 1981-2011, εντοπίζονται χωρικά στην ευρύτερη επιρροή των δύο μεγαλύτερων μητροπολιτικών περιοχών. Οι παραπάνω διαπιστώσεις απεικονίζονται και στους Χάρτες 4.3 και 4.4.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Τα αστικά κέντρα που δείχνουν απώλεια πληθυσμού τα τελευταία 30 χρόνια είναι η Νάουσα, η Καστοριά, η Χίος και η Ερμούπολη, ενώ αυτά τα οποία παρουσιάζουν μια σχετική στασιμότητα ή πολύ μικρή αύξηση είναι το Π.Σ. Αθήνας, η Καβάλα, η Κέρκυρα, το Αίγιο, το Άργος, η Κάλυμνος και ο Τύρναβος. Σε γενικές γραμμές, οι πόλεις που υστέρησαν σε δημογραφική αύξηση (αν αφαιρέσουμε το Π.Σ Αθήνας) είναι, είτε μικρά σχετικά αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας, είτε πρωτεύουσες νησιών.

**Πίνακας 4.6: Εξέλιξη των αστικών κέντρων 2011 με βάση αναφοράς το 1981**

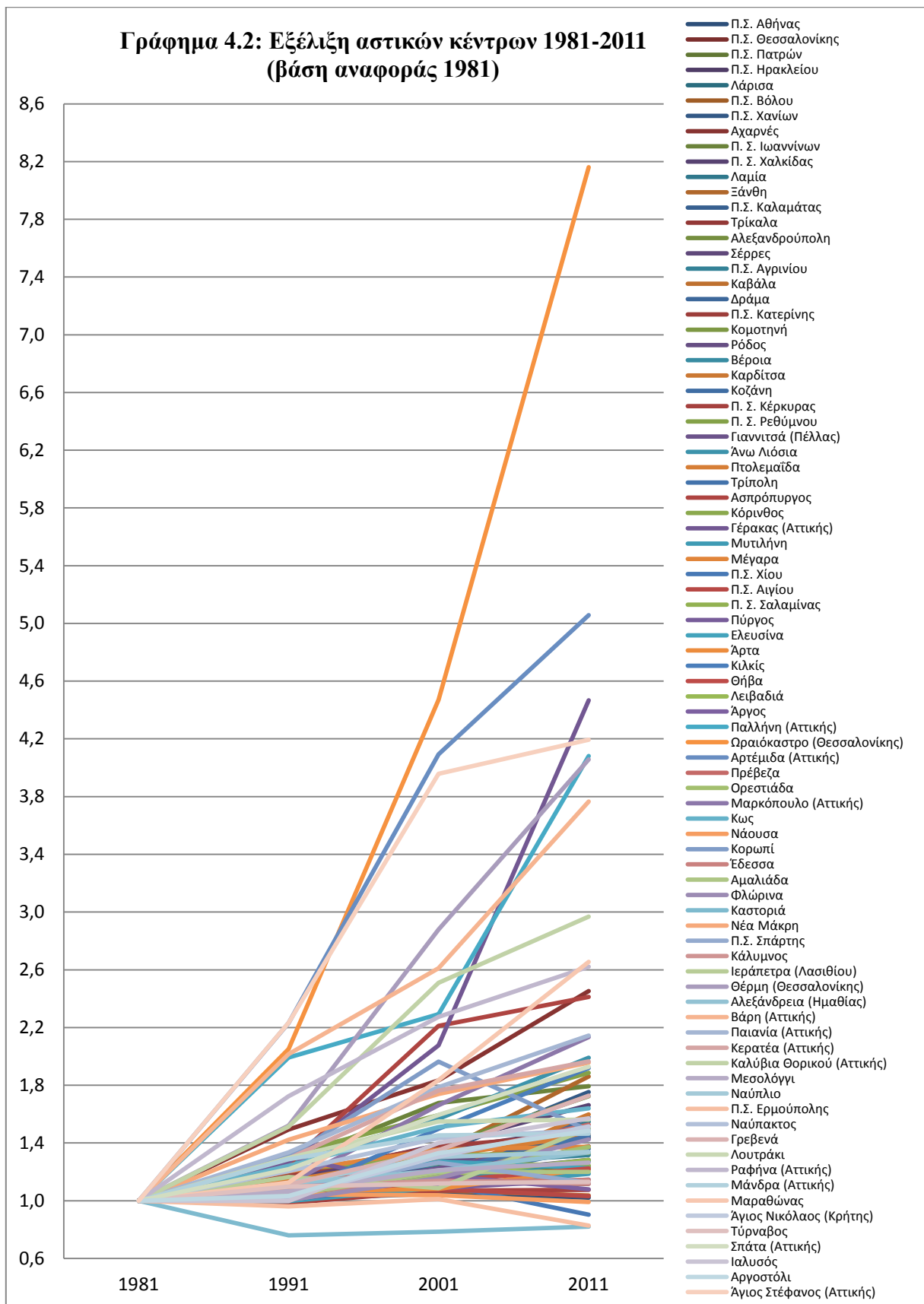
Αστικά κέντρα 2011	1981	1991	2001	2011
Π.Σ. Αθήνας	1,000	1,015	1,048	1,021
Π.Σ. Θεσσαλονίκης	1,000	1,061	1,125	1,117
Π.Σ. Πατρών	1,000	1,103	1,212	1,239
Π.Σ. Ηρακλείου	1,000	1,144	1,354	1,498
Λάρισα	1,000	1,104	1,218	1,434
Π.Σ. Βόλου	1,000	1,078	1,163	1,218
Π.Σ. Χανίων	1,000	1,163	1,329	1,753
Αχαρνές	1,000	1,494	1,835	2,453
Π. Σ. Ιωαννίνων	1,000	1,265	1,677	1,793
Π. Σ. Χαλκίδας	1,000	1,151	1,387	1,662
Λαμία	1,000	1,053	1,109	1,547
Ξάνθη	1,000	1,105	1,331	1,861
Π.Σ. Καλαμάτας	1,000	1,048	1,253	1,443
Τρίκαλα	1,000	1,040	1,148	1,376
Αλεξανδρούπολη	1,000	1,068	1,374	1,724
Σέρρες	1,000	1,088	1,180	1,282
Π.Σ. Αγρινίου	1,000	1,136	1,252	1,316
Καβάλα	1,000	1,023	1,072	1,037
Δράμα	1,000	1,038	1,172	1,577
Π.Σ. Κατερίνης	1,000	1,178	1,377	1,462
Κομοτηνή	1,000	1,065	1,156	1,448
Ρόδος	1,000	1,051	1,297	1,222
Βέροια	1,000	1,020	1,151	1,272
Καρδίτσα	1,000	1,100	1,171	1,598
Κοζάνη	1,000	1,022	1,147	1,360
Π. Σ. Κέρκυρας	1,000	0,984	1,070	1,075
Π. Σ. Ρεθύμνου	1,000	1,323	1,594	1,886
Γιαννιτσά (Πέλλας)	1,000	1,060	1,225	1,428
Άνω Λιόσια	1,000	1,269	1,567	1,991
Πτολεμαΐδα	1,000	1,140	1,309	1,454
Τρίπολη	1,000	1,053	1,198	1,449

Ασπρόπυργος	1,000	1,253	2,212	2,412
Κόρινθος	1,000	1,210	1,315	1,332
Γέρακας (Αττικής)	1,000	1,270	2,077	4,467
Μυτιλήνη	1,000	0,998	1,090	1,187
Μέγαρα	1,000	1,204	1,355	1,374
Π.Σ. Χίου	1,000	1,009	1,117	0,903
Π.Σ. Αιγίου	1,000	1,097	1,081	1,031
Π. Σ. Σαλαμίνας	1,000	1,108	1,263	1,244
Πύργος	1,000	1,305	1,087	1,147
Ελευσίνα	1,000	1,122	1,273	1,226
Άρτα	1,000	1,064	1,082	1,221
Κιλκίς	1,000	1,038	1,499	1,919
Θήβα	1,000	1,043	1,134	1,223
Λειβαδιά	1,000	1,081	1,169	1,282
Άργος	1,000	1,064	1,179	1,079
Παλλήνη (Αττικής)	1,000	1,992	2,293	4,081
Ωραιόκαστρο (Θεσσαλονίκης)	1,000	2,051	4,470	8,161
Αρτέμιδα (Αττικής)	1,000	2,232	4,093	5,057
Πρέβεζα	1,000	1,110	1,301	1,526
Ορεστιάδα	1,000	1,004	1,168	1,372
Μαρκόπουλο (Αττικής)	1,000	1,118	1,663	2,135
Κως	1,000	1,242	1,510	1,640
Νάουσα	1,000	1,044	1,038	0,992
Κορωπί	1,000	1,304	1,964	1,486
Έδεσσα	1,000	1,061	1,132	1,144
Αμαλιάδα	1,000	1,040	1,198	1,200
Φλώρινα	1,000	1,004	1,158	1,424
Καστοριά	1,000	0,760	0,785	0,821
Νέα Μάκρη	1,000	1,423	1,739	1,957
Π.Σ. Σπάρτης	1,000	1,079	1,264	1,124
Κάλυμνος	1,000	1,096	1,137	1,119
Ιεράπετρα (Λασιθίου)	1,000	1,165	1,087	1,502
Θέρμη (Θεσσαλονίκης)	1,000	1,520	2,880	4,057
Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	1,000	1,120	1,209	1,334
Βάρη (Αττικής)	1,000	2,016	2,612	3,765
Παιανία (Αττικής)	1,000	1,335	1,786	2,144
Κερατέα (Αττικής)	1,000	1,293	1,764	1,966
Καλύβια Θορικού (Αττικής)	1,000	1,514	2,511	2,968
Μεσολόγγι	1,000	1,064	1,212	1,265
Ναύπλιο	1,000	1,121	1,303	1,339
Π.Σ. Ερμούπολης	1,000	0,961	1,011	0,828



Ναύπακτος	1,000	1,204	1,434	1,489
Γρεβενά	1,000	1,113	1,350	1,728
Λουτράκι	1,000	1,296	1,550	1,563
Ραφήνα (Αττικής)	1,000	1,724	2,273	2,621
Μάνδρα (Αττικής)	1,000	1,288	1,453	1,464
Μαραθόνας	1,000	1,126	1,835	2,654
Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)	1,000	1,028	1,307	1,515
Τύρναβος	1,000	1,097	1,120	1,131
Σπάτα (Αττικής)	1,000	1,219	1,595	1,928
Ιαλυσός	1,000	0,997	1,401	1,571
Αργοστόλι	1,000	1,033	1,329	1,484
Άγιος Στέφανος (Αττικής)	1,000	2,233	3,958	4,194

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Συνολικά, μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι το ελληνικό αστικό σύστημα χαρακτηρίζεται από έναν πολύ υψηλό βαθμό συγκέντρωσης με ταυτόχρονο έλλειμμα πόλεων μεσαίου μεγέθους (Pavleas κ.α., 2005· Economidou κ.α.,2007). Επίσης, τις τελευταίες δεκαετίες φαίνεται να αυξήθηκε το ειδικό βάρος των πόλεων από 50.000 έως 200.000, να αποδυναμώνεται αυτό των δύο μεγαλύτερων αστικών κέντρων και να μειώνεται συγκριτικά αυτό των μικρότερων αστικών κέντρων. Το ερώτημα, εάν τα στοιχεία αυτά μπορούν να ερμηνευτούν ως ενδείξεις αποδυνάμωσης του συγκεντροποιημένου χαρακτήρα του ελληνικού αστικού συστήματος και ως ενδείξεις αστικής εξισορρόπησης, θα αντιμετωπιστεί σε επομένη ενότητα αυτού του Κεφαλαίου.

Σε αυτό το σημείο χρήσιμη κρίνεται, η εξέταση της πληθυσμιακής εξέλιξης του πληθυσμού των οικισμών άνω των 5.000 κατοίκων. Αποτελούν ουσιαστικά συγκεντρώσεις με ημιαστικό χαρακτήρα, αφού διατηρούν μια σειρά από σημαντικές αστικές ιδιότητες και λειτουργίες (Παυλέας και Πετράκος, 2005). Φιλοξενούν, επίσης, ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού της χώρας και παίζουν το ρόλο, άλλοτε των δομών στήριξης του αγροτικού χώρου και άλλοτε των σημείων – δορυφόρων εκτόνωσης των πιέσεων για περαιτέρω αστικοποίηση. Στον παρακάτω Πίνακα 4.7 αποτυπώνονται διαχρονικά από το 1961 έως το 2011, ο αριθμός των οικιστικών συγκεντρώσεων άνω των 5.000 κατοίκων, το άθροισμα του πληθυσμού για κάθε έτος απογραφής, η αναλογία του συνολικού πληθυσμού ως προς τον αστικό πληθυσμό της χώρας για κάθε έτος και το μερίδιο του πληθυσμού σε πόλεις άνω των 5.000 στον πληθυσμό της χώρας.

<b>Έτη</b>	<b>1961</b>	<b>1971</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>
Αριθμός πόλεων άνω 5.000	56	55	65	89	91	102
Συνολικός πληθυσμός	363.747	368.690	418.330	583.295	616.268	704.166
Αναλογία ως προς αστικό πληθυσμό (%)	9,93	7,88	7,36	9,63	9,26	10,16
% ως προς πληθυσμό χώρας	4,34	4,20	4,29	5,69	5,64	6,53

Πηγή: στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ – ίδια επεξεργασία

Παρατηρείται, ότι ο αριθμός των υπό εξέταση οικισμών δείχνει μια απότομη αύξηση το 1981 (από 55 σε 65) και η τάση συνεχίζεται φθάνοντας τους 91 οικισμούς το 2001 και τους 102 το 2011. Αντίστοιχα, και ο συνολικός τους πληθυσμός αυξάνεται από 363.747 το 1961 σε 704.166 το 2011, αύξηση δηλαδή κατά 93,6%. Η αναλογία του πληθυσμού των εν λόγω πόλεων, ως προς τον αστικό πληθυσμό της χώρας, δείχνει να ενισχύεται τα τελευταία χρόνια, ενώ η συμμετοχή τους στον συνολικό πληθυσμό της χώρας αυξάνεται διαχρονικά από 4,34% το 1961 στο 6,53% το 2011, επιβεβαιώνοντας την αυξανούσα σημασία τους στο δίκτυο οικιστικών συγκεντρώσεων της χώρας.

#### **4.4.3 Οικονομική διάρθρωση των ελληνικών αστικών κέντρων**

Ένας σημαντικός τομέας για την περιγραφή των ελληνικών αστικών κέντρων είναι η παραγωγική τους διάρθρωση. Προκύπτει ως δεδομένο ότι στην ελληνική περίπτωση, οι πόλεις δεν αποτελούν διαχρονικά χωρική ενότητα αναφοράς για την συλλογή οικονομικών και κοινωνικών στοιχείων, και ότι την περίοδο που γράφεται η παρούσα διατριβή δεν έχουν δημοσιευθεί από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. επιπρόσθετα στατιστικά στοιχεία (πέρα από τα πληθυσμιακά) για τους Καλλικρατικούς Δήμους από την Απογραφή του 2011. Κατά συνέπεια, η προσπάθεια για την ανάλυση και κατανόηση της παραγωγικής λειτουργίας των ελληνικών πόλεων, θα γίνει μέσα από την αξιοποίηση στατιστικών δεδομένων για την σύνθεση της απασχόλησης για τα έτη απογραφών 1981, 1991 και 2001. Τα στοιχεία έχουν συλλεχθεί από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. και από το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ).

Μάλιστα, ακόμα και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μόλις τα τελευταία χρόνια έχουν παρατηρηθεί προσπάθειες υιοθέτησης μίας ενιαίας λογικής στον ορισμό των πόλεων, όπως η σχηματοποίηση του Urban Audit από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κ.ά. . Ακόμη όμως δεν έχει επιτευχθεί ομοφωνία. Η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής βασίζεται στο γεωγραφικό ορισμό των αστικών συγκροτημάτων με βάση την Ονοματολογία Χωρικών Στατικών Μονάδων (NUTS) και των Μονάδων Τοπικής Αυτοδιοίκησης (LAU) που χρησιμοποιεί η Eurostat. Τα αποτελέσματα είναι ασαφή και δυναμιτίζονται από την μεγάλη διαφοροποίηση στην εφαρμογή των διοικητικών μονάδων από χώρα σε χώρα. (Λύκος, 2006)

Στον Πίνακα 4.8 και στα Γραφήματα 4.3, 4.4. και 4.5, παρουσιάζονται σε συγκριτικό επίπεδο η τομεακή σύνθεση για την απασχόληση στα αστικά κέντρα στις εξής ομάδες αστικών κέντρων: τα Π.Σ. Αθήνας και Θεσσαλονίκης, τα αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους πάνω από

100.000 κατοίκους (Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα και Βόλος), οι Πρωτεύουσες Νομών (το 2001 οι Νομοί υπήρχαν ως βασική χωρική μονάδα διοικητικής διαίρεσης και στατιστικών στοιχείων), τα υπόλοιπα αστικά κέντρα και το σύνολο των αστικών κέντρων. Τη σύνθεση της απασχόλησης των ελληνικών αστικών κέντρων έχουν διερευνήσει και οι Πετράκος και Οικονόμου (1999), αξιοποιώντας και στοιχεία από την εργασία των Βελώνη και Νινιράκη (1997). Η παρούσα διατριβή επεκτείνει τη διερεύνηση και την ανάλυση της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης μέχρι το 2001.

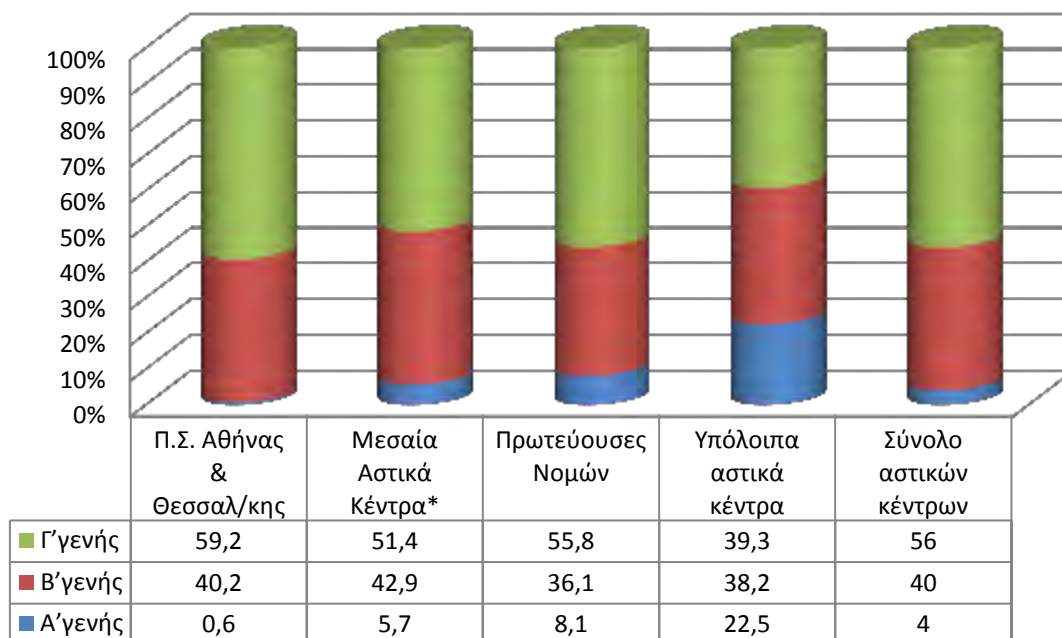
Με βάση τα παρακάτω στοιχεία, είναι σε θέση κανείς να βγάλει ορισμένα καίρια συμπεράσματα για την τομεακή διάρθρωση των ελληνικών πόλεων. Και στα τρία έτη απογραφών, παρατηρείται αρχικά ότι υπάρχει μια αντίστροφη σχέση του ποσοστού απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα με αυτό στον τριτογενή τομέα, όσο αυξάνεται το μέγεθος των αστικών κέντρων και η θέση τους στην ιεραρχία. Αναλυτικότερα, όσο μεγαλύτερο είναι ένα αστικό κέντρο, τόσο μεγαλύτερη συμμετοχή στην απασχόληση έχει ο τριτογενής τομέας και τόσο μικρότερη συμμετοχή ο πρωτογενής. Για τα Π.Σ. της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ο πρωτογενής τομέας συμμετέχει με πολύ χαμηλά ποσοστά (από 0,5% έως 0,7%) την περίοδο 1981-2001, ο δευτερογενής τομέας παρουσιάζει έντονη καθοδική πορεία από 40,2% το 1981 στο 24,3% το 2001, ενώ παράλληλα ο τριτογενής τομέας κυριαρχεί στην απασχόληση ανεβαίνοντας από το 59,2% το 1981 στο 75% το 2001. Όσον αφορά στα αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους (για τα ελληνικά δεδομένα), η τάση είναι παρόμοια, μόνο που ο πρωτογενής τομέας καταλαμβάνει λίγο μεγαλύτερα ποσοστά στην απασχόληση (μεταξύ 3,4% και 5,7%) σε σχέση με τα δύο Π.Σ., ο δευτερογενής τομέας μειώνεται από το 42,9% το 1981 στο 23,2% το 2001, και ο τριτογενής τομέας αυξάνεται ραγδαία από το 51,4% το 1981 στο 72,7% το 2001. Οι πρωτεύουσες των Νομών παρουσιάζουν με την σειρά τους παρόμοια εξέλιξη, με τη διαφορά ότι η μείωση του ποσοστού του πρωτογενή τομέα ξεκινάει από το υψηλότερο 8,1% το 1981 και η μείωση του δευτερογενή τομέα από το χαμηλότερο 36,1% το 1981, σε σχέση με τις δύο προηγούμενες κατηγορίες αστικών κέντρων. Τα χαμηλότερα στην ιεραρχία και μικρότερα σε μέγεθος υπόλοιπα αστικά κέντρα, εμφανίζουν μεγαλύτερη συγκριτικά απασχόληση των εργαζόμενων τους στον πρωτογενή τομέα, που μειώνεται όμως απότομα από το 22,5% στο 11,7% το 2001, και αντίστοιχα μικρότερη απασχόληση στον τριτογενή τομέα, που αυξάνεται αντίθετα από το 39,3% στο 59,8% το 2001.\

Πίνακας 4.8: Η σύνθεση της απασχόλησης ανά βασικό τομέα οικονομίας στα αστικά κέντρα, 1981-1991-2001												
Αστικά Κέντρα	Τομεακή σύνθεση απασχόλησης 1981				Τομεακή σύνθεση απασχόλησης 1991				Τομεακή σύνθεση απασχόλησης 2001			
	Α'γενής	Β'γενής	Γ'γενής	Σύνολο	Α'γενής	Β'γενής	Γ'γενής	Σύνολο	Α'γενής	Β'γενής	Γ'γενής	Σύνολο
Π.Σ. Αθήνας και Θεσσαλονίκης	0,6	40,2	59,2	100	0,5	28,2	71,3	100	0,7	24,3	75,0	100
Μεσαία Αστικά Κέντρα*	5,7	42,9	51,4	100	3,4	29,2	67,4	100	4,1	23,2	72,7	100
Πρωτεύουσες Νομών	8,1	36,1	55,8	100	5,7	26,7	67,6	100	2,9	23,9	73,2	100
Υπόλοιπα αστικά κέντρα	22,5	38,2	39,3	100	17,0	28,8	54,2	100	11,7	28,4	59,8	100
Σύνολο αστικών κέντρων	4,0	40,0	56,0	100	3,1	28,5	68,4	100	3,9	24,4	71,7	100

\*Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Βόλος

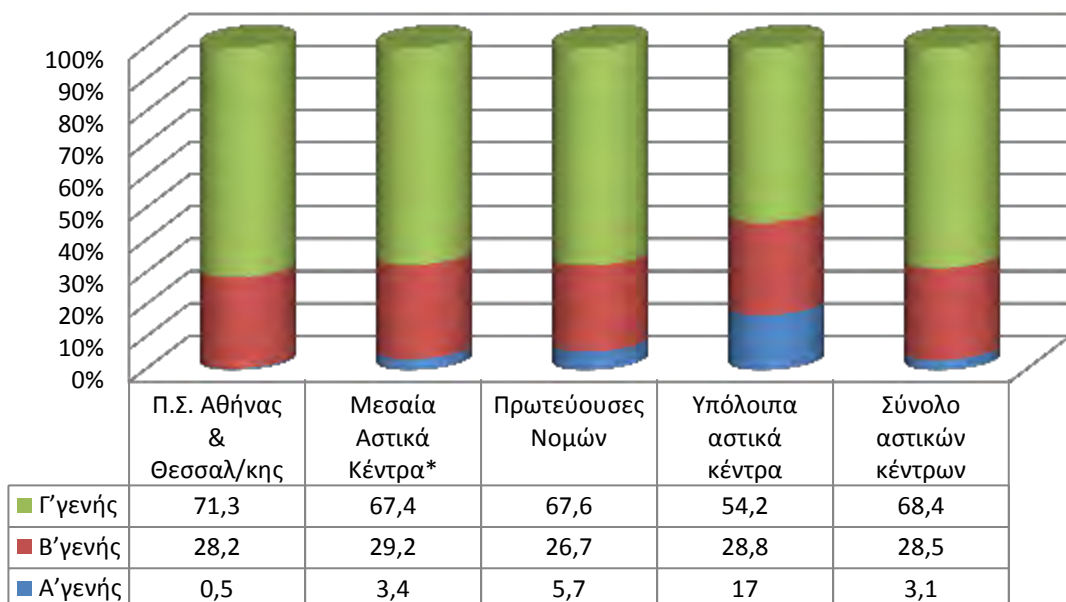
Πηγή: στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ. και ΕΚΚΕ – ίδια επεξεργασία

**Γράφημα 4.3 : Τομεακή σύνθεση αστικής απασχόλησης, 1981**

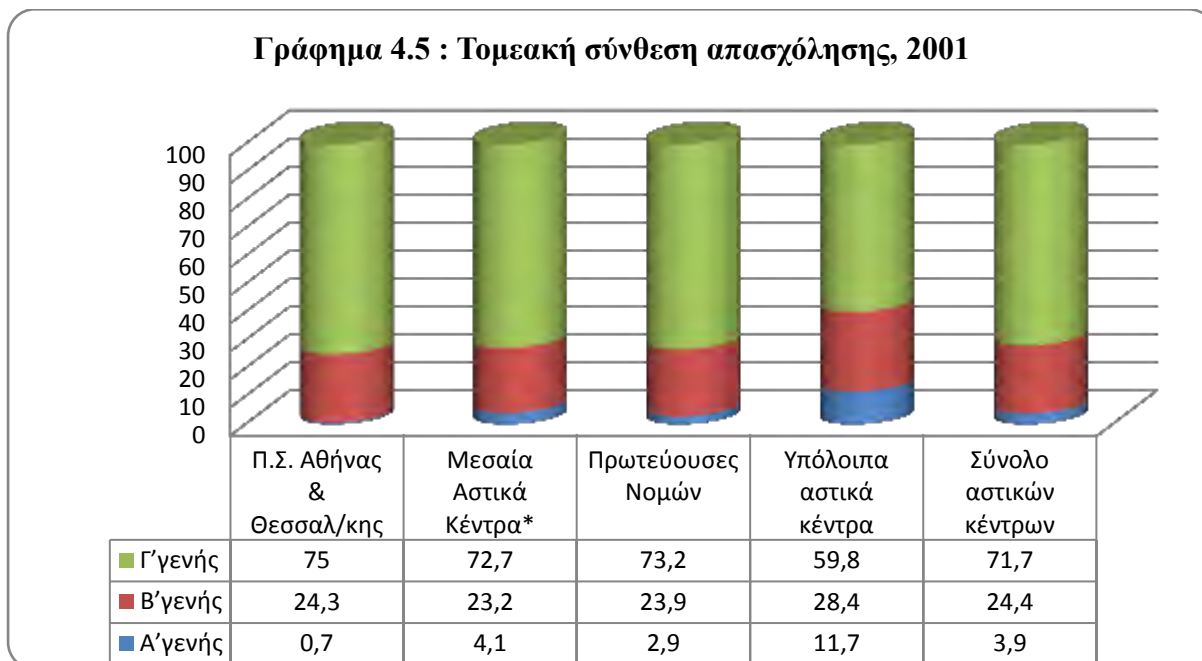


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Γράφημα 4.4 : Τομεακή σύνθεση αστικής απασχόλησης, 1991**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε γενικές γραμμές, η σύνθεση της απασχόλησης εκφράζει σημαντικές διαρθρωτικές μεταβολές για την περίοδο 1981-2001. Ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζει μειωμένη συμμετοχή στην αστική απασχόληση, ο δευτερογενής τομέας εμφανίζει ραγδαία κάμψη, που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη βιομηχανική κρίση, ενώ ο τριτογενής τομέας δείχνει σημαντική αύξηση σε όλα τα επίπεδα, κάτι που μπορεί να αποδοθεί και στη διόγκωση του δημόσιου τομέα στην περίοδο αναφοράς. Στο ίδιο πλαίσιο, ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η συμμετοχή του δευτερογενή τομέα σε κάθε περίοδο κυμαίνεται περίπου σε κοντινά ποσοστά, για όλες τις ομάδες αστικών κέντρων. Δηλαδή, η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα καταλαμβάνει ένα σχετικά σταθερό μερίδιο, ανεξάρτητα από το μέγεθος των αστικών κέντρων. Το φαινόμενο αυτό αποτελεί ιδιομορφία της ελληνικής κατάστασης, και για εκείνη την περίοδο έρχεται σε αντίθεση με τη διεθνή εμπειρία (Henderson, 1993· Πετράκος και Οικονόμου, 1999), σύμφωνα με την οποία οι μεσαίου μεγέθους πόλεις στον ευρωπαϊκό χώρο εξειδικεύονται στη βιομηχανία και στην μεταποίηση. Η αντίληψη αυτή βέβαια, μεταβάλλεται τα τελευταία χρόνια και εμπλουτίζεται με τις απόψεις ότι οι πόλεις μεσαίου μεγέθους λειτουργούν πια και ως κόμβοι οικονομικών δραστηριοτήτων στο πλαίσιο εξέλιξης πολυκεντρικών αστικών περιοχών, ή αποτελούν spin-off κέντρα παραγωγικών δραστηριοτήτων μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών (Ache κ.α., 2008· Gómez και Medina, 2010).



Η απουσία εξειδίκευσης σε σχέση με το δευτερογενή τομέα (Πετράκος και Οικονόμου, 1999) και η έλλειψη κλαδικών εξειδικεύσεων (με ορισμένες μικρές εξαιρέσεις) στις ελληνικές πόλεις υποδηλώνουν τον εσωστρεφή χαρακτήρα της βιομηχανίας και εκφράζουν ουσιαστικά ένα μοντέλο, όπου όλες οι πόλεις ανεξαρτήτως μεγέθους αναπτύσσουν παρόμοιες μεταποιητικές δραστηριότητες, απευθυνόμενες περισσότερο στην ενδοχώρα τους και λιγότερο στην εθνική ή διεθνή αγορά. Συνολικά, το ελληνικό αστικό σύστημα εκδηλώνει χαμηλό βαθμό εξειδίκευσης και διαφοροποίησης της παραγωγικής βάσης των πόλεων.

Ένα ακόμα βασικό οικονομικό χαρακτηριστικό για τις πόλεις είναι τα επίπεδα ανεργίας, και αποτελεί ένα προσδιοριστικό στοιχείο για το επίπεδο ευημερίας. Όπως έχει αναφερθεί, στην ελληνική περίπτωση οι πόλεις δεν αποτελούν βάση συλλογής αναλυτικών στατιστικών στοιχείων, οπότε για την εκτίμηση των ποσοστών αστικής ανεργίας, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού για τους Δήμους και έγινε συνθετική αναγωγή τους στα αντίστοιχα αστικά κέντρα και Πολεοδομικά συγκροτήματα. Τα στοιχεία συλλέχτηκαν από την ΕΛ.ΣΤΑΤ και το ΕΚΚΕ και αφορούν στα έτη 1991 και 2001.

Στον παρακάτω Πίνακα 4.9, παρουσιάζονται τα ποσοστά ανεργίας ιεραρχικά, εξειδικεύοντας στα 15 αστικά κέντρα με την μεγαλύτερη ανεργία και αντίστοιχα, στα 15 αστικά κέντρα με την μικρότερη ανεργία, για τα έτη 1991 και 2001. Αξίζει να σημειωθεί, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ότι η ανεργία συνολικά στη χώρα ήταν το 1991 περίπου 8% και το 2001 περίπου 10,5%. Για τα αστικά κέντρα συνολικά, η ανεργία το 1991 ανερχόταν στο 8,9% και το 2001 αυξήθηκε στο 11%.

Παρατηρεί λοιπόν κανείς, ότι το 1991 το Λαύριο επιδεικνύει μακράν την μεγαλύτερη ανεργία με 25,1%, και ακολουθούν το Μεσολόγγι, η Πτολεμαΐδα, το Αγρίνιο, η Ναύπακτος, η Νάουσα, η Αλεξάνδρεια Ημαθίας και το Αίγιο, με ποσοστά πάνω από 13%. Για το έτος 2001, τα ποσοστά ανεργίας λαμβάνουν σε γενικές γραμμές μεγαλύτερες τιμές. Οι πόλεις με την μεγαλύτερη ανεργία (πάνω από 20%) εμφανίζονται να είναι η Καστοριά και το Λαύριο (προφανώς λόγω της κάμψης στην δραστηριότητα του δευτερογενούς τομέα), και ακολουθούν η Κάλυμνος, η Αμαλιάδα, η Δράμα, ο Ιαλυσός, η Ζάκυνθος, η Πάτρα, η Νάουσα και η Ρόδος, με ποσοστά πάνω από 15%. Οι πόλεις του Λαυρίου, της Αλεξάνδρειας και της Νάουσας είναι οι τρεις περιπτώσεις που βρίσκονται στις πρώτες 15 πόλεις σε ανεργία και στα δύο έτη αναφοράς 1991 και 2001. Σε γενικό πλαίσιο, η υψηλή ανεργία το 1991 χαρακτηρίζει μικρότερα σχετικά αστικά κέντρα της

ηπειρωτικής χώρας, ενώ το 2001 προστίθεται η Πάτρα και ορισμένες νησιωτικές περιοχές, όπως ο Ιαλυσός, η Ζάκυνθος και η Κάλυμνος.

<b>Πίνακας 4.9: Επίπεδα Αστικής Ανεργίας, 1991 – 2001</b>			
<b>Αστικά κέντρα 1991</b>	<b>Ανεργία (%)</b>	<b>Αστικά κέντρα 2001</b>	<b>Ανεργία (%)</b>
Λαύριο (Αττικής)	25,1	Καστοριά	21,1
Μεσολόγγι	14,3	Λαύριο (Αττικής)	20,8
Πτολεμαΐδα	14,2	Κάλυμνος	19,8
Π.Σ. Αγρινίου	13,9	Αμαλιάδα	18,3
Ναύπακτος	13,8	Δράμα	17,9
Νάουσα	13,5	Ιαλυσός	17,0
Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	13,2	Ζάκυνθος	16,5
Π.Σ. Αιγίου	13,2	Πύργος	16,3
Ιωάννινα	12,3	Π.Σ. Πατρών	16,3
Άρτα	12,3	Νάουσα	15,9
Φλώρινα	12,2	Ρόδος	15,7
Καστοριά	12,1	Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	15,6
Κοζάνη	12,1	Γρεβενά	14,8
Γιαννιτσά (Πέλλας)	11,8	Ξάνθη	14,8
Λαμία	11,7	Κιλκίς	14,2
Π.Σ. Σπάρτης	8,1	Ωραιόκαστρο (Θεσσαλονίκης)	9,8
Τύρναβος	8,0	Ναύπλιο	9,6
Κέρκυρα	7,8	Παιανία (Αττικής)	9,5
Π.Σ. Ηρακλείου	7,5	Π.Σ. Αθήνας	9,5
Μέγαρα	6,9	Κόρινθος	9,5
Κιλκίς	6,7	Αλεξανδρούπολη	9,0
Μαραθόνας (Αττικής)	6,2	Θέρμη (Θεσσαλονίκης)	8,6
Ρέθυμνο	6,1	Σπάτα (Αττικής)	8,6
Παλλήνη (Αττικής)	5,7	Ιεράπετρα (Λασιθίου)	8,6
Κορωπί	5,6	Παλλήνη (Αττικής)	8,5
Μαρκόπουλο (Αττικής)	5,6	Κορωπί	8,3
Νέα Μάκρη	5,5	Μαρκόπουλο (Αττικής)	8,1
Ρόδος	5,4	Καλύβια Θορικού (Αττικής)	7,2
Κως	4,7	Ραφήνα (Αττικής)	7,0
Ιεράπετρα (Λασιθίου)	3,1	Π.Σ. Σπάρτης	5,4
<b>Συνολικά Αστικά κέντρα</b>	<b>8,9</b>	<b>Συνολικά Αστικά κέντρα</b>	<b>11,0</b>

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – ΕΚΚΕ, ίδια επεξεργασία

Σε ότι αφορά τα αστικά κέντρα με τα μικρότερα επίπεδα ανεργίας για το 1991, διαπιστώνει κανείς ότι η Ιεράπετρα χαρακτηρίζεται από την καλύτερη επίδοση με 3,1%, και ακολουθούν η Ρόδος, η Κως, η Νέα Μάκρη, το Μαρκόπουλο, το Κορωπί και η Παλλήνη με ποσοστά κάτω από 6%. Για το 2001, τα ποσοστά είναι εκ νέου μεγαλύτερα συγκριτικά με το 1991, ενώ οι πόλεις με τις καλύτερες επιδόσεις είναι η Σπάρτη με ανεργία μόλις 5,4%, και ακολουθούν η Ραφήνα, τα Καλύβια Θορικού, το Μαρκόπουλο, το Κορωπί, η Παλλήνη, η Ιεράπετρα, τα Σπάτα και η Θέρμη, με ποσοστά κάτω από 8%. Εντοπίζει κανείς, ότι το 1991 και το 2001, τα αστικά κέντρα με την μικρότερη ανεργία γενικά, είναι κυρίως οικισμοί μέσα στα όρια της μητροπολιτικής επιρροής της Θεσσαλονίκης και κυρίως της Αθήνας, όπως και νησιωτικοί οικισμοί, κυρίως της Κρήτης. Ενδιαφέρον προκαλεί, η απότομη αύξηση της ανεργίας για την Ρόδο και το Κιλκίς, και την μετάβαση τους από την ομάδα των 15 πόλεων με την μικρότερη ανεργία το 1991, στην αντίστοιχη ομάδα με την μεγαλύτερη ανεργία το 2001.

Η ανεργία ανά κατηγορία αστικών κέντρων για τα έτη 1991 και 2001, αποτυπώνεται στον παρακάτω Πίνακα 4.10, όπου, όπως και στην ανάλυση της σύνθεσης της απασχόλησης, οι κατηγορίες συνίστανται: στα Π.Σ. Αθήνας και Θεσσαλονίκης, στα αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους πάνω από 100.000 κατοίκους (Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα και Βόλος), στις Πρωτεύουσες Νομών, στα υπόλοιπα αστικά κέντρα και στο σύνολο των αστικών κέντρων.

<b>Αστικά Κέντρα</b>	<b>Ανεργία 1991</b>	<b>Ανεργία 2001</b>	<b>Μεταβολή (%)</b>
Π.Σ. Αθήνας & Θεσσαλονίκης	8,4	9,9	1,5
Μεσαία Αστικά Κέντρα*	9,4	13,0	3,6
Πρωτεύουσες Νομών	8,9	10,9	2,0
Υπόλοιπα αστικά κέντρα	10,2	12,1	1,9
Σύνολο αστικών κέντρων	8,9	11,0	2,1

\*Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Βόλος

Πηγή: στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ. και ΕΚΚΕ – ίδια επεξεργασία

Γίνεται εύκολα αντιληπτό, ότι τη δεκαετία 1991-2001 τα επίπεδα ανεργίας αυξήθηκαν για όλες τις κατηγορίες, με μεγαλύτερη αύξηση για τα μεσαία αστικά κέντρα (3,6%). Την μικρότερη ανεργία και για τα δύο χρονικά σημεία εμφανίζουν τα Π.Σ. Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ίσως

λόγω της μητροπολιτικής τους διάστασης, της έντονης τάσης για τριτογενοποίηση της οικονομίας και των ευκαιριών απασχόλησης που συνεπάγονταν. Αντίστοιχα, την μεγαλύτερη ανεργία δείχνουν τα μεσαία αστικά κέντρα, πιθανώς λόγω των έντονων διαρθρωτικών μεταβολών που υπέστησαν στην παραγωγική τους δομή, κυρίως η Πάτρα και ο Βόλος μέσω της αποβιομηχάνισης.

## **4.5 Η ΙΕΡΑΡΧΙΑ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΑΞΗΣ – ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ**

### **4.5.1 Η ιεραρχία στο ελληνικό αστικό σύστημα**

Οι θεωρητικοί λόγοι για τους οποίους παρατηρείται τόσο η χωρική συγκέντρωση, όσο και η χωρική διασπορά των δραστηριοτήτων περιγράφηκαν στο Κεφάλαιο 2, ενώ συνδυασμός των τάσεων αυτών όμως, φαίνεται να καταλήγει σε χωρικές κατανομές που δεν είναι τυχαίες. Αναλύθηκε πρωτίτερα, ότι έχει παρατηρηθεί σε πολλές χώρες ότι υπάρχει μια κανονικότητα στην κατανομή των χωρικών δραστηριοτήτων, και αυτή η κανονικότητα παίρνει δύο μορφές (McCann, 2002:122): Αρχικά, τα κράτη τείνουν να κυριαρχούνται από μία ή δύο πρωταρχικές πόλεις, που βρίσκονται συνήθως στο κέντρο των πιο πυκνοκατοικημένων περιφερειών στη χώρα. Αυτές οι περιοχές τείνουν να είναι ο τόπος παραγωγής των περισσότερων προϊόντων της οικονομίας. Ανάγοντας την πρώτη αυτή παράμετρο στο ελληνικό αστικό σύστημα, εύκολα διαπιστώνεται ότι οι δύο αυτές πρωταρχικές περιοχές είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Έπειτα, οι άλλες περιφερειακές περιοχές τείνουν να εξελιχθούν γύρω από όλο και μικρότερες πόλεις, που κυριαρχούν σε ενδοχώρες με όλο και μικρότερο πληθυσμό. Στην ελληνική περίπτωση, οι περιοχές αυτές δύνανται να είναι αυτές της Πάτρας, του Ηρακλείου, της Λάρισας και του Βόλου. Πρέπει να σημειωθεί, ότι ενώ το μέγεθος των πόλεων μειώνεται, αυξάνεται και ο αριθμός τους. Το αποτέλεσμα είναι ότι τόσο η κατανομή μεγέθους, όσο και η χωρική κατανομή των αστικών κέντρων προκύπτει να αποτελεί μια ιεραρχημένη πυραμίδα. Η κυρίαρχη πόλη με το μεγαλύτερο πληθυσμό, ορίζεται ως η πόλη με την υψηλότερη θέση στην ιεραρχία, η επόμενη ομάδα πόλεων με παρόμοιες διαστάσεις ορίζεται ως δεύτερη θέση στην αστική ιεραρχία και η επόμενη ομάδα μικρότερων παρόμοιων πόλεων, ως το τρίτο επίπεδο ιεραρχίας.

Το περιεχόμενο αυτής της υποενότητας, είναι συμπληρωματικό της υποενότητας της παρουσίας της πληθυσμιακής εξέλιξης των ελληνικών αστικών κέντρων. Ενδιαφέρον παρουσιάζει, όχι μόνο η διεύρυνση της αυτόνομης πληθυσμιακής πορείας των πόλεων, αλλά και η εξέταση διαχρονικά της μεταβολής της σχετικής θέσης της κάθε πόλης, στο πλαίσιο της ελληνικής αστικής ιεραρχίας. Στον παρακάτω Πίνακα 4.11, παρουσιάζεται η ιεραρχία των αστικών κέντρων για τα έτη 1981 και 2011 και η μεταβολή της σχετικής θέσης του κάθε αστικού κέντρου στα 30 αυτά χρόνια.

**Πίνακας 4.11: Ιεραρχία και Μεταβολή Θέσης των Αστικών κέντρων, 1981-2011**

Αστικά κέντρα	Πληθυσμός 2011	Θέση στην Ιεραρχία	Πληθυσμός 1981	Θέση στην Ιεραρχία	Μεταβολή σχετικής θέσης
Π.Σ. Αθήνας	3.089.698	1	3.027.331	1	0
Π.Σ. Θεσσαλονίκης	788.952	2	706.180	2	0
Π.Σ. Πατρών	191.557	3	154.596	3	0
Π.Σ. Ηρακλείου	166.261	4	110.958	4	0
Λάρισα	146.926	5	102.426	6	1
Π.Σ. Βόλου	130.772	6	107.407	5	-1
Π.Σ. Χανίων	108.642	7	61.976	7	0
Αχαρνές	100.743	8	41.068	17	9
Π. Σ. Ιωαννίνων	80.371	9	44.829	13	4
Π. Σ. Χαλκίδας	74.564	10	44.867	12	2
Λαμία	64.716	11	41.846	15	4
Ξάνθη	63.083	12	33.897	24	12
Π.Σ. Καλαμάτας	62.409	13	43.235	14	1
Τρίκαλα	62.154	14	45.160	10	-4
Αλεξανδρούπολη	61.702	15	35.799	23	8
Σέρρες	59.376	16	46.317	9	-7
Π.Σ. Αγρινίου	59.329	17	45.087	11	-6
Καβάλα	58.790	18	56.705	8	-10
Δράμα	58.532	19	37.118	21	2
Π.Σ. Κατερίνης	58.309	20	39.895	20	0
Κομοτηνή	54.272	21	37.487	20	-1
Ρόδος	50.636	22	41.425	19	-3
Βέροια	48.306	23	37.966	19	-4
Καρδίτσα	44.002	24	27.532	27	3
Κοζάνη	42.604	25	31.333	25	0
Π. Σ. Κέρκυρας	39.674	26	36.901	22	-4
Π. Σ. Ρεθύμνου	34.300	27	18.190	43	16
Γιαννιτσά (Πέλλας)	34.229	28	23.966	30	2
Άνω Λιόσια	33.565	29	16.862	45	16
Πτολεμαΐδα	32.142	30	22.109	32	2
Τρίπολη	30.912	31	21.337	34	3
Ασπρόπυργος	30.251	32	12.541	56	24
Κόρινθος	30.176	33	22.658	31	-2
Γέρακας (Αττικής)	29.939	34	6.703	74	40
Μυτιλήνη	29.656	35	24.991	29	-6
Μέγαρα	28.591	36	20.814	36	0
Π.Σ. Χίου	26.850	37	29.742	26	-11
Π.Σ. Αιγίου	26.523	38	25.723	28	-10
Π. Σ. Σαλαμίνας	25.888	39	20.807	37	-2
Πύργος	25.180	40	21.958	33	-7
Ελευσίνα	24.910	41	20.320	39	-2
Άρτα	24.427	42	20.004	40	-2
Κυκκίς	24.274	43	12.648	54	11

Θήβα	22.883	44	18.712	42	-2
Λειβαδιά	22.779	45	17.769	44	-1
Άργος	22.602	46	20.955	35	-11
Παλλήνη (Αττικής)	22.344	47	5.475	76	29
Ωραιόκαστρο (Θεσσαλονίκης)	21.716	48	2.661	83	35
Αρτέμιδα (Αττικής)	21.488	49	4.249	80	31
Πρέβεζα	20.795	50	13.624	52	2
Ορεστιάδα	20.211	51	14.727	49	-2
Μαρκόπουλο (Αττικής)	20.040	52	9.388	63	11
Κως	19.432	53	11.851	58	5
Νάουσα	19.268	54	19.430	41	-13
Κορωπί	19.164	55	12.893	53	-2
Έδεσσα	19.036	56	16.642	46	-10
Αμαλιάδα	18.303	57	15.248	48	-9
Φλώρινα	17.907	58	12.573	55	-3
Καστοριά	16.958	59	20.660	38	-21
Νέα Μάκρη	16.670	60	8.516	67	7
Π.Σ. Σπάρτης	16.179	61	14.388	51	-10
Κάλυμνος	16.179	62	14.457	50	-12
Ιεράπετρα (Λασιθίου)	16.139	63	10.744	61	-2
Θέρμη (Θεσσαλονίκης)	16.004	64	3.945	82	18
Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	15.864	65	11.889	57	-8
Βάρη (Αττικής)	15.855	66	4.211	81	15
Παιανία (Αττικής)	15.619	67	7.285	71	4
Κερατέα (Αττικής)	14.763	68	7.511	70	2
Καλύβια Θορικού (Αττικής)	14.424	69	4.860	78	9
Μεσολόγγι	14.386	70	11.375	59	-11
Ναύπλιο	14.203	71	10.611	62	-9
Π.Σ. Ερμούπολης	13.737	72	16.595	47	-25
Ναύπακτος	13.415	73	9.012	64	-9
Γρεβενά	13.374	74	7.739	69	-5
Λουτράκι	13.353	75	8.543	66	-9
Ραφήνα (Αττικής)	13.091	76	4.994	77	1
Μάνδρα (Αττικής)	12.888	77	8.804	65	-12
Μαραθώνα	12.849	78	4.841	79	1
Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)	12.638	79	8.344	68	-11
Τύρναβος	12.572	80	11.118	60	-20
Σπάτα (Αττικής)	12.333	81	6.398	75	-6
Γαλυσός	11.331	82	7.212	72	-10
Αργοστόλι	10.633	83	7.164	73	-10
Άγιος Στέφανος (Αττικής)	10.015	84	2.388	84	0

Πηγή: στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ. και ίδια επεξεργασία

Παρατηρείται, ότι τα αστικά κέντρα που τις τελευταίες τρεις δεκαετίες ενίσχυσαν σημαντικά τη σχετική τους θέση προς τα υπόλοιπα και ανέβηκαν στην αστική ιεραρχία, είναι ο Γέρακας με 40 θέσεις, το Ωραιόκαστρο με 35 θέσεις, η Αρτέμιδα με 31 θέσεις, η Παλλήνη με 29 θέσεις και ο Ασπρόπυργος με 24 θέσεις. Ακολουθούν η Θέρμη, το Ρέθυμνο, τα Άνω Λιόσια και η Βάρη Αττικής. Εύκολα συμπεραίνει κανείς εκ νέου, ότι τις μεγαλύτερες μεταβολές τις εμφανίζουν οι οικιστικές συγκεντρώσεις εντός ορίων των πρώην Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Από την άλλη πλευρά, οι πόλεις που δείχνουν τις μεγαλύτερες απώλειες στη σχετική τους θέση στην ιεραρχία, είναι η Ερμούπολη με -25 θέσεις, η Καστοριά με -21 θέσεις, ο Τύρναβος με -20 θέσεις, και η Ναουσα με -13 θέσεις. Έπονται η Μάνδρα, η Κάλυμνος και ο Άγιος Νικόλαος, η Χίος, το Αργοστόλι και ο Ιαλυσός. Η Μάνδρα, αν και χωροθετείται εντός Αττικής, παραμένει πιθανώς όχι ανάλογα ελκυστική, όσο οι άλλοι οικισμοί – δορυφόροι της Αθήνας, εξαιτίας των δραστηριοτήτων μεταποίησης, αποθήκευσης και βιομηχανίας που συγκεντρώνει, αποτελώντας κόμβο μεταφόρτωσης του λιμανιού της Ελευσίνας, και της χαμηλής ποιότητας οικιστικού αποθέματος που έχει αναπτύξει. Οι υπόλοιπες περιπτώσεις είναι κυρίως μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας και κυρίως του νησιωτικού χώρου.

#### **4.5.2 Η εξέλιξη της κατανομής τάξης – μεγέθους στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων**

Κατά την εξέλιξη των αστικών συστημάτων υπάρχουν δύο δυναμικές: μια βραδεία που δραστηριοποιείται σε μεγάλη κλίμακα και χαρακτηρίζει την εξέλιξη της κατανομής μεγέθους των πόλεων και μια ταχύτερη, η οποία επιδρά στην μικροκλίμακα σε κάθε πόλη ξεχωριστά. Η τελευταία αποτελεί τη δυναμική της διαφοροποίησης του πληθυσμού της πόλης για μικρά χρονικά διαστήματα (Guerin-Pace, 1995). Οι αστικές οικονομικές μεταβολές είναι δυνατόν να παράγουν μετατροπές στη δια-αστική χωρική δομή, είτε μέσω της συγκέντρωσης, είτε της αποσυγκέντρωσης του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των δύο παραπάνω πτυχών, της αστικής οικονομικής μεταβολής και της εξέλιξης της χωρικής δομής, έχουν αποτελέσει μια σημαντική πρόκληση στον ακαδημαϊκό χώρο (Suarez-Villa, 1988· Guerin-Pace, 1995· Bosker κ.α., 2008· Xu και Harriss R, 2010).

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980, επικρατούσε η αντίληψη ότι η δυναμική της αποσυγκέντρωσης που είχε διαμορφωθεί, θα συνεχιζόταν επί μακρόν, με αποτέλεσμα να



αναμένονται στο μέλλον πιο ισόρροπα και πιο ισοκατανεμημένα συστήματα αστικών κέντρων (Vining and Pallone, 1982). Η εξάντληση των οικονομιών συγκέντρωσης στα μεγάλα αστικά κέντρα, τα αυξανόμενα μεταφορικά κόστη, τα περιβαλλοντικά προβλήματα, οι πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης και η υποβάθμιση των οικονομικοκοινωνικών συνθηκών σε αρκετές μητροπολιτικές περιοχές, αναφέρονται στη βιβλιογραφία ως σημαντικοί παράγοντες που ευνοούν την αποσυγκέντρωση και την ενίσχυση των μικρών και μεσαίων πόλεων (Bontje, 2001). Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, πρόσφατες μετρήσεις και έρευνες, τόσο σε διεθνές όσο και σε ελληνικό επίπεδο, δείχνουν την επανάκτηση, από την πλευρά αρκετών μητροπόλεων, του δυναμισμού και της επιρροής τους στο εθνικό σύστημα αστικών κέντρων (Παυλέας και Πετράκος, 2005). Ως πιθανές εξηγήσεις θεωρούνται η παραγωγική αναδιάρθρωση των οικονομιών μέσω τριτογενοποίησης, η ανάδειξη νέων εσωτερικών οικονομιών κλίμακας που σχετίζονται με δραστηριότητες εντάσεως κεφαλαίου και ευνοούν την συγκέντρωση και τη διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων (Petракos and Brada, 1989· Petракos, 1992· Kratke, 1993· Rosenblat and Pumain 1993, Οικονόμου κ.α. 2001· Παυλέας και Πετράκος, 2005).

Στην περίπτωση της Ελλάδας, με την κυριαρχία του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας (ΠΣΠ) στον υπόλοιπο αστικό πληθυσμό, το αστικό σύστημα εκφράζει το χωρικό πρότυπο της δεσπόζουσας πόλης και παρουσιάζει έντονη ανισοκατανομή. Στον επιστημονικό διάλογο επικρατούν δύο απόψεις. Από την μία πλευρά, υποστηρίζεται ότι η μητροπολιτική συγκέντρωση βρίσκεται σε ύφεση με την σταθεροποίηση του πληθυσμού του Π.Σ.Π. και την ταχεία αύξηση του πληθυσμού των μικρότερων πόλεων (Κατοχιανού και Θεοδωρή-Μαρκογιαννάκη 1989, Katochianou 1992). Από την άλλη, εκτιμάται ότι οι τάσεις τριτογενοποίησης και διεθνοποίησης της οικονομίας και η επακόλουθη ανάγκη ενίσχυσης της θέσης της πρωτεύουσας στην ευρωπαϊκή μητροπολιτική ιεραρχία θα συμβάλλουν στην περαιτέρω συγκεντροποίηση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων (Πετράκος και Κοτζαμάνης, 1994· Πετράκος και Τσουκαλάς 1999· Pavleas κ.α., 2005).

Στόχος στην παρούσα ενότητα της διατριβής, είναι να εξεταστεί η εξέλιξη και οι πρόσφατες μεταβολές στην συγκρότηση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων, με τη χρήση και των πιο πρόσφατων στοιχείων της απογραφής πληθυσμού του 2011, και να διερευνηθεί η τάση εξέλιξης του (τάση προς περαιτέρω συγκέντρωση ή αποσυγκέντρωση;).

Όπως αναφέρθηκε ήδη στο 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο, έχει διαπιστωθεί ότι η ιεραρχική δομή ενός κλειστού συστήματος αστικών κέντρων μπορεί να αποδοθεί σε γενικές γραμμές από την συνάρτηση ή κατανομή τάξης-μεγέθους (rank-size distribution):

$$S = A R^{-a} \quad (1)$$

όπου  $S$  είναι το πληθυσμιακό μέγεθος ενός αστικού κέντρου και  $R$  είναι η θέση του στην ιεραρχία (π.χ. 1<sup>ο</sup>, 2<sup>ο</sup>, 27<sup>ο</sup>, κλπ). Ο εκθέτης  $a$  είναι μια παράμετρος (συντελεστής Pareto), η οποία παίρνει θετικές τιμές γύρω από την μονάδα (μεγαλύτερη ή ίση ή μικρότερη της μονάδας) και συσχετίζεται με τον βαθμό συγκέντρωσης ή όχι του πληθυσμού στο άνω μέρος της ιεραρχίας, ενώ ο συντελεστής  $A$  είναι μια παράμετρος που αντιπροσωπεύει το αναμενόμενο μέγεθος του μεγαλύτερου αστικού κέντρου (Πετράκος και Μαρδάκης, 1999· Παυλέας και Πετράκος, 2005).

Το πρώτο και μεγαλύτερο στην ιεραρχία αστικό κέντρο θα έχει πληθυσμό  $S_1=A$ , το δεύτερο  $S_2=A/2^a$ , το τρίτο  $S_3=A/3^a$ , κ.ο.κ. Προφανώς, όταν  $a=1$ , κάθε πόλη στην ιεραρχία του συστήματος έχει πληθυσμό ίσο με τον πληθυσμό της μεγαλύτερης πόλης διαιρουμένου δια της θέσης στην ιεραρχία, δηλαδή η δεύτερη πόλη έχει πληθυσμό  $S_2=A/2=S_1/2$ , η τρίτη πόλη έχει πληθυσμό  $S_3=A/3=S_1/3$ , ενώ η νιοστή πόλη έχει πληθυσμό  $S_n=A/n=S_1/n$ . Επίσης, συμπεραίνεται ότι όταν ο συντελεστής Pareto  $a$  παίρνει τιμές μεγαλύτερες της μονάδας ( $a>1$ ), τότε η κατανομή του πληθυσμού τείνει περισσότερο προς συγκεντρωτικά μοντέλα, ενώ όταν το  $a$  παίρνει τιμές μικρότερες της μονάδας, μεγαλώνει η αναλογία των μεγάλων πόλεων στο αστικό σύστημα της χώρας. Συνεπώς, η παράμετρος  $a$  θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένας δείκτης του βαθμού μητροπολιτικής συγκέντρωσης που θα μπορούσε να ποσοτικοποιήσει την συσχέτιση των μεγαλύτερων με τις μικρότερες πόλεις.

Εάν η σχέση (1) λάβει μια στοχαστική μορφή με την εισαγωγή ενός διαταρακτικού όρου  $\varepsilon$ ,  $\varepsilon \sim N(0, \sigma_\varepsilon)$ , ο οποίος εκπροσωπεί τους μη συστηματικούς ή τυχαίους παράγοντες που επηρεάζουν το μέγεθος, ενός αστικού κέντρου και ταυτόχρονα λογαριθμήσουμε, προκύπτει η σχέση (2):

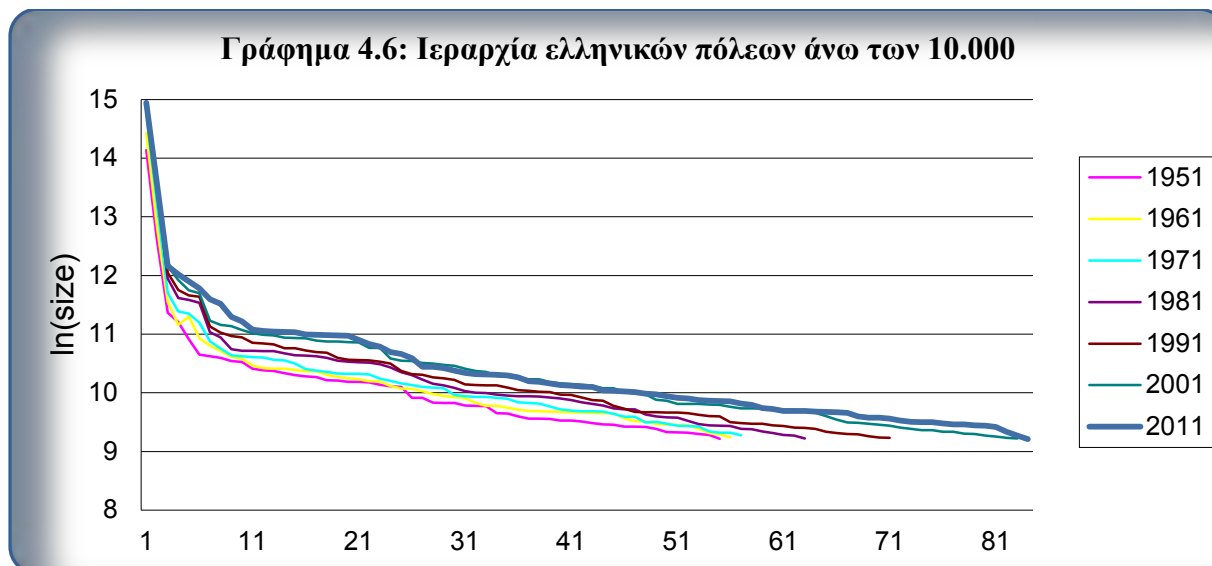
$$\ln(S_i) = \ln(A) - a \ln(R_i) + \varepsilon_i \quad (2)$$

όπου  $\varepsilon_i = \ln e_i$ , από την οποία μπορούν να εκτιμηθούν οικονομετρικά με τη μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων οι παράμετροι  $A$  και  $a$  για τις χρονικές περιόδους 1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001 και 2011. Τα αποτελέσματα της εκτίμησης δίνονται στους Πίνακες 4.12 και 4.3, ενώ η απεικόνισή τους δίνεται στα Γραφήματα 4.6 και 4.7:

<b>Πίνακας 4.12: Εκτίμηση του κανόνα τάξης – μεγέθους για αστικά κέντρα άνω 10.000 (1951-2011)</b>				
<b><math>\ln(S_t) = \ln(A) - a \ln(R_t) + e_t</math></b>				
<b>Έτη</b>	<b><math>\ln(A)</math></b>	<b><math>\hat{a}</math></b>	<b><math>R^2</math></b>	<b>N</b>
1951 (t)	12,786 (36,227)	<b>-0,890</b> (-8,467)	0,906	55
1961 (t)	12,977 (34,703)	<b>-0,916</b> (-8,255)	0,903	56
1971 (t)	13,248 (33,926)	<b>-0,976</b> (-8,476)	0,903	57
1981 (t)	13,524 (38,601)	-1,020 (-10,155)	0,921	63
1991 (t)	13,617 (43,910)	<b>-1,020</b> (-11,831)	0,940	71
2001 (t)	13,711 (49,894)	<b>-1,007</b> (-13,504)	0,944	83
2011 (t)	13,876 (92.806)	<b>-0,997</b> (-15.031)	0,960	84

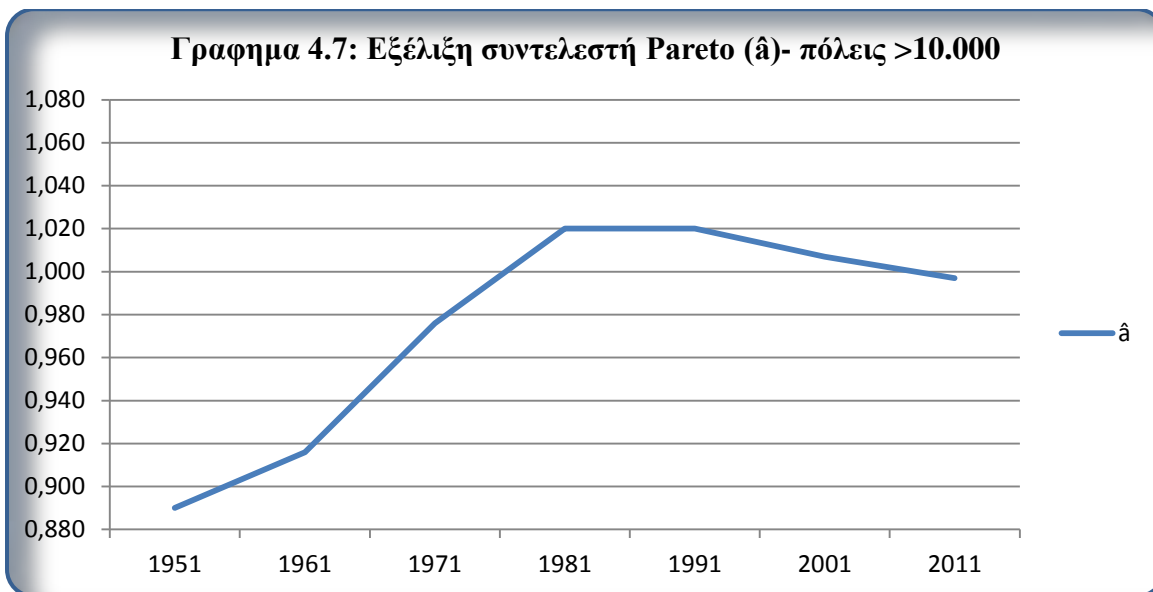
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο παραπάνω Πίνακας 4.12, παρουσιάζει τα αποτελέσματα της εκτίμησης της συνάρτησης (2) για τις περιόδους 1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001 και 2011 για τα αστικά κέντρα με πληθυσμό μεγαλύτερο των 10.000 κατοίκων, κατά την ημέρα της απογραφής. Κατά την εκτίμηση των παλινδρομήσεων εντοπίστηκε πρόβλημα ετεροσκεδαστικότητας (με το White Heteroskedasticity Test) το οποίο και διορθώθηκε για κάθε μία από τις περιόδους μελέτης. Αναλύοντας τον Πίνακα XX, διαπιστώνεται ότι οι τιμές της στατιστικής t δείχνουν ότι οι τιμές των εκτιμητών των παραμέτρων  $\ln(\hat{A})$  και  $\hat{a}$  του υποδείγματος είναι στατιστικά σημαντικές, ενώ επίσης οι τιμές των  $R^2$  δείχνουν υψηλή ερμηνευτική ικανότητα του οικονομετρικού υποδείγματος. Παράλληλα, παρατηρείται ότι τα αστικά κέντρα με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων αυξήθηκαν από 55 το 1951, σε 56 το 1961 (μεταβολή +1), 57 το 1971 (μεταβολή +1), 63 το 1981 (μεταβολή +6), 71 το 1991 (μεταβολή +8), 83 το 2001 (μεταβολή +12) και 84 το 2011 (+1).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εύλογο ίσως θα ήταν σε αυτό το σημείο το ερώτημα της χρησιμότητας της παραπάνω διαδικασίας. Το ενδιαφέρον της εκτίμησης της κατανομής τάξης-μεγέθους σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, έγκειται στο γεγονός ότι επιτρέπει την καταγραφή τάσεων συγκεντροποίησης ή αποσυγκεντροποίησης του Ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων μέσω της παρατήρησης και της ανάλυσης των μεταβολών της παραμέτρου  $\hat{a}$  (συντελεστής Pareto). Όπως αναφέρθηκε, αυξητικές τάσεις της παραμέτρου  $\hat{a}$  συνδέονται με τάσεις συγκεντροποίησης και ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης της μητρόπολης και των μεγάλων κέντρων επί των μικρών, ενώ αντιθέτως πτωτικές τάσεις της παραμέτρου συνδέονται με τάσεις αποσυγκεντροποίησης και ενίσχυσης των μεσαίων και μικρών πόλεων. Εξετάζοντας τη διαχρονική εξέλιξη της παραμέτρου στον Πίνακα 4.12 και στο Γράφημα 4.7, παρατηρείται ότι η τάση της είναι ανοδική από το 1951 έως το 1981, έως το 1991 η τάση σταθεροποιείται, ενώ τις τελευταίες δύο δεκαετίες (έως το 2011) διαπιστώνεται μειωτική τάση. Οι μεταβολές της παραμέτρου κατά τα χρονικά διαστήματα 1961-1971 και 1991-2011 είναι δυνατόν να χαρακτηρισθούν ως οι πιο αξιοπρόσεκτες, αφού στην πρώτη περίοδο παρουσιάζεται η μεγαλύτερη θετική μεταβολή (6,43%), ενώ στη δεύτερη περίοδο εμφανίζεται για πρώτη φορά αρνητική μεταβολή.



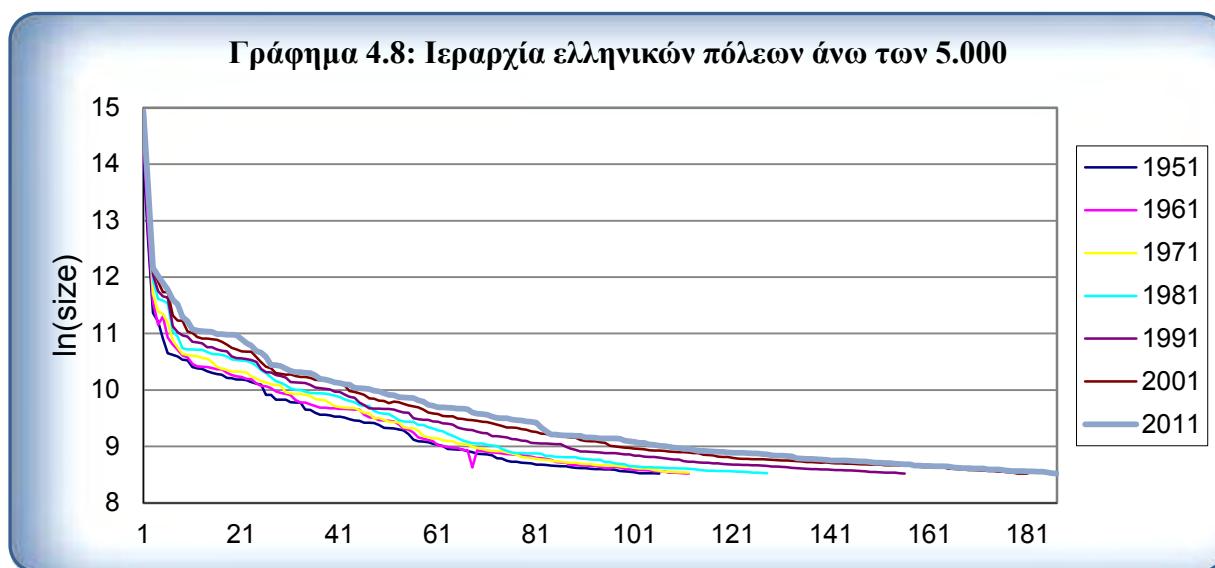
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συμπεραίνεται αρχικά λοιπόν (Παυλέας και Πετράκος, 2013), ότι το ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων παρουσίασε τάσεις συγκεντροποίησης καθ' όλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου έως και τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Έπειτα, κατά την επόμενη δεκαετία (μέχρι το 1991) παρουσίασε εξισοροπητικές τάσεις, οι οποίες σταθεροποίησαν σε κάποιο βαθμό την κατάσταση. Σε τελική ανάλυση, τις τελευταίες δύο δεκαετίες (έως το 2011) φαίνεται να εξελίσσεται μια τάση αποσυγκέντρωσης στο σύστημα αστικών κέντρων της χώρας μας, προσδίδοντας ένα καινούριο στοιχείο επιστημονικού ενδιαφέροντος και ερμηνείας.

Στα ίδιο πλαίσιο, ανάλογα περίπου συμπεράσματα φαίνεται ότι μπορεί να εξάγει κανείς από την ανάλυση του Πίνακα 4.13, ο οποίος παρουσιάζει τα αποτελέσματα της εκτίμησης της σχέσης (2) για τις ίδιες χρονικές περιόδους (1951-2011) και για πόλεις (αστικά και ημιαστικά κέντρα) με πληθυσμό μεγαλύτερο των 5.000 κατοίκων κατά την ημέρα της απογραφής. Με δεδομένο τον κατακερματισμό του ημιαστικού πληθυσμού σε μεγάλο αριθμό μικρών πόλεων (Πετράκος και Μαρδάκης, 1999· Παυλέας και Πετράκος, 2005), οι εκτιμήσεις του Πίνακα 4.13 επιδιώκουν την καταγραφή των ίδιων τάσεων με την προσθήκη σημαντικού αριθμού μικρών πόλεων, οι οποίες, παρότι δεν πληρούν τον επίσημο ορισμό των αστικών κέντρων, περιλαμβάνουν σημαντικές αστικές λειτουργίες και δραστηριότητες, ισχυρές συνδέσεις με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της περιοχής τους και δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν εξωαστικός χώρος.

Πίνακας 4.13: Εκτίμηση του κανόνα τάξης – μεγέθους για αστικά κέντρα άνω 5.000 (1951-2011)				
$\ln(S_t) = \ln(A) - a \ln(R_t) + e_t$				
Έτη	$\ln(A)$	$\hat{a}$	$R^2$	N
1951 (t)	12,927 (56,272)	<b>-0,947</b> (-16,394)	0,955	106
1961 (t)	13,132 (55,634)	<b>-0,980</b> (-16,694)	0,954	112
1971 (t)	13,378 (52,806)	<b>-1,029</b> (-16,347)	0,954	112
1981 (t)	13,648 (60,916)	<b>-1,070</b> (-19,846)	0,963	128
1991 (t)	13,633 (68,965)	<b>-1,029</b> (-22,522)	0,973	156
2001 (t)	13,795 (81,457)	<b>-1,024</b> (-27,189)	0,974	184
2011 (t)	13,875 (92,806)	<b>-1,028</b> (-31,004)	0,983	188

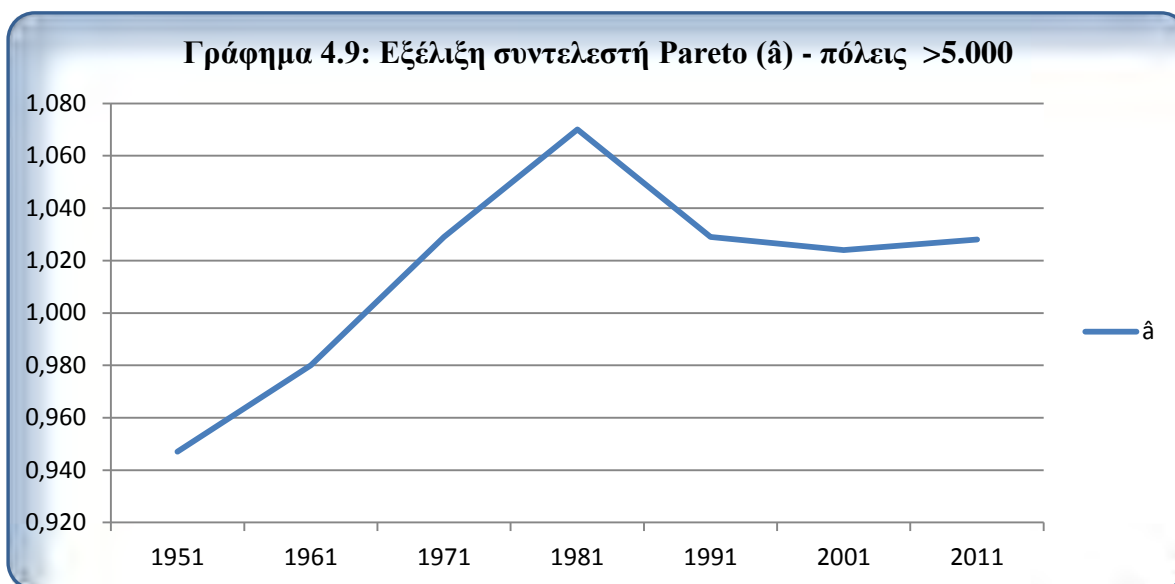
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα αποτελέσματα του Πίνακα 4.13 (με απεικόνιση στο Γράφημα 4.8), προκύπτουν έχοντας ήδη διορθώσει το πρόβλημα ετεροσκεδαστικότητας που παρουσιάστηκε σε κάθε μία από τις χρονικές περιόδους. Οι τιμές των  $R^2$  δείχνουν και πάλι υψηλή ερμηνευτική ικανότητα του υποδείγματος

και οι τιμές της στατιστικής  $t$  καθιστούν τις τιμές των εκτιμητών των παραμέτρων  $\ln(\hat{\Lambda})$  και  $\hat{\alpha}$  στατιστικά σημαντικές.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε ότι αφορά την πορεία των τιμών του εκτιμητή  $\hat{\alpha}$  (Γράφημα 4.9), η προσθήκη των μικρότερων πόλεων στο χρησιμοποιούμενο δείγμα της παλινδρόμησης, αύξησε σημαντικά το απόλυτο μέγεθος της παραμέτρου  $\hat{\alpha}$ , υποδεικνύοντας την ύπαρξη ενός υποστρώματος μικρών πόλεων που οδηγούν σε μεγαλύτερο βαθμό αστικής συγκέντρωσης. Έπειτα, η διαχρονική συμπεριφορά του εκτιμητή  $\hat{\alpha}$ , στην περίπτωση του μεγάλου δείγματος πόλεων παρουσιάζει μεν αυξητικές τάσεις έως και το 1981, στην συνέχεια μέχρι το 1991 παρουσιάζει μια σαφή υποχώρηση στα επίπεδα του 1971, και με την σταθεροποίηση της δημιουργίας πόλεων άνω των 5.000, παραμένει, με ελάχιστη διακύμανση σχετικά σταθερή μέχρι το 2011, χαμηλότερα όμως από τα επίπεδα του 1981.

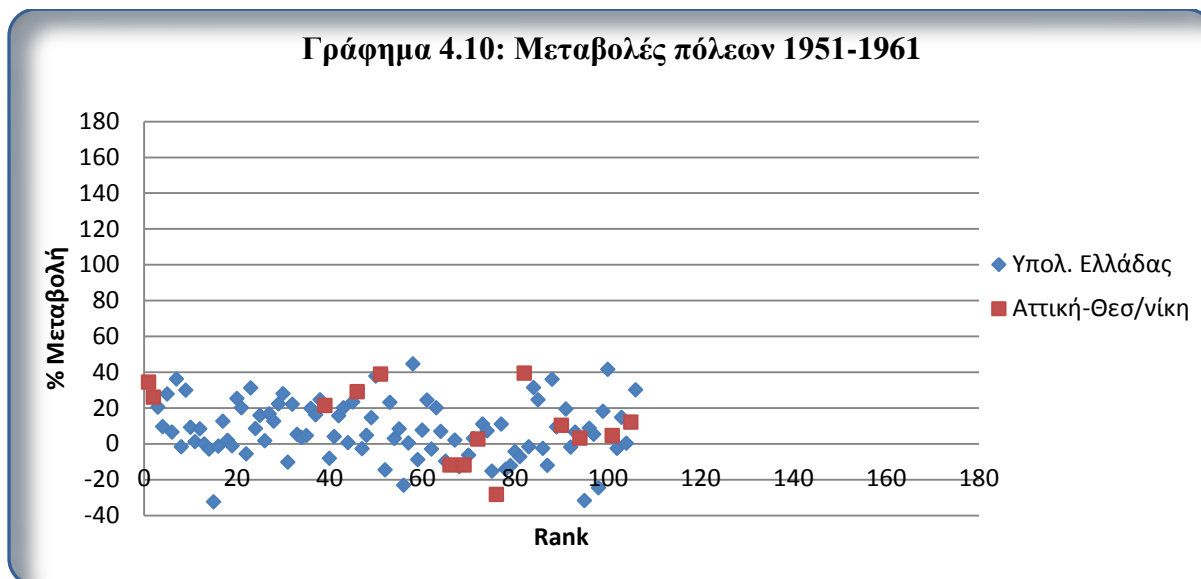
Συγκρίνοντας τις εκτιμήσεις της παραμέτρου  $\hat{\alpha}$  στους Πίνακες 4.12 και 4.13, και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην τάση μείωσης του την περίοδο 1991-2011 (για την εκτίμηση του κανόνα τάξης-μεγέθους για τα Ελληνικά αστικά κέντρα άνω των 10.000 κατοίκων), θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι, κατά τις τρεις τουλάχιστον τελευταίες δεκαετίες, ο ρυθμός αύξησης των μικρότερων πόλεων ήταν τέτοιος που οδήγησε σε μια ανατροπή των προηγούμενων τάσεων συγκέντρωσης του πληθυσμού στις μεγάλες πόλεις. Η τελευταία διαπίστωση συμβαδίζει με την

εκδοχή της αποσυγκεντροποίησης του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων, που υποστηρίζεται και από τμήμα της βιβλιογραφίας.

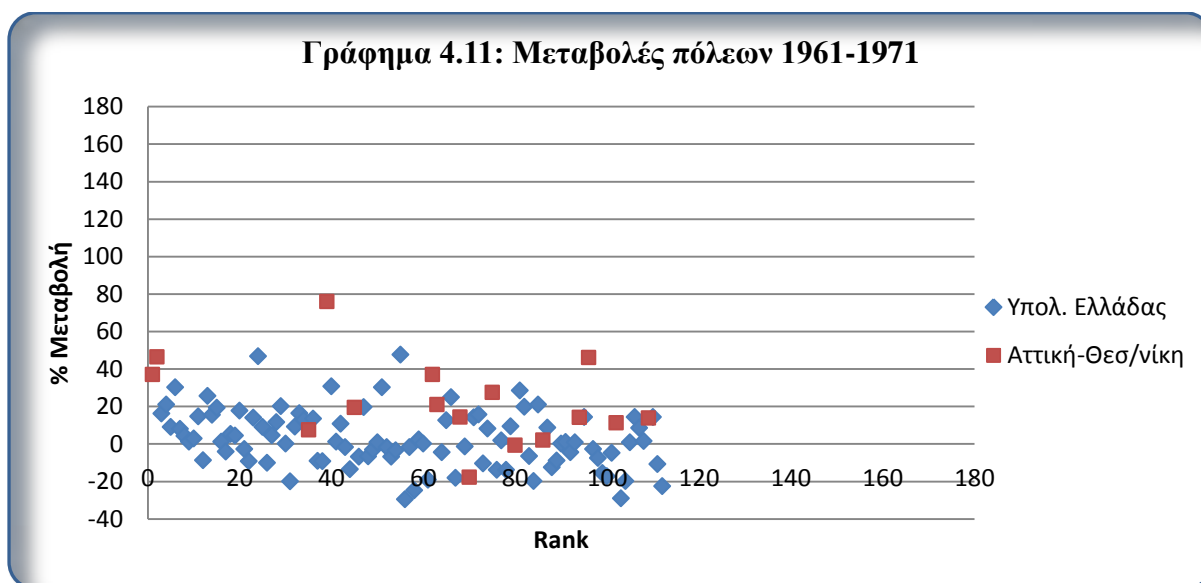
Παραμένει, όμως, το ερώτημα αν η ενίσχυση ενός αριθμού μικρών και μεσαίων πόλεων συνοδεύεται από πραγματική μείωση του βαθμού συγκέντρωσης του Ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων και μείωση της μητροπολιτικής κυριαρχίας. Με στόχο μια τεκμηριωμένη απάντηση στο παραπάνω ερώτημα, είναι απαραίτητο να είναι γνωστή η γεωγραφική θέση των μικρών και μεσαίων πόλεων που παρουσιάζουν έντονους ρυθμούς πληθυσμιακής ανάπτυξης. Στα Γραφήματα 4.10 έως 4.15 παρουσιάζονται διαχρονικά οι ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού των αστικών κέντρων κατά φθίνουσα τάξη μεγέθους για τις περιόδους 1951-1961, 1961-1971, 1971-1981, 1981-1991, 1991-2001 και 2001-2011. Για τις τρεις τελευταίους περιόδους υποστηρίζεται ότι έχουν επικρατήσει εξισορροπητικές τάσεις στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων. Να σημειωθεί ότι στα παρακάτω Γραφήματα, όσο διευρύνεται η απόσταση από την αρχή των αξόνων, εντοπίζονται πόλεις μικρότερου μεγέθους σε όλες τις χρονικές περιόδους. Επίσης, οι πόλεις που βρίσκονται μέσα στα όρια των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης εμφανίζονται με κόκκινη κουκίδα, ενώ οι υπόλοιπες με μπλε.

Κατόπιν παρατήρησης των πληθυσμιακών μεταβολών των πόλεων για όλες τις χρονικές περιόδους, διαπιστώνεται ότι στις πρώτες περιόδους (1951-1961, 1961-1971) ένας μεγάλος αριθμός πόλεων υφίσταται αρνητικές μεταβολές, ανεξαρτήτως της θέσης τους στην ιεραρχία. Στην περίοδο 1971-1981 διατηρείται ένας μικρότερος αλλά σημαντικότερος αριθμός πόλεων με αρνητικές μεταβολές πληθυσμού, όμως αυτές ανήκουν πλέον μόνο στις μικρές σχετικά πόλεις κάτω των 10.000 κατοίκων (μετά την 50<sup>η</sup> θέση στην ιεραρχία).

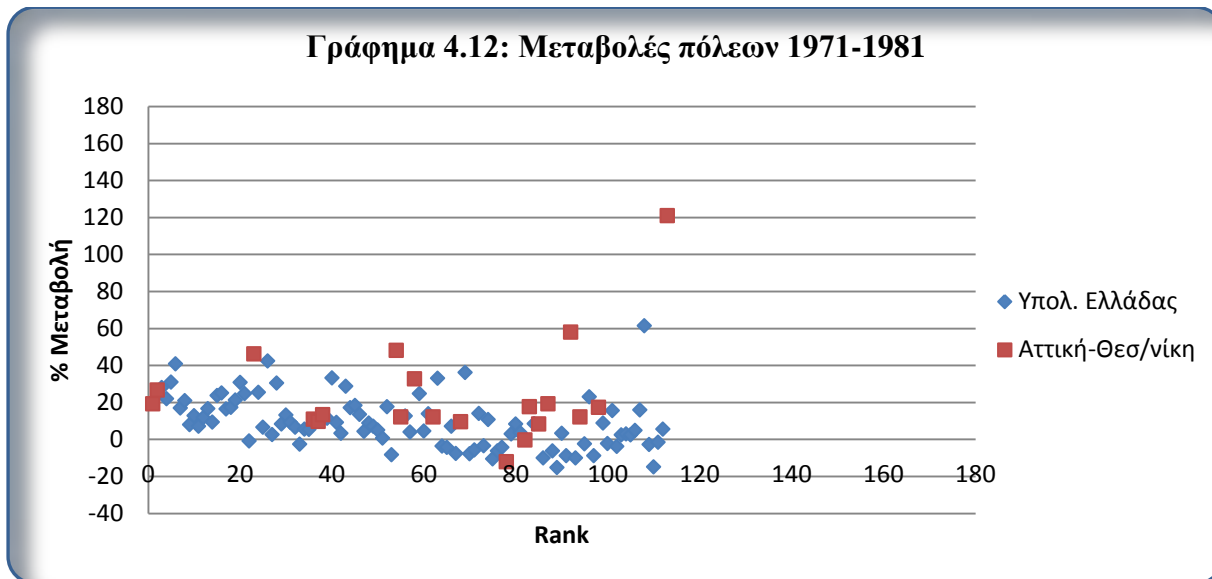




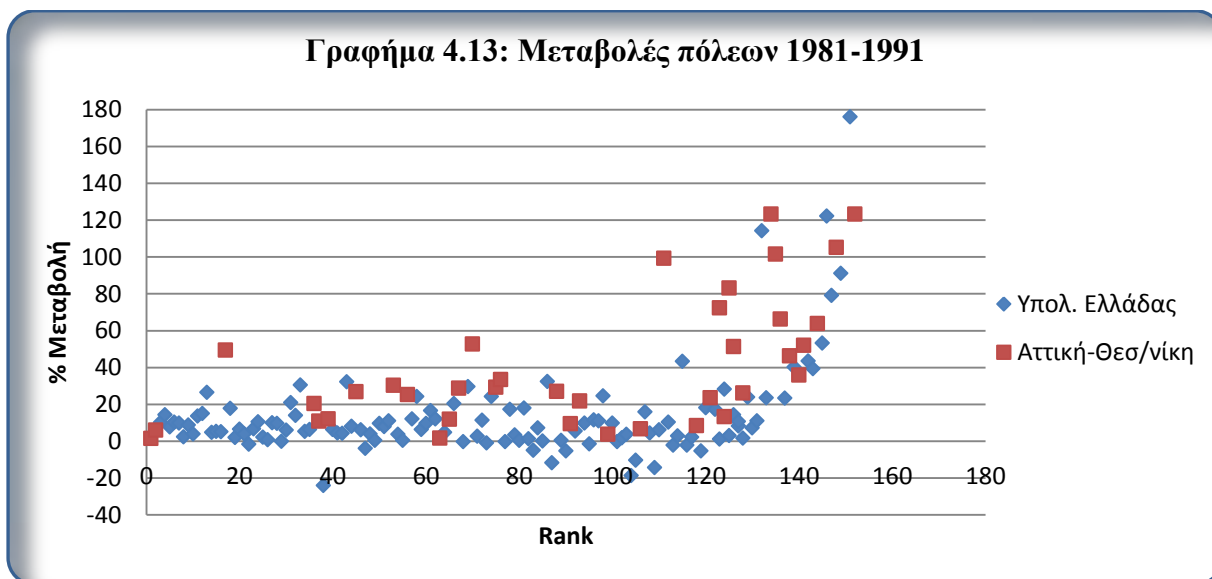
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



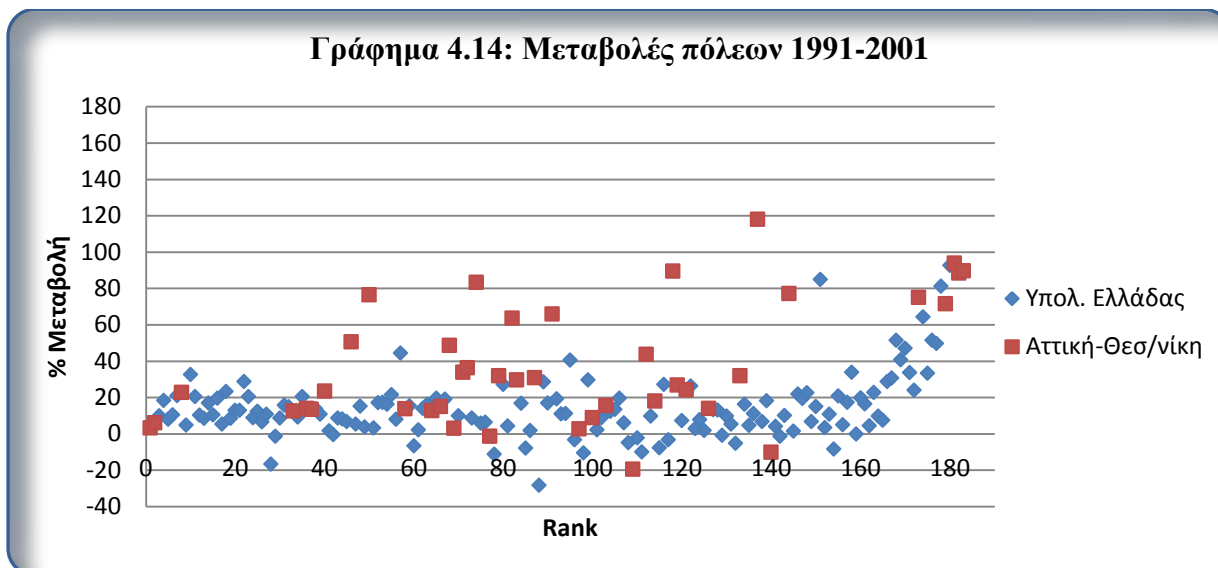
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



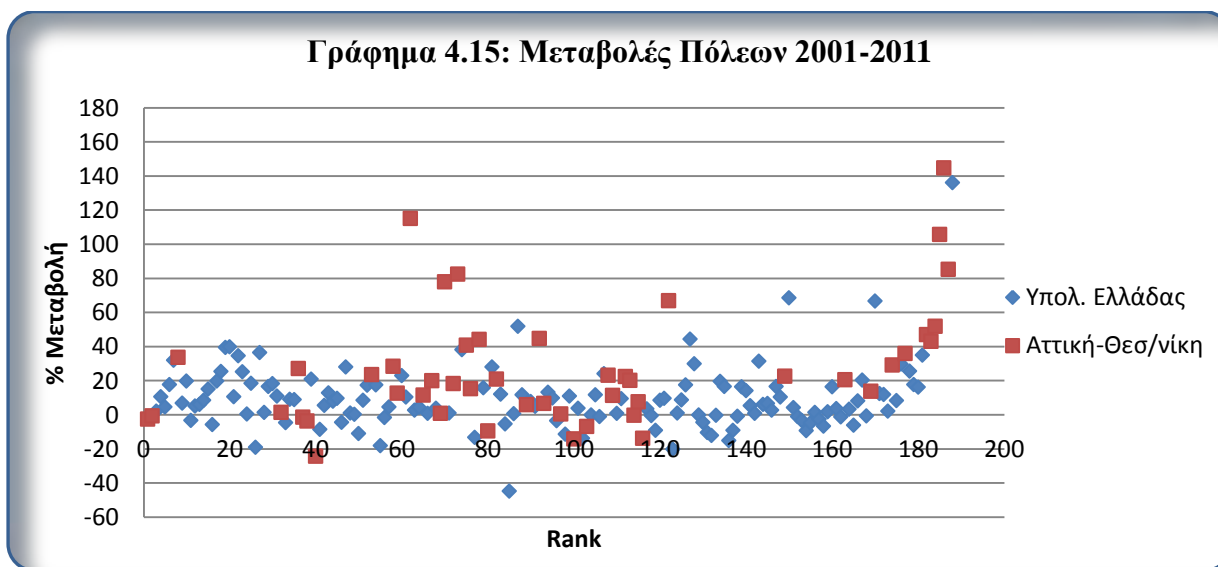
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο ίδιο πλαίσιο, εξετάζοντας διαδοχικά τα έξι Γραφήματα, παρατηρείται ότι διαχρονικά η διασπορά γίνεται πιο έντονη. Η πυκνή σχετικά διάταξη των παρατηρήσεων στις δύο πρώτες δεκαετίες περνά σε χαλαρότερα σχήματα με μεγαλύτερη διακύμανση, καταλήγοντας στην σαφή πλέον διαφοροποίηση των δύο τελευταίων δεκαετιών.

Ταυτόχρονα, εντοπίζεται ότι ο αριθμός των πόλεων άνω των 5.000 κατοίκων αυξάνεται διαχρονικά, ωστόσο με μεγαλύτερους ακόμη ρυθμούς αυξάνεται ο αριθμός αυτών που βρίσκονται μέσα στα διοικητικά όρια των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Η πλειοψηφία των υπόλοιπων νέων πόλεων εντοπίζεται σε τουριστικές περιοχές που επέδειξαν τα τελευταία χρόνια αυξημένους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης, όπως είναι τα νησιά της Κρήτης και των Κυκλάδων.

Η ενίσχυση των μικρών πόλεων δεν είναι δυνατόν να συνοδευτεί με το επιχείρημα ότι η μητροπολιτική κυριαρχία αποδυναμώνεται στον ελληνικό αστικό χώρο. Από τη μια πλευρά, η μεγάλη πλειοψηφία των μικρών πόλεων βρίσκεται μέσα στα όρια των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, και από την άλλη, ακόμα και η τάση ανακοπής δημιουργίας νέων μικρών πόλεων μέσα στα όρια τους αντικρούεται από το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες θετικές πληθυσμιακές μεταβολές, την τελευταία κυρίως δεκαετία, παρατηρούνται στις ήδη υπάρχουσες. Με λίγα λόγια, ο ρυθμός δημιουργίας νέων μικρών πόλεων στους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης έχει μειωθεί, ωστόσο μεγθύνονται εντυπωσιακά οι ήδη υπάρχουσες. (Πετράκος και Μαργδάκης, 1999· Παυλέας και Πετράκος, 2013)

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω συμπεράσματα, γίνεται αντιληπτό πως αν κάτι έχει αλλάξει κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων δεκαετιών στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων, δεν είναι τόσο η σχετική κυριαρχία των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων, αλλά τα γεωγραφικά τους όρια και η εσωτερική τους διάρθρωση (Πετράκος και Μαργδάκης, 1999). Η αστική ανάλυση θα πρέπει να αφορά πλέον ευρύτερες χωρικές ενότητες, όπως τις Λειτουργικές Αστικές Περιφέρειες στο Ευρωπαϊκό πλαίσιο (Cheshire, 1995· Αρβανιτίδης και Δωρής, 2011) και τις Μητροπολιτικές Στατιστικές Περιοχές (MSAs) σύμφωνα με την Αμερικανική βιβλιογραφία (Moomaw and Shatter, 1996· Inrgam, 1998· Simon, 1998· Ehrlich και Gyourko, 2000· Blumenthal κ.α., 2009). Αστικοί ή ημιαστικοί σχηματισμοί, όπως η Ελευσίνα, οι Αχαρνές, τα Άνω Λιόσια, ο Ασπρόπυργος, η Νέα Μάκρη, ο Γέρακας, ο Άγιος Στέφανος, όπως και η Θέρμη και το Ωραιόκαστρο, αποτελούν αναπόσπαστα λειτουργικά τμήματα των μητροπολιτικών συμπλεγμάτων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, και οι πληθυσμιακές τους μεταβολές οφείλονται, όχι σε αυτοτελείς δυναμικές, αλλά σε μια ευρύτερη εσωτερική ανασύνθεση των μητροπολιτικών περιοχών (Παυλέας και Πετράκος, 2013).

Συμπερασματικά, η ταχεία ανάπτυξη των μικρών πόλεων – με ορισμένες εξαιρέσεις – δεν αποτελεί ένδειξη αποσυγκεντροποίησης του αστικού συστήματος της χώρας, αλλά στοιχείο μιας

εσωτερικής χωρικής αποκέντρωσης ή περιαστικοποίησης των δύο μεγαλύτερων αστικών συγκροτημάτων. Εξελίσσονται δηλαδή, οι περιοχές της Θεσσαλονίκης και κυρίως της Αττικής, σε ευρύτερες πολυκομβικές (multi-nodal) μητροπολιτικές περιφέρειες, αποτελούμενες η κάθε μία από ένα δίκτυο σύνδεσης του κεντρικού αστικού πυρήνα με πολλαπλές περιφερειακές αστικές συγκεντρώσεις (sub-centers), στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης τους και της προσαρμογής τους στις απαιτήσεις των νέων οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών που διαμορφώνονται στα μητροπολιτικά κέντρα.

## **4.6 Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ**

### **4.6.1 Οι μητροπόλεις σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο**

Οι αλλαγές που υφίσταται το παραγωγικό σύστημα κατά τις διαδικασίες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, οδηγούν στην αναδιοργάνωση του χώρου των αστικών περιοχών. Τα τοπία των πυκνοδομημένων και κορεσμένων κέντρων των σύγχρονων πόλεων συνδυάζονται με νέα τοπία διάσπαρτης αστικής ανάπτυξης και διάχυτης αστικότητας στον περιαστικό χώρο. Οι σύγχρονες μητροπόλεις αναπτύσσονται με πρότυπο το ‘δικτυακό μοντέλο’, το οποίο αρθρώνεται στο χώρο με διάσπαρτα πολεοδομικά μορφώματα, ως αποτέλεσμα της περιφερειοποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο. Το φαινόμενο των μητροπολιτικών περιοχών αποτελεί απόρροια της ραγδαίας αστικοποίησης, τόσο του ευρωπαϊκού, όσο και του διεθνούς χώρου. (Κουρσάρη, 2008)

Η παγκοσμιοποίηση τείνει να ενισχύει την κεντρικότητα των μητροπολιτικών πόλεων και των μεγάλων πόλεων γενικότερα, με την συγκέντρωση των πολυεθνικών και άλλων μεγάλων εταιρειών. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι σε σύγκριση με την παγκόσμια πραγματικότητα, στην Ευρώπη δεν υπάρχουν ουσιαστικά μεγάλες πόλεις, (Πετράκος και Τσουκαλάς, 1999). Στον παρακάτω Πίνακα XX παρουσιάζονται οι 30 μεγαλύτερες πόλεις στον κόσμο, με στοιχεία πληθυσμού του 2010, από το Τμήμα Κοινωνικών και Οικονομικών Υποθέσεων του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

**Πίνακας 4.14: Οι 30 μεγαλύτερες μητροπόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο, 2010**

α/α	Μητρόπολη	Πληθυσμός	Χώρα	α/α	Μητρόπολη	Πληθυσμός	Χώρα
1	Tokyo	36,933,000	Japan	16	Metro Manila	11,654,000	Philippines
2	Jakarta	28,019,545	Indonesia	17	Moscow	11,472,000	Russia
3	Delhi NCR	21,935,000	India	18	Osaka–Kobe	11,430,000	Japan
4	Mexico City	20,142,000	Mexico	19	Cairo	11,431,000	Egypt
5	Mumbai	20,748,395	India	20	Istanbul	10,953,000	Turkey
6	New York–Newark	20,104,000	United States	21	Lagos	10,788,000	Nigeria
7	São Paulo	19,649,000	Brazil	22	Paris	10,516,000	France
8	Shanghai	19,554,000	China	23	Guangzhou	10,486,000	China
9	Greater Los Angeles	17,877,006	United States	24	Shenzhen	10,222,000	China
10	Beijing	15,000,000	China	25	Seoul	9,751,000	South Korea
11	Dhaka	14,930,000	Bangladesh	26	Chongqing	9,732,000	China
12	Kolkata	14,618,000	India	27	Chicago	9,545,000	United States
13	Chennai	13,500,000	India	28	Lima	8,950,000	Peru
14	Buenos Aires	13,370,000	Argentina	29	London	8,923,000	United Kingdom
15	Rio de Janeiro	11,867,000	Brazil	30	Wuhan	8,904,000	China

Πηγή: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Στοιχεία πληθυσμού 2010

Τα μοναδικά μητροπολιτικά κέντρα που βρίσκονται στην κατάταξη και χωροθετούνται στον ευρωπαϊκό χώρο είναι το Παρίσι και το Λονδίνο, που καταλαμβάνουν μόλις την 22<sup>η</sup> και 29<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα.

Πέρα από το μέγεθος συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων, ως διαφορά μίας ‘πόλης’ από μία ‘μητρόπολη’, μπορεί να θεωρηθεί το ότι οι κοινωνικές δράσεις της πρώτης περιστρέφονται γύρω από την ίδια, ενώ της δεύτερης επηρεάζουν, εάν όχι καθορίζουν και άλλες πόλεις (Λύκος, 2006). Η σχετικότητα των πληθυσμιακών μεγεθών στον παγκόσμιο χάρτη, καθιστά σαφές ότι η σημασία μίας πόλης δεν σχετίζεται μόνο με το πληθυσμιακό της μέγεθος. Η Ζυρίχη και οι Βρυξέλλες του ενός εκατομμυρίου κατοίκων, είναι πόλεις με σημαντικότερο διεθνή ρόλο από ότι το Κάιρο και την Καλκούτα των 11 και 15 περίπου εκατομμυρίων αντίστοιχα.

Οριοθετήσεις μητροπολιτικών περιοχών εμφανίζονται ήδη από τις αρχές του αιώνα στις πιο αναπτυγμένες χώρες κυρίως για στατιστικούς λόγους. Σήμερα, το ενδιαφέρον για τέτοιες οριοθετήσεις σχετίζονται κυρίως με την ανάγκη δημιουργίας ή αναδιάταξης των επιπέδων μητροπολιτικής διακυβέρνησης μεγάλων αστικών περιοχών, για την υποστήριξη και διαχείριση της αναπτυξιακής του προοπτικής στο πλαίσιο ενός εντεινόμενου χωρικού ανταγωνισμού (Hardy κ.α., 1995· Cheshire and Gordon, 1995· Camagni 2002).

Το πρόσφατο ενδιαφέρον για τη δημιουργία μητροπολιτικών περιοχών και στην Ελλάδα (Μουτσιάκης και Φουτάκης, 2003), μπορεί να εγγραφεί σε αυτή την προβληματική. Παρά το γεγονός ότι αναφορές και οριοθετήσεις για Μητροπολιτικές Περιοχές (ΜΠ) υπάρχουν από αρκετά νωρίς, η ίδια η έννοια της μητρόπολης δεν φαίνεται να είναι σαφώς προσδιορισμένη σε σχέση με την γενική έννοια της πόλης και γενικότερα των αστικών συγκεντρώσεων. Άλλες φορές, μπορεί να ισχυριστεί κανείς, ότι η διάκριση μάλλον έχει περισσότερο συμβολικό και 'φιλολογικό - συναισθηματικό' περιεχόμενο, παρά την αυστηρότητα μιας επιστημονικής έννοια, μέσα σε μια θεωρητική οπτική (Κομνηνός, 1986:35), τείνοντας να υπογραμμίζει τις χωρικές σχέσεις εξάρτησης και ιεραρχίας, καθώς και τις διαδικασίες πόλωσης της ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τον Λύκο (2006), στην Ιαπωνία ο χαρακτηρισμός των αστικών περιοχών ως "μεγάλες μητροπολιτικές" έχει πληθυσμιακό κατώφλι τα 2 εκ. κατοίκους ενώ ως "μητροπολιτικές" το 1 εκ. Το αμερικανικό παράδειγμα είναι αρκετά διαφορετικό. Ο βασικός διαχωρισμός που υιοθετείται από το Ομοσπονδιακό Γραφείο Απογραφής χωρίζει την επικράτεια σε "μητροπολιτικές" (metropolitan) και "μικροπολιτικές" (micropolitan) στατιστικές περιοχές (US Federal Register – Office of Management and Budget, 2000). Στη Μεγάλη Βρετανία, εκτός από το "Ευρύτερο Λονδίνο", η Στατιστική Υπηρεσία της Αγγλίας και Ουαλίας χαρακτηρίζει έξι κομητείες ως "μητροπολιτικές", εξ' αιτίας της ύπαρξης μεγάλων αστικών κέντρων στα όριά τους και του ότι παρουσιάζουν αυξημένη πληθυσμιακή πυκνότητα. Οι "metropolitan counties" υποδιαιρούνται σε "metropolitan districts". Γενικότερα, το σύστημα διακυβέρνησης εξακολουθεί να βασίζεται στις κομητείες και τους δήμους και δεν εμφανίζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα. Στο γαλλικό παράδειγμα, η στατιστική υπηρεσία της χώρας (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – INSEE) έχει δημιουργήσει δύο όρους δημογραφικής στατιστικής, οι οποίοι συνυπάρχουν με τις μορφές τοπικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης και είναι οι έννοιες της 'unite urbaine', η οποία αντιστοιχεί στην 'αστική περιοχή', και η 'aire urbaine' – σε αντιστοιχία με τη 'μητροπολιτική περιοχή'.



Στην Νότια Ευρώπη, η μητροπολιτική περιοχή αφορά σε χωρικές ενότητες πολύ μεγαλύτερες των αστικών συγκροτημάτων. Η έννοια της μητρόπολης στην νότια Ευρώπη τείνει να περιλαμβάνει μεγάλο τμήμα μη αστικής περιοχής. Παίζει σημαντικό ρόλο η γεωμορφολογία της νότιας Ευρώπης που δημιουργεί ασυνέχειες στους χώρους, όπου μπορεί να δημιουργηθούν αστικές δομές. Συνεπώς, οι δορυφόροι οικισμοί δεν είναι πάντα αυτονόητο ότι μπορούν να χωροθετηθούν κοντά στον κεντρικό, αλλά συχνά σε απόσταση χιλιομέτρων αφού παρεμβάλλονται ορεινοί όγκοι και άλλα γεωγραφικά χαρακτηριστικά (βλ. Αθήνα, Βαρκελώνη, Λισσαβόνα). Ενδεχομένως, να παίζει ρόλο και το ότι οι κύριες μητροπόλεις της περιοχής (Λισσαβόνα, Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Μιλάνο, Ρώμη, Νάπολη, Αθήνα) έχουν περιορισμένο δημογραφικό βάρος, σε σχέση με την παγκόσμια αστική ιεραρχία και έτσι η τάση μεγέθυνσής τους, ίσως υποδεικνύει μία προσπάθεια αναβάθμισης του διεθνούς τους status. (Λύκος, 2006)

#### **4.6.2 Η μητροπολιτική διάσταση στον ελληνικό χώρο**

Η λειτουργία των μητροπολιτικών περιοχών ως κόμβων διεθνούς δικτύωσης, συνδέεται άμεσα με την σύνθεση της οικονομίας τους και της απασχόλησης και ειδικότερα με την δυναμική ορισμένων παραγωγικών τομέων. Σε αυτό το πλαίσιο, προχωρούν με γρήγορους ρυθμούς σημαντικές κοινωνικό-δημογραφικές αλλαγές, όπως η γήρανση του τοπικού πληθυσμού, ο μετασχηματισμός της απασχόλησης και η εντυπωσιακή αύξηση της εισροής ξένων μεταναστών. Όλες αυτές οι εξελίξεις, σε συνάρτηση με τις ανα-χωροθετήσεις των περιοχών ανάπτυξης, οδηγούν σε σημαντικές χωρικές ανακατανομές των κοινωνικών τάξεων και στην ενδυνάμωση του κοινωνικού διαχωρισμού στις πόλεις και, ακόμη περισσότερο, στις μητροπολιτικές περιοχές. Οι μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν σε σημαντικό βαθμό ένα προνομιακό πεδίο για την αντίχρεωση των αλλαγών που παρουσιάζονται επίσης, με ορισμένη χρονική υστέρηση, σε άλλες αστικές περιοχές. (Αγγελίδης, 2012)

Παρά την καθυστέρηση της εκβιομηχάνισης, η Ελλάδα για λόγους γεωπολιτικούς βρέθηκε ήδη πριν από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο αντιμέτωπη με την ανάγκη για μητροπολιτικό σχεδιασμό. Η άφιξη των προσφύγων μετά την Μικρασιατική καταστροφή προσέθεσε διακόσιες πενήντα χιλιάδες κατοίκους στην Αθήνα και στον Πειραιά, δύο χωριστές πόλεις οι οποίες συγκέντρωναν προηγουμένως λιγότερο από πεντακόσιες χιλιάδες κατοίκους. Η αύξηση αυτή, κατά 50% του πληθυσμού, άλλαξε όλα τα γεωγραφικά δεδομένα και οδήγησε στην μετατροπή του διπολικού συστήματος Αθηνών/Πειραιώς σε πολεοδομικό συγκρότημα. Ο χώρος ανάμεσα

στις δύο πόλεις γέμισε από κατοικίες, ενώ ταυτόχρονα δημιουργήθηκαν νέες επεκτάσεις προς το βορρά των Αθηνών για να καλύψουν τις ανάγκες των προσφύγων. (Πρεβελάκης, 2002)

Από τη δεκαετία του 1950 ως σήμερα, η ελληνική πρωτεύουσα τετραπλασίασε σχεδόν τον πληθυσμό της και πολλαπλασίασε ασύγκριτα περισσότερο το επενδεδυμένο κεφάλαιο. Από την άποψη του συγκεντρωμένου πλούτου<sup>13</sup>, κατατάσσεται αναμφίβολα στις μεγαλουπόλεις του ανεπτυγμένου κόσμου. Η λειτουργία της, τα περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά της προβλήματα, οι αναγνώσιμες στο τοπίο κοινωνικές ανισότητες και η κοινωνικο-πολιτισμική της ασυναρτησία την τοποθετούν, όμως, εξίσου αναμφίβολα, στις μεγαλουπόλεις του Τρίτου Κόσμου. Η αντίθεση αυτή ανάμεσα στα οικονομικά μέσα και γενικότερα το οικονομικό δυναμικό της Αθήνας και την τριτοκοσμική της όψη, είναι σε μεγάλο βαθμό το προϊόν της ανεπάρκειας του αστικού και στρατηγικού σχεδιασμού. (Πρεβελάκης, 2002)

Στην σύγχρονη εποχή, το ζήτημα της μητροπολιτικής εξέλιξης της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης βρίσκεται τα τελευταία χρόνια στο επίκεντρο της εγχώριας επιστημονικής. Οι λόγοι για την κινητοποίηση αυτή είναι πολλοί. Η ανάδειξη σύνθετων και αλληλένδετων προβλημάτων (ΚΕΔΚΕ – ΙΤΑ, 2005) στα δύο μητροπολιτικά συγκροτήματα (κυκλοφοριακό, διαχείριση απορριμμάτων, προστασία περιβάλλοντος, «διάσωση» ελεύθερων χώρων, χωροθέτηση υπερτοπικών δραστηριοτήτων κλπ.), που δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά στο πλαίσιο των υφιστάμενων διοικητικών διαιρέσεων και της τρέχουσας κατανομής αρμοδιοτήτων. Επίσης, βασικός λόγος είναι οι συνεχείς και επιταχυνόμενοι μετασχηματισμοί και χωρικές επεκτάσεις των μητροπολιτικών συγκροτημάτων και η διεύρυνση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των δορυφορικών περιοχών. Οι παραπάνω μετασχηματισμοί συνοδεύονται από την απουσία, στην πράξη, ενιαίου σχεδιασμού και έλλειψη συμπληρωματικότητας και συνέργειας μεταξύ των παράλληλων αναπτυξιακών προγραμμάτων που κατά καιρούς προωθούνται. Στο ίδιο πλαίσιο, ο έντονος τοπικισμός και η ελλιπής αξιοποίηση των ευκαιριών που παρέχονται για την αναβάθμιση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, λόγω του διοικητικού κατακερματισμού των αρμοδίων φορέων,

---

<sup>13</sup> Μία τάση που βρίσκεται σε εξέλιξη τα πρόσφατα χρόνια, είναι ο περιορισμός του εν λόγω πλούτου, υπό την επίδραση των αρνητικών συνθηκών που επιβάλλει η οικονομική κρίση.

προκαλούν αδυναμία κατάστροφης ενός συνεκτικού στρατηγικού σχεδίου για την ανάπτυξη των δυο μητροπολιτικών περιοχών.

Στην Ελλάδα, δεν υπάρχει εμπειρία λειτουργίας μητροπολιτικών περιοχών και πολύ περισσότερο εφαρμογής κάποιων ρητών και σαφών κριτηρίων για τον προσδιορισμό τους παρά το γεγονός ότι ήδη πριν τον Β' παγκόσμιο πόλεμο στην Αττική υπήρξε η ανάγκη αλλά και ο σχετικός προβληματισμός (Μουτσιάκης και Φουτάκης, 2003). Η συζήτηση για τον μητροπολιτικό σχεδιασμό εκτός από την Αθήνα αφορά και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Οι ομοιότητες και οι διαφορές μεταξύ των δύο αστικών συγκροτημάτων μπορούν να γίνουν αντιληπτές μέσα από τη μελέτη της αστικής γεωγραφίας τους, σε κάθε της μορφή, δηλαδή της φυσικής γεωγραφίας, της οικονομικής γεωγραφίας, της κοινωνικής γεωγραφίας κ.λπ. Συνδυάζοντας τα λειτουργικά και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των δύο περιπτώσεων (Αθήνα – Αττική και Θεσσαλονίκη – Ν. Θεσσαλονίκης – Κεντρική Μακεδονία) γίνονται εμφανείς κάποιες διαφορές οι οποίες καθιστούν τα δύο παραδείγματα δύσκολα συγκρίσιμα.

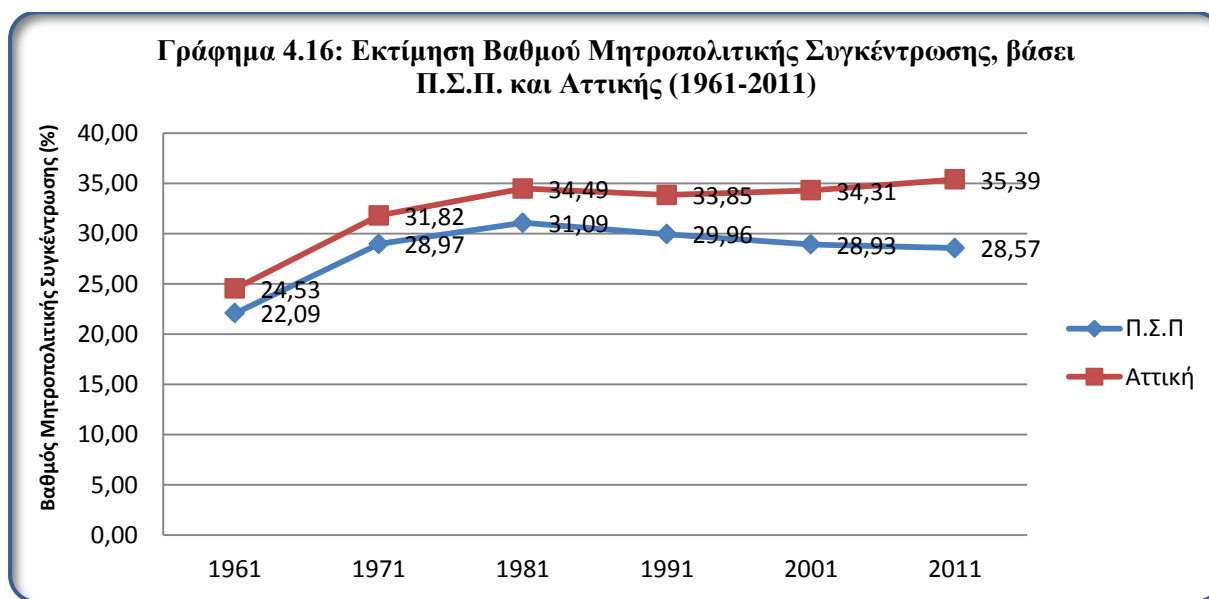
Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τον Λύκο (2006), το μέγεθος του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό της Θεσσαλονίκης. Η πληθυσμιακή σχέση των δύο συγκροτημάτων είναι περίπου 4:1 και η αναλογία των εκτάσεών τους ακόμη μεγαλύτερη. Και στις δύο περιπτώσεις οι περιφερειακοί δήμοι περιλαμβάνουν περιαστική έκταση. Οι ευρύτερες περιοχές των δύο μητροπόλεων είναι σημαντικά μεγαλύτερες (προς το Θριάσιο Πεδίο και τα Μεσόγεια για την Αθήνα, προς τις περιοχές της Σίνδου και της Θέρμης για τη Θεσσαλονίκη), αλλά και με την αντίστοιχη προσαύξηση των εκτάσεων η αναλογία μεταξύ των δύο δεν αλλάζει σημαντικά. Επίσης, η θέση της Αθήνας στην Αττική είναι κεντρική, ενώ η Θεσσαλονίκη βρίσκεται χωροθετημένη στο δυτικό τμήμα του νομού της. Οι αποστάσεις μεταξύ των ορίων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας (Π.Σ.Π) και των δορυφορικών οικισμών είναι περιορισμένες. Επίσης, το πολεοδομικό συγκρότημα με την αυστηρή του έννοια συγκεντρώνει σχεδόν το 90% του πληθυσμού της Αττικής. Ένα σημαντικό τμήμα του Νομού Θεσσαλονίκης προς τα ανατολικά, βρίσκεται σε απόσταση έως και ογδόντα χιλιομέτρων από την πόλη, το εύρος επιρροής της οποίας είναι αμφίβολο εάν εκτείνεται σε τέτοια απόσταση, τουλάχιστον με την κρατούσα αντίληψη της μητροπολιτικής

Περιοχής, ως χώρου καθημερινής μετακίνησης εργατικού δυναμικού.

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη, από την μία τις παραπάνω παραμέτρους και σκεπτικό, όπως και το βασικό συμπέρασμα της προηγούμενης υποενότητας (από την εκτίμηση του κανόνα τάξης-

μεγέθους) για εσωτερική χωρική αναδιάρθρωση της Αττικής, μπορεί να ισχυριστεί κανείς με ασφάλεια, ότι το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας ταυτίζεται ουσιαστικά με τα όρια της Περιφέρειας Αττικής (μετά και από την εφαρμογή του Σχεδίου Καλλικράτης). Το ίδιο δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς για το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο, ότι το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών του 1985 περιλαμβάνει όλη σχεδόν την Αττική, ενώ το Ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης μόνο ένα τμήμα του Νομού. Στο ίδιο πνεύμα, λόγω του πληθυσμιακού βάρους της, η Αττική αποτέλεσε τη μοναδική περίπτωση ταύτισης Νομαρχιακού και Περιφερειακού μεγέθους στην ελληνική επικράτεια.

Συνεπώς, στην προσπάθεια εκτίμησης του βαθμού μητροπολιτικής συγκέντρωσης στην Ελλάδα (Pavleas κ.α., 2005), ο πληθυσμός ο οποίος κρίνεται ορθότερο να χρησιμοποιείται τις τελευταίες δεκαετίες, είναι αυτός της Αττικής και όχι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας. Στο παρακάτω Γράφημα 4.16 απεικονίζεται η εξέλιξη του επίπεδου μητροπολιτικής συγκέντρωσης, βάσει του πληθυσμού Π.Σ.Π. και βάσει του πληθυσμού της Αττικής. Ο βαθμός μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα εμφανίζει γενικά αυξητική πορεία, και το 2011 ανέρχεται στο 35,39%.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Με βάση τα πληθυσμιακά μεγέθη, αλλά και τα ευρύτερα γεωγραφικά και οικονομικά τους χαρακτηριστικά, οι βασικές μητροπολιτικές συγκεντρώσεις της χώρας κατατάσσονται στις χαμηλές κλίμακες της διεθνούς και ευρωπαϊκής ιεραρχίας των αστικών κέντρων. Το γεγονός

αυτό συνεπάγεται ότι, τόσο η Αθήνα, όσο και ιδίως η Θεσσαλονίκη, αποτελούν μητροπόλεις μεσαίου μεγέθους και χαμηλής περιφερειακής εμβέλειας. Κατ' επέκταση, καθίσταται αμφίβολο αν τα σημερινά χρόνια, μπορεί να ανακινηθεί 'μητροπολιτικό ζήτημα' και για άλλα αστικά κέντρα της χώρας, πλην Αττικής και Θεσσαλονίκης.

## **4.7 ΣΥΝΟΨΗ- ΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ**

Στο παρόν Κεφάλαιο, κατεβλήθη προσπάθεια για μια ολοκληρωμένη εξέταση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων, σε ότι αφορά τη δομή του, τις διάφορες πτυχές της εξέλιξης του, τις συνιστώσες της δυναμικής του, τις ιδιαιτερότητες και τα βασικά του χαρακτηριστικά.

Η διαμόρφωση του ελληνικού αστικού συστήματος και η εικόνα των ελληνικών πόλεων έως σήμερα, αποτελεί το αποτέλεσμα των ιστορικών συγκυριών που οδήγησαν στη δημιουργία του νεοελληνικού κράτους. Ο αργός ρυθμός εκβιομηχάνισης της χώρας στη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η επιβίωση της μικρής ατομικής ιδιοκτησίας στην ύπαιθρο, παράλληλα με την εμπορευματοποίηση της αγροτικής οικονομίας, η συγκρότηση μιας αστικής τάξης στις πόλεις, διαμόρφωσαν έναν ιδιότυπο αστικό πληθυσμό, με διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτά των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων του 19<sup>ου</sup> αιώνα και των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Οι πολιτικές του ελληνικού κράτους σε οικονομικό, κοινωνικό και διοικητικό επίπεδο, καθώς και οι ιστορικές συγκυρίες, καθόρισαν τις μεταβλητές που διαμόρφωσαν τον σύγχρονο ελληνικό αστικό χώρο. Η εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση, η άναρχη χωροθέτηση των βιομηχανιών, η αποδυνάμωση του αγροτικού χώρου και η εφαρμογή πολιτικών, χωρίς οργανωμένο περιφερειακό σχεδιασμό, αποτέλεσαν βασικούς παράγοντες για τη δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων και την υπερσυγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη

Εξετάζοντας το συνολικό αναπτυξιακό πρότυπο των αστικών κέντρων, η χώρα πέρασε σε ένα όχι και τόσο ισχυρό βιομηχανικό τομέα και σε μία διόγκωση του τομέα των υπηρεσιών. Σε συνδυασμό με τις γεωγραφικές της ιδιαιτερότητες και το σχετικά συγκεντρωτικό διοικητικό σύστημα, δημιουργήθηκε ένα χωρικό "αναπτυξιακό S". Στο επίπεδο εξέλιξης των αστικών ιστών, και κυρίως στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, οι επεκτάσεις συνεχίζονται με τον καθιερωμένο τρόπο. Συνεχίζεται δηλαδή, η αυθαίρετη δόμηση εκτός σχεδίου και η νομοθέτηση των περιοχών αυτών με σταδιακές επεκτάσεις και τροποποιήσεις των σχεδίων και η ενίσχυση των λειτουργικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Η απουσία εξειδίκευσης σε σχέση με το δευτερογενή τομέα και η έλλειψη κλαδικών εξειδικεύσεων (με ορισμένες μικρές εξαιρέσεις) στις ελληνικές πόλεις, υποδηλώνουν τον εσωστρεφή χαρακτήρα της βιομηχανίας και εκφράζουν ουσιαστικά ένα μοντέλο, όπου όλες οι πόλεις ανεξαρτήτως μεγέθους αναπτύσσουν παρόμοιες μεταποιητικές δραστηριότητες,

απευθυνόμενες περισσότερο στην ενδοχώρα τους και λιγότερο στην εθνική ή διεθνή αγορά. Συνολικά, το ελληνικό αστικό σύστημα εκδηλώνει χαμηλό βαθμό εξειδίκευσης και διαφοροποίησης της παραγωγικής βάσης των πόλεων. Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Η ένταση των προβλημάτων του ελληνικού αστικού χώρου είναι ιδιαίτερα αυξημένη, μεγαλύτερη από τα αντίστοιχα προβλήματα των πόλεων των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, και προέρχονται από την αλληλεπίδραση και το συνδυασμό ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της οικονομικής, κοινωνικής και οικιστικής εξέλιξης των αστικών κέντρων.

Το ελληνικό αστικό σύστημα χαρακτηρίζεται από έναν πολύ υψηλό βαθμό συγκέντρωσης με ταυτόχρονο έλλειμμα πόλεων μεσαίου μεγέθους. Στο κρίσιμο ζήτημα της εξέλιξης της μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα, στον επιστημονικό διάλογο επικρατούν δύο απόψεις. Από την μία πλευρά, υποστηρίζεται ότι η μητροπολιτική συγκέντρωση βρίσκεται σε ύφεση με την σταθεροποίηση του πληθυσμού του Π.Σ.Π. και την ταχεία αύξηση του πληθυσμού των μικρότερων πόλεων, και από την άλλη εκτιμάται ότι οι τάσεις τριτογενοποίησης και διεθνοποίησης της οικονομίας συμβάλλουν στην περαιτέρω συγκεντροποίηση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων.

Από την εξέταση της κατανομής τάξης – μεγέθους, παρατηρείται ενίσχυση των μικρών πόλεων. Ωστόσο, από τη μια πλευρά, η μεγάλη πλειοψηφία των μικρών πόλεων βρίσκεται μέσα στα όρια των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, και από την άλλη, ακόμα και η τάση ανακοπής δημιουργίας νέων μικρών πόλεων μέσα στα όρια τους, αντικρούεται από το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες θετικές πληθυσμιακές μεταβολές, την τελευταία κυρίως δεκαετία, παρατηρούνται στις ήδη υπάρχουσες. Η ταχεία ανάπτυξη των μικρών πόλεων δεν αποτελεί, λοιπόν, ένδειξη αποσυγκεντροποίησης του αστικού συστήματος της χώρας, αλλά στοιχείο μιας εσωτερικής χωρικής αποκέντρωσης ή περιαστικοποίησης των δύο μεγαλύτερων αστικών συγκροτημάτων.

Επισημαίνεται συνεπώς (Πετράκος και Μαρδάκης, 1999), ότι ένα θεωρητικά έγκυρο και εμπειρικά τεκμηριωμένο εργαλείο ανάλυσης, όπως η κατανομή τάξης – μεγέθους, μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα, όσον αφορά της τάσεις χωρικής συγκέντρωσης ή εξισορρόπησης ενός αστικού συστήματος. Όπως και στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων, η διερεύνηση της εξέλιξης του συντελεστή Pareto δεν είναι αρκετή. Κρίνεται απαραίτητη η

συμπληρωματική ανάλυση με γεωγραφική διάσταση. Η παρατήρηση αυτή, αναδεικνύει παράλληλα και τις αδυναμίες της αστικής ανάλυσης με χωρική βάση τις πόλεις, αντί των αστικών περιφερειών (όπως αναλύθηκαν στην ενότητα 2.7.3)

Επιπρόσθετα, σε ότι αφορά την συνεχιζόμενη χωρική πόλωση στη χώρα, είναι απαραίτητο να αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις τάσεις μητροπολιτικής εξέλιξης των δύο μεγαλύτερων αστικών περιοχών, και κυρίως της Αθήνας. Από την μία, ο αστικός πυρήνας της πρωτεύουσας δεν είναι πια ελκυστικός και λειτουργικός και προκύπτουν τάσεις αποσυγκέντρωσης. Αυτές οφείλονται στον κορεσμό των αστικών δικτύων, στην περιβαλλοντική υποβάθμιση και στα διάφορα οικονομικοκοινωνικά προβλήματα. Οι συνθήκες οικονομικής κρίσης των προσφάτων ετών, έχουν επιτείνει την συγκεκριμένη τάση. Από την άλλη, οι έντονες τάσεις τριτογενοποίησης τις τελευταίες δύο δεκαετίες, έστω και αν βρίσκονται σε σχετική ύφεση λόγω της κρίσης, λειτουργούν ανασταλτικά στις τάσεις αυτές και τις περιορίζουν στον περιαστικό χώρο της Αθήνας, ενισχύοντας την μητροπολιτική της διάσταση. Σε πλαίσιο λειτουργικών και καθημερινών ροών, η Αθήνα δεν αντιστοιχεί πια μόνο στο πολεοδομικό συγκρότημα, αλλά σε ολόκληρη η Αττική.

Το πιο σημαντικό έλλειμμα του θεσμικού πλαισίου του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, φαίνεται να είναι η απουσία ολοκληρωμένης στρατηγικής για το σχεδιασμό, την οργάνωση και την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Η οικονομική κρίση διαμορφώνει νέες συνθήκες, όπως την υποχώρηση του κρατικού παρεμβατισμού και τη φιλελευθεροποίηση της οικονομίας, τη δημοσιονομική στενότητα, που συνεπάγεται περιορισμό των διαθέσιμων δημοσίων πόρων για το σχεδιασμό και την εφαρμογή του και την ανάγκη για εισαγωγή και ιδιωτικών πόρων. Η έννοια εισαγωγής ενός ολοκληρωμένου αστικού στρατηγικού πλαισίου, με ενσωματωμένη τη διάσταση του μητροπολιτικού σχεδιασμού και διακυβέρνησης, καθίσταται αναγκαία. Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα στην προσπάθεια να αποτραπούν οι αρνητικές εξελίξεις και να αξιοποιηθούν οι νέες δυνατότητες, ώστε να επιλυθούν τα παλαιά προβλήματα.

Σε σχέση με τον χαρακτήρα και το μέγεθος της μητρόπολης, οι μητροπολιτικές λειτουργίες μπορούν να εκτείνονται σε ένα φάσμα κατηγοριών που αφορούν στον στρατηγικό σχεδιασμό, τον συντονισμό των πολιτικών, την εποπτεία και τον έλεγχο, την πληροφόρηση, την τεκμηρίωση, τη διαχείριση προγραμμάτων και ακόμα την εκτέλεση και συντήρηση έργων. Μια ενδεχόμενη μητροπολιτική μεταρρύθμιση στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αφορά όχι μόνο στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, αλλά και τη διαμόρφωση συνθηκών και σχημάτων που θα προάγουν



τις σχέσεις συνεργασίας και ευθύνης και την κοινωνική λογοδοσία για το σύνολο των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη, μέσω της άμεσης εκλογής, της διαβούλευσης και της συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και των πολιτών στη λήψη των αποφάσεων. Για τα θέματα της ανάπτυξης, τα νέα μητροπολιτικά σχήματα θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση της κρίσης, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και για την αξιοποίηση των ευκαιριών, διαμορφώνοντας τις κατάλληλες ισορροπίες ανάμεσα στις ανάγκες μητροπολιτικού επιπέδου και στη διατήρηση και ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας.

Ανεξάρτητα από την όποια διαδικασία διοικητικής αναθεώρησης, η σωστή οριοθέτηση και στατιστική κατάτμηση του αστικού χώρου, μπορεί να προσφέρει εργαλεία εμβάθυνσης των πολιτικών (Λύκος, 2006). Στο διεθνές επίπεδο εμφανίζονται πλέον ορισμοί αστικών παραμέτρων, με σκοπό κατά βάση στατιστικό (π.χ. η απόλυτα ορισμένη μητροπολιτική περιοχή στο Παρίσι, οι πολυεπίπεδες περιφέρειες επιπέδου NUTS I, II και III στο Λονδίνο κ.λπ.), μία εξέλιξη που οδηγεί σαφώς προς αυτή την κατεύθυνση. Η γενικότερη υιοθέτηση τέτοιων πρακτικών θα επιλύσει και το πρόβλημα της συγκρισιμότητας μεταξύ των αστικών φαινομένων διεθνώς.

Σε γενικές γραμμές, η ανάλυση των ζητημάτων χωρικής κατανομής πληθυσμού και δραστηριοτήτων, έχει πολύ ευρύ περιθώριο στη χώρα μας. Η παραγωγική διάρθρωση των ελληνικών αστικών κέντρων, η ικανότητα τους για προσαρμογή στα νέα δεδομένα της διεθνοποίησης, της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και της οικονομικής ύφεσης, η δυναμική του αστικού συστήματος συνολικά, θα πρέπει να αποτελέσουν εστίες περαιτέρω επιστημονικής διερεύνησης.

## **5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ, ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**

Στο Κεφάλαιο αυτό, διερευνώνται τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων και αξιολογούνται μια σειρά από παράμετροι που περιγράφουν και προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, κοινωνικό, πολιτικό πλαίσιο, όπως και το επίπεδο αστικών υποδομών των ελληνικών πόλεων. Η εν λόγω διερεύνηση βασίζεται σε μια εκτενή έρευνα πεδίου στις 51 πόλεις πρωτεύουσες Νομών (Χάρτης 5.1), μέσω του μεθοδολογικού εργαλείου της προσωπικής συνέντευξης με ερωτηματολόγιο, η οποία έλαβε χώρα την περίοδο 2006-2008. Κατόπιν, περιγράφονται λεπτομέρειες για τον τρόπο διεξαγωγής της έρευνας, για τη συνολική μεθοδολογική προσέγγιση, για τα ερευνητικά ερωτήματα και τους τρόπους με τους οποίους αξιοποιήθηκαν τα αποτελέσματα της. Η στατιστική επεξεργασία των εκτιμήσεων των αποδεκτών της έρευνας ερωτηματολογίου, ξεκίνησε με περιγραφική στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων του συνόλου του δείγματος και συνεχίστηκε με συγκριτική ανάλυση και ιεράρχηση των εκτιμήσεων, βάσει των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από κάθε ελληνική πόλη. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε σε ξεχωριστή ενότητα, στην ανάλυση και σχολιασμό των δυνατών και αδύναμων σημείων των έξι μεγαλύτερων αστικών κέντρων, αλλά και των αναπτυξιακών πολιτικών που θεωρούνται περισσότερο κατάλληλες, βάσει των εκτιμήσεων των ερωτώμενων. Υιοθετώντας πιο εξειδικευμένες τεχνικές στατιστικής επεξεργασίας, εφαρμόστηκε έπειτα η μέθοδος της παραγοντικής ανάλυσης (factor analysis), ώστε να αναδειχτούν ορισμένες βασικές υπερ-μεταβλητές, μέσω της ομαδοποίησης των επί μέρους μεταβλητών που αξιολογούνται στις Ενότητες του ερωτηματολογίου. Εν συνεχεία, εφαρμόστηκε η μέθοδος της ανάλυσης κατά συστάδες (cluster analysis), αξιοποιώντας τις υπερ-μεταβλητές της παραγοντικής ανάλυσης, ώστε να δημιουργηθεί ο κατάλληλος αριθμός συστάδων των ελληνικών πόλεων και να σκιαγραφηθεί το αναπτυξιακό προφίλ της κάθε συστάδας.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

## 5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ

### 5.1.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την κατάσταση των ελληνικών πόλεων

Ένας μεγάλος αριθμός μελετών έχει εκπονηθεί τα τελευταία χρόνια εξαιτίας του ενδιαφέροντος, που δείχνει η επιστημονική κοινότητα, σχετικά με τα χαρακτηριστικά της αστικής εξέλιξης. Πολλά σύγχρονα αστικά προβλήματα αντικατοπτρίζουν τις διαδικασίες των διαρθρωτικών μεταβολών που επιτελούνται και επηρεάζουν, όχι μόνο τις μητροπολιτικές περιοχές, αλλά και το συνολικό σύστημα των πόλεων. Οι συγκεκριμένες μεταβολές (Suarez-Villa, 1988), είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι αποτελούν μέρος της συνέχειας της χωρικής εξέλιξης, οι οποίες, παράλληλα, διαμορφώνουν τις αστικές και τις περιφερειακές κοινωνικοοικονομικές δομές με οριστικούς και πολλές φορές μη αναστρέψιμους τρόπους.

Οι ελληνικές πόλεις χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή. Από τη μια πλευρά, αντιμετωπίζουν μια σειρά από νέες προκλήσεις, αλλά και νέες ευκαιρίες, οι οποίες προέρχονται από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον τη φύση του οποίου χρειάζεται να κατανοήσουν για να τις αντιμετωπίσουν με όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικό τρόπο (Παυλέας κ.α., 2007). Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, οι πόλεις δεν αποτελούν πλέον κλειστές πληθυσμιακές ενότητες με σχετική αυτονομία στις επιλογές παραγωγής, απασχόλησης ή ακόμη και χωροθέτησης των δραστηριοτήτων τους. Αντίθετα, αποτελούν όλο και περισσότερο μέρος ενός ευρύτερου συστήματος αστικών κέντρων με λειτουργικές διασυνδέσεις και αλληλεπιδράσεις, που προέρχονται από τις ροές εμπορευμάτων και συντελεστών παραγωγής, τη διάδοση κοινωνικών προτύπων, τη διάχυση της πληροφόρησης, της καινοτομίας και των τεχνολογικών και παραγωγικών προτύπων. Με αυτή την έννοια, οι πόλεις υπόκεινται σε μια συνεχή διαδικασία εξέλιξης που ενσωματώνει, τόσο στοιχεία δημιουργίας, όσο και στοιχεία καταστροφής, τις αιτίες και τα αποτελέσματα των οποίων οι ενδιαφερόμενοι συχνά αδυνατούν να αντιληφθούν εγκαίρως. (Petraikos και Economou, 2004· Pavleas κ.α., 2005· Παυλέας κ.α., 2007)

Οι ελληνικές πόλεις έχουν στην πλειοψηφία τους συσσωρεύσει πολύπλοκα προβλήματα, που συσχετίζονται με την οικονομική διάρθρωση, την πολεοδομική οργάνωση, την κοινωνική συνοχή, την ποιότητα των υποδομών και την ποιότητα του περιβάλλοντός τους, τα οποία συχνά επηρεάζουν με αρνητικό τρόπο την ζωή και τη συμπεριφορά των κατοίκων τους. Σε κάποιο βαθμό, τα προβλήματα αυτά απλά αντανakλούν τα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αποτελώντας τη χωρική έκφραση του μεταπολεμικού μοντέλου ανάπτυξης της χώρας. Σε μεγάλο

όμως βαθμό, αντανακλούν την ανεπάρκεια των πολιτικών που έχουν ασκηθεί καθώς και την ουσιαστική έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε αστικό επίπεδο (Πετράκος και Μαρδάκης, 1999· Παυλέας κ.α., 2007).

Στο πλαίσιο αυτό, οι ελληνικές πόλεις (Πετράκος, 2008) αποτελούν απεικόνιση του παραγωγικού συστήματος, της κοινωνικής μας διάρθρωσης, της θεσμικής συγκρότησης, και της αισθητικής στον χώρο. Είναι πόλεις με έντονη παραοικονομία και συρρικνωμένη βιομηχανία, ενώ η οικονομική δραστηριότητα σε όλους τους τομείς κυριαρχείται από την μικρή οικογενειακή επιχείρηση. Η μικρή επιχείρηση, η οποία κυριαρχεί στην οικονομία και η μικρή ιδιοκτησία η οποία κυριαρχεί στην αγορά γης και κατοικίας, είναι οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος. Οι πόλεις γενικά, είναι ζωντανοί οργανισμοί που μεγαλώνουν, εξελίσσονται, αναπτύσσονται ή παρακμάζουν κάτω από την επίδραση ενδογενών και εξωγενών παραγόντων, οι οποίοι συσχετίζονται με την παραγωγική τους διάρθρωση, τη γεωγραφική τους θέση, το ανθρώπινο δυναμικό, τις επιλογές τους και τις αλλαγές στο ευρύτερο τους περιβάλλον. Οι αστικές συγκεντρώσεις στη χώρα, παράγουν περιορισμένο εύρος σύγχρονων προϊόντων και υπηρεσιών, τα οποία συχνά έχουν δυσκολίες προώθησης στις διεθνείς αγορές και εισάγουν το μεγαλύτερο μέρος της κατανάλωσής τους. Η περιορισμένη ανταγωνιστικότητα τους αντανακλάται στην χαμηλή ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας. Οι πόλεις διαφέρουν μεταξύ τους, δεν έχουν όλες το ίδιο μέγεθος, την ίδια κοινωνική και παραγωγική διάρθρωση, τις ίδιες προοπτικές ή τα ίδια προβλήματα. Επιπλέον, είναι αισθητικά υποβαθμισμένες, έχουν πυκνή δόμηση, έλλειψη δημόσιων χώρων, έλλειψη βασικών αστικών υποδομών και αναπτύσσονται άναρχα χωρίς ταυτότητα και με παντελή απουσία του αστικού σχεδιασμού. Πρέπει επίσης να επισημανθεί, ότι οι πόλεις είναι ιδιωτικές. Ο ιδιωτικός χώρος είναι ο απόλυτος κυρίαρχος στις ελληνικές πόλεις και έχει καταλάβει, όχι μόνο τους πιθανούς ελεύθερους χώρους πρασίνου και αναψυχής, αλλά και τους απαραίτητους χώρους για τις βασικές οδικές υποδομές. Είναι παράδοξο, σε μια χώρα με τόσο μεγάλη εξάρτηση από το δημόσιο τομέα, να υπάρχουν ελάχιστοι δημόσιοι χώροι στις πόλεις.

Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η κρίση είναι σε εξέλιξη και όποια προσπάθεια σε αυτό το στάδιο να εκτιμήσει κανείς το περιφερειακό

αλλά και το αστικό αποτύπωμα της, δίνει μια ‘στιγμιαία’ εικόνα και όχι ενδεικτικές μέσο ή μακροπρόθεσμες προοπτικές. Είναι όμως αρκετά ασφαλές να ισχυριστεί κανείς, ότι η κρίση και η δημοσιονομική στενότητα που την συνοδεύει, επιταχύνουν τις αλλαγές στη δομή της οικονομίας των περιφερειών και των πόλεων, δημιουργώντας απειλές, και εντείνοντας τα προβλήματα στις πόλεις (Παυλέας και Πετράκος, 2012).

Η προαναφερθείσα έλλειψη συγκεκριμένης αστικής στρατηγικής οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανυπαρξία πληροφοριών για την οικονομική οργάνωση των πόλεων, τις παραγωγικές τους εξειδικεύσεις, το επίπεδο ανάπτυξης τους και το επίπεδο του κοινωνικού και οικονομικού τους εξοπλισμού. Η αδυναμία αυτή (που μας καθιστά μοναδική εξαίρεση στην Ευρωπαϊκή Ένωση), είναι κρίσιμη, καθώς εμποδίζει τη διαμόρφωση μιας συνολικότερης αντίληψης σχετικά με τα πραγματικά προβλήματα και τις ανάγκες, και δυσχεραίνει την υλοποίηση πολιτικών που να στηρίζονται στις τοπικές δυναμικές, αλλά και σε ένα ευρύτερο εθνικό σχέδιο ανάπτυξης για τις πόλεις. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να αναζητηθεί μέσα από την κατανόηση, την ανάλυση και το διάλογο σε όλα τα επίπεδα, για τη θέση κάθε ελληνικής πόλης, ή ενότητας πόλεων στο νέο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999· Παυλέας και Πετράκος, 2005).

### **5.1.2 Σκοπιμότητα της έρευνας πεδίου**

Η παρούσα έρευνα αποτελεί μέρος ευρύτερης έρευνας που χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος Πυθαγόρας II: Το Ελληνικό Σύστημα Αστικών κέντρων, Διαρθρωτικοί μετασχηματισμοί, Κοινωνική Συνοχή και Στρατηγικές Ισόρροπης Ανάπτυξης (ΕΠΕΑΕΚ II, κωδικός έργου: 52206.25 στην Επιτροπή Ερευνών), με επιστημονικό υπεύθυνο τον Καθηγητή Γεώργιο Πετράκο, μεταδιδάκτορα τον Δρ. Πασχάλη Αρβανιτίδη και βασικό ερευνητή τον συγγραφέα της παρούσας διατριβής.

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι, αρχικά η κατανόηση των παραμέτρων που καθορίζουν την κοινωνικοοικονομική διάρθρωση των ελληνικών πόλεων, και ειδικότερα, η καταγραφή των πιο σημαντικών συνιστωσών του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος του ελληνικού αστικού χώρου, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ίδιων των κατοίκων για τις πόλεις τους, από το ερευνητικό μεθοδολογικό εργαλείο του ερωτηματολογίου. Έπειτα, επιδιώκεται η δημιουργία ενός οικονομετρικού μοντέλου (6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο), που να ερμηνεύει την οικονομική ανάπτυξη (ή συρρίκνωση) των πόλεων τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης, βάσει μιας σειράς μεταβλητών που μετρούν την ποιότητα των υποδομών, της οικονομίας, του κοινωνικού

πλαisiού, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, αξιοποιώντας τις εκτιμήσεις των κατοίκων από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, αλλά και διαθέσιμα ή σύνθετα δευτερογενή στατιστικά στοιχεία. Εν συνεχεία, αξιοποιώντας την σύνθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας, γίνεται προσπάθεια κατάθεσης κατευθύνσεων για την προώθηση μιας στρατηγικής ισόρροπης ανάπτυξης του ελληνικού αστικού συστήματος.

Η χρησιμότητα της έρευνας στο σχεδιασμό και άσκηση αστικής πολιτικής είναι προφανής, καθώς προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα του ελληνικού αστικού συστήματος, η οποία είναι απαραίτητη για το σχεδιασμό και τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων, τόσο σε τοπικό όσο και εθνικό επίπεδο. Επίσης, εμπειριστατωμένη γνώση της διάρθρωσης, μεταβολών και προβλημάτων του αστικού χώρου, ορθολογικοποιεί την κατανομή των πόρων και αποτελεί τη βάση για αναζήτηση χρηματοδότησης, τόσο από εθνικά, όσο και ευρωπαϊκά κονδύλια.

Ειδικότερα, η έρευνα θα προσπαθήσει να δώσει απαντήσεις στα εξής ερωτήματα:

- Ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησης των πολιτών από τη ζωή στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν τον τομέα των αστικών υποδομών και της αγοράς γης στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν τον τομέα της οικονομίας και της ανάπτυξης στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν τον τομέα του αστικού περιβάλλοντος και του κοινωνικών συνθηκών στην πόλη τους;
- Πως αξιολογούν οι κάτοικοι τους παράγοντες που προσδιορίζουν το πλαίσιο διοίκησης και εφαρμογής πολιτικών στην πόλη τους;
- Ποιες είναι οι προσδοκίες και ποια η εκτίμηση των πολιτών για τις μελλοντικές εξελίξεις στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον της πόλης τους;
- Ποια θεωρούν οι πολίτες ότι είναι τα δυνατά και αδύναμα σημεία, αλλά και οι ευκαιρίες και οι απειλές για την περιοχή τους;
- Ποιός είναι ο ρόλος συγκεκριμένων χαρακτηριστικών στην ανάπτυξη των πόλεων (όπως ο βαθμός τριτογενοποίησης της οικονομίας, το μέγεθος, η χρήση υψηλής τεχνολογίας, ο βαθμός καινοτομίας, το μορφωτικό επίπεδο του εργατικού δυναμικού και η ποιότητα εκπαίδευσης, η ποιότητα φυσικών, τεχνητών, κοινωνικών και πολιτισμικών υποδομών, η ποιότητα περιβάλλοντος, η αγορά γης, η ύπαρξη δικτύων συνεργασίας, ο βαθμός προσπελασιμότητας, η γεωγραφική θέση ή άλλοι γεωγραφικοί παράγοντες), σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του δείγματος;

- Ποιες είναι οι πόλεις που παρουσιάζουν καλύτερες επιδόσεις ή μεγαλύτερη αναπτυξιακή υστέρηση; Είναι δυνατόν να ομαδοποιηθούν βάσει κοινών χαρακτηριστικών;
- Ποιοι είναι οι παράγοντες που επιδρούν σε μεγαλύτερο βαθμό στο επίπεδο ευημερίας των πολιτών στα πρόσφατα χρόνια της κρίσης και με ποιο τρόπο;

Η έρευνα είναι σημαντική και σε ακαδημαϊκό επίπεδο, καθώς θα παρουσιαστεί μια ολοκληρωμένη καταγραφή των οικονομικών και κοινωνικών δομικών συνθηκών των ελληνικών πόλεων, κάτι το οποίο απουσιάζει από τη διεθνή βιβλιογραφία. Μια τέτοια έρευνα μπορεί και πρέπει να αποτελέσει τη βάση για περαιτέρω έρευνα στο ελληνικό αστικό σύστημα και στις σχέσεις του με το ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων, για του οποίου τη δομή, διάρθρωση και εξέλιξη έχει εκπονηθεί ένας σημαντικός αριθμός μελετών.

Τέλος, η παρούσα έρευνα έχει σαφώς και επιχειρησιακό χαρακτήρα. Η χρησιμότητα του επεκτείνεται και στον ιδιωτικό τομέα, καθώς παρέχοντας μια ολοκληρωμένη εικόνα των ελληνικών πόλεων, μπορεί να αποτελέσει τη βάση για εμπειριστατωμένες επενδυτικές ή χωροθετικές αποφάσεις.

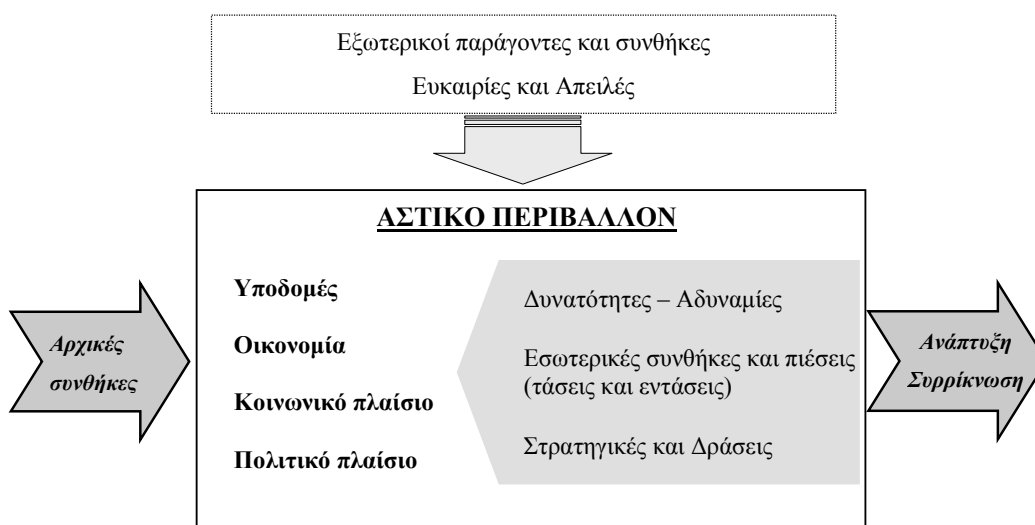


## 5.2 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ

Η παρούσα έρευνα πεδίου υιοθετεί μια συνδυαστική προσέγγιση στο αστικό ζήτημα, η οποία εστιάζει στην ανάλυση των φυσικών και τεχνικών υποδομών, των οικονομικών συνθηκών, των κοινωνικών χαρακτηριστικών και του πολιτικού πλαισίου μιας περιοχής, λαμβάνοντας όμως υπόψη και τις δυναμικές και διεργασίες του διεθνούς κοινωνικο-πολιτικο-οικονομικού συστήματος (βλέπε Γράφημα 5.1). Σε αυτό το πλαίσιο, ο αστικός χώρος αντιμετωπίζεται ως ένα πολύπλοκο, ανοιχτό και δυναμικά εξελισσόμενο σύστημα, το οποίο αναπαράγεται και μετασχηματίζεται ως αποτέλεσμα διεργασιών εναρμόνισης εξωτερικών πιέσεων και εσωτερικών διευθετήσεων. Η αναπτυξιακή προοπτική των πόλεων εναπόκειται στην “αγωγιμότητα” του “αστικού περιβάλλοντος” και στην ικανότητά του να προλαμβάνει και να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και περιστάσεις.

Αναλυτικότερα, ο αστικός χώρος (Πυθαγόρας II, 2008) ή το αστικό περιβάλλον είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι συνίσταται, σε γενικές γραμμές, στα βασικά δομημένα και τεχνικά χαρακτηριστικά (υποδομές), στις αστικές οικονομικές λειτουργίες και δραστηριότητες (οικονομία), στις κοινωνικές λειτουργίες, σχέσεις και δραστηριότητες (κοινωνικό πλαίσιο) και τέλος στις πολιτικές σχέσεις και δραστηριότητες, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η εφαρμογή των πολιτικών (πολιτικό πλαίσιο).

Γράφημα 5.1: Θεωρητικό πλαίσιο για το αστικό περιβάλλον



πηγή: ίδια κατασκευή

Πηγή: Πυθαγόρας II, 2008

Το αστικό περιβάλλον, ως ένα ανοιχτό και δυναμικά εξελισσόμενο σύστημα, δέχεται επιδράσεις από εξωτερικούς, αλλά και εσωτερικούς παράγοντες και συνθήκες. Σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις αστικές οικονομικές μεταβολές, άρα και το αστικό περιβάλλον, αποτελούν η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας και της κοινωνίας της πληροφορίας, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων και η διαδικασία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Στο ίδιο πλαίσιο ανήκουν και οι γενικότερες κοινωνικές τάσεις και πληθυσμιακές δυναμικές και βέβαια η αναδιάρθρωση της οικονομίας με βασικότερη παράμετρο την έξαρση του τομέα παροχής υπηρεσιών. (Πυθαγόρας II, 2008)

Οι προαναφερθέντες παράγοντες, υπό το πρίσμα μιας μακροχρόνιας διαδικασίας, δημιουργούν τις εξωτερικές εκείνες συνθήκες που είναι δυνατό, από τη μία να αναδείξουν μια σειρά ευκαιριών για την επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης ενός αστικού χώρου, και από την άλλη να ευνοήσουν μια σειρά από απειλές για την οικονομική κατάσταση και το επίπεδο ευημερίας μιας πόλης. Εξετάζοντας τις εσωτερικές διεργασίες του αστικού χώρου, οι παραπάνω παράγοντες επιδρούν σε σημαντικό βαθμό στη σύσταση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων, των αδυναμιών αλλά και των εσωτερικών συσχετισμών που χαρακτηρίζουν ένα αστικό κέντρο, με αποτέλεσμα να αναζητούνται οι κατάλληλες στρατηγικές και πολιτικές για τη βελτίωση των συνθηκών στα τέσσερα συστατικά του αστικού περιβάλλοντος (υποδομές, οικονομία, κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο).

Σε συνολική ανάλυση και σύμφωνα πάντα με το Γράφημα 5.1, το αστικό περιβάλλον μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας δυναμικός και ζωντανός μηχανισμός, ο οποίος ξεκινώντας από συγκεκριμένες αρχικές συνθήκες και μετά από την επίδραση εσωτερικών ή εξωτερικών διεργασιών, είναι δυνατόν να ακολουθήσει μια πορεία είτε προς ανάπτυξη, είτε προς συρρίκνωση σε διάφορους τομείς. (Πυθαγόρας II, 2008)

Όπως αναλύθηκε πιο πάνω, οι αστικές υποδομές, οι οικονομικές συνθήκες, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και το πολιτικό πλαίσιο μιας περιοχής καθορίζονται από μια σειρά μεταβλητές οι οποίες επηρεάζουν τη δυνατότητα της πόλης για ανάπτυξη (Πίνακας 5.1). Ειδικότερα, ο παρακάτω Πίνακας είναι συμπληρωματικός στο σχολιασμό του Γραφήματος 5.1, μιας και αναφέρεται στα συστατικά χαρακτηριστικά κάθε μίας από τις τέσσερις παραμέτρους που διαμορφώνουν το αστικό περιβάλλον. Ο βαθμός αλληλεπίδρασης των συγκεκριμένων συστατικών, είτε κάθετα, είτε οριζόντια, δημιουργούν μέσα στο χρόνο το αναπτυξιακό προφίλ μιας πόλης και καθορίζουν τη δυναμική και τις προοπτικές ανάπτυξης της.

Όσον αφορά στις υποδομές, είναι βέβαιο ότι η αστική ανάπτυξη επηρεάζεται από τις μεταβολές στις αξίες γης και ακινήτων, από το βαθμό δικτύωσης και το επίπεδο των αστικών συγκοινωνιών και επικοινωνιών. Στο ίδιο πλαίσιο, συστατικά αποτελούν οι εκπαιδευτικές υποδομές, όπως και η επάρκεια και η ποιότητα των υπηρεσιών υγείας που παρέχονται. Τέλος, ο βαθμός παρουσίας και ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί βασικό στοιχείο για το επίπεδο των 'αρχικών συνθηκών' ενός αστικού κέντρου.

Σχετικά με την αστική ανάπτυξη στον οικονομικό τομέα, πρωταρχικοί παράγοντες αποτελούν η προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων, κεφαλαίων και ξένων επενδύσεων. Η εισροή των κεφαλαίων αυτών, είναι αυτονόητο ότι θα έχει ως πρώτες επιπτώσεις τη δημιουργία επιχειρήσεων και νέων θέσεων εργασίας και κατ' επέκταση μια σειρά από αλυσιδωτές επιδράσεις αναβάθμισης των επιχειρηματικού και επενδυτικού περιβάλλοντος. Ο βαθμός καινοτομίας και τα δίκτυα των επιχειρήσεων (είτε εθνικά, είτε διεθνή) συνεπικουρούν ως παράγοντες κλειδιά για την επίτευξη της οικονομικής αστικής ανάπτυξης. Στον ίδιο τομέα, σημαντικά στοιχεία είναι ακόμη ο βαθμός τριτογενοποίησης, σε συνδυασμό με το επίπεδο και την εξειδίκευση των παρεχόμενων υπηρεσιών και η ύπαρξη και λειτουργία των Πανεπιστημιακών ιδρυμάτων με άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού.

Οι παράγοντες που διαμορφώνουν το κοινωνικό πλαίσιο, αφορούν αρχικά στη σύνθεση του πληθυσμού (και ειδικότερα στις πληθυσμιακές μεταβολές και στη μετανάστευση) και απευθύνονται μετέπειτα στα ευρύτερα κοινωνικά προβλήματα όπως είναι η ανεργία, η εγκληματικότητα, οι κοινωνικοί αποκλεισμοί κτλ. Στο ίδιο πνεύμα, η ευημερία των κατοίκων που δημιουργούν και εκμεταλλεύονται τον αστικό χώρο, επηρεάζεται από το μορφωτικό τους επίπεδο, ενώ σε γενικότερα πλαίσια η αστικές μεταβολές καθορίζονται και από το εύρος των κοινωνικών δικτύων και το πνεύμα συνεργασίας που βρίσκεται σε εξέλιξη. Το ποσοστό βελτίωσης (πάντα υπό σχετικούς όρους) και αναβάθμισης των προαναφερθέντων παραγόντων μεταφράζεται και σε αύξηση της κοινωνικής συνοχής ενός αστικού κέντρου.

**Πίνακας 5.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την αστική ανάπτυξη**

Υποδομές	Οικονομία	Κοινωνικό πλαίσιο	Πολιτικό πλαίσιο
Γη και ακίνητα	Συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων	Πληθυσμός (συν πληθυσμιακές μεταβολές και μετανάστευση)	Εθνικές αναπτυξιακές πολιτικές και προγράμματα ΕΕ
Δικτύωση (συγκοινωνίες και επικοινωνίες)	Εισροή κεφαλαίου και ξένων επενδύσεων (FDI)	Ανεργία	Στρατηγικός σχεδιασμός και διαχείριση
Ποιότητα ζωής (συν φυσικό περιβάλλον και πολιτισμός)	Τριτογενοποίηση	Κοινωνικά προβλήματα	Πολιτική συναίνεση – πολιτική σύγκρουση
Υγεία και κοινωνικές υποδομές	Παροχή προηγμένων υπηρεσιών	Εγκληματικότητα	Συμμετοχή σε δίκτυα πόλεων
Εκπαίδευση	Παροχή γνώσης (πανεπιστήμια και ερευνητικά ιδρύματα)	Μορφωτικό επίπεδο	Προβολή πόλης
	Επιχειρηματικότητα	Κοινωνική συνοχή	Φορολογία σε τοπικό επίπεδο
	Καινοτομία	Κοινωνική ποικιλία	Γραφειοκρατία
	Δίκτυα επιχειρήσεων	Κοινωνικά δίκτυα και συνεργασία	

Πηγή: Πυθαγόρας II, 2008

Σε τελική ανάλυση, για τη μετάβαση ενός αστικού χώρου από ορισμένες αρχικές συνθήκες σε μια πορεία επιτυχημένης αστικής ανάπτυξης, η ύπαρξη κατάλληλων πολιτικών παραγόντων θεωρείται επιβεβλημένη. Το πολιτικό αυτό πλαίσιο, σε σχέση με τη μακροκλίμακα, αφορά στο είδος και την εφαρμογή των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών και προγραμμάτων, στον αστικό στρατηγικό σχεδιασμό (εφόσον υιοθετείται) και στο βαθμό επιτυχίας της προβολής της πόλης προς τα έξω (εφόσον πάλι υιοθετούνται αντίστοιχες πρωτοβουλίες). Όσον αφορά στην πολιτική μικροκλίμακα, οι αστικές μεταβολές επηρεάζονται από το βαθμό της γραφειοκρατίας, τη διάρθρωση της φορολογίας και τη γενικότερη πολιτική νοοτροπία των πολιτών, είτε αυτή τείνει προς την συναίνεση, είτε προς τη σύγκρουση.

### 5.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Η υιοθέτηση του θεωρητικού αυτού πλαισίου επιβάλλει και συνεπάγεται μια πλουραλιστική μεθοδολογική προσέγγιση με διαστάσεις, τόσο ποσοτικές, όσο και ποιοτικές. Ο συνδυασμός ποσοτικών και ποιοτικών πληροφοριών είναι απόλυτα θεμιτός σε μια τέτοια μελέτη σύνθετων κοινωνικοοικονομικών φαινομένων, γιατί προσφέρουν μια ολοκληρωμένη εικόνα, βελτιώνουν την εγκυρότητα (validity) και προάγουν την πολυφωνία στην έρευνα (Arvanitidis, 2003). Απώτερος σκοπός είναι η δημιουργία ενός μοντέλου που να ερμηνεύει την οικονομική ανάπτυξη (ή συρρίκνωση) των πόλεων βάσει μιας σειράς μεταβλητών που είτε μετρούν την ποιότητα των υποδομών, της οικονομίας, του κοινωνικού πλαισίου και των πολιτικών, είτε περιγράφουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι στη διεθνή βιβλιογραφία εντοπίζονται μια σειρά από έρευνες με παρόμοιο περιεχόμενο σε παγκόσμιο βεληνεκές, βάσει στοιχείων που προέρχονται από τη βάση δεδομένων 'Παγκόσμια Έρευνα Αξιών'<sup>14</sup>, με απώτερο στόχο τη διερεύνηση των συνθηκών διαβίωσης και του επιπέδου ικανοποίησης των κατοίκων, από τη ζωή στις πόλεις. Σε γενικές γραμμές, προκύπτει ότι ο βαθμός ικανοποίησης των πολιτών από την αστική καθημερινότητα, εξαρτάται από γεωγραφικά χαρακτηριστικά, από το επίπεδο ανάπτυξης της πόλης και το βαθμό αστικοποίησης (Diener και Seligman, 2004· Berry και Okulicz-Kozaryn, 2009).

Σε μεθοδολογικό επίπεδο, η παρούσα έρευνα πεδίου έχει ως σκοπό να συλλέξει στοιχεία για να απαντήσει σε μια σειρά από ερωτήματα που αφορούν στα ελληνικά αστικά κέντρα. Η συλλογή των ποιοτικών και ποσοτικών δεδομένων έλαβε χώρα με την υιοθέτηση και αξιοποίηση του μεθοδολογικού εργαλείου του ερωτηματολογίου.

Το ερωτηματολόγιο, σε γενικές γραμμές, αποτελεί ένα τυποποιημένο σχέδιο για τη συλλογή και την καταγραφή εξειδικευμένης και συναφούς με ένα θέμα πληροφόρησης με σχετική ακρίβεια και πληρότητα. Με άλλα λόγια, καθοδηγεί τη διαδικασία συλλογής των πληροφοριών και προωθεί την καταγραφή τους με συστηματικό τρόπο (Luck και Rubin, 1987). Η κατάρτιση του ερωτηματολογίου, λόγω των παραπάνω ιδιοτήτων, αποτελεί την πλέον κρίσιμη και λεπτή

---

<sup>14</sup> World Values Survey, <http://www.worldvaluessurvey.org/>

εργασία, καθοριστικής σημασίας για την επιτυχία μιας έρευνας πεδίου. Λέγεται χαρακτηριστικά, ότι καμία στατιστική έρευνα δεν μπορεί να είναι καλύτερη από το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε σ' αυτή (Moser και Kalton, 1977).

Κατά την κατάρτιση του ερωτηματολογίου για την συγκεκριμένη έρευνα, ελήφθησαν υπόψη και εφαρμόστηκαν οι απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές (Παπάνης, 2007). Ειδικότερα, συνυπολογίστηκαν τα χαρακτηριστικά του δείγματος, οπότε και υιοθετήθηκε στις ερωτήσεις φρασεολογία σχετική με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του αστικού χώρου, όχι όμως ιδιαίτερα επιτηδευμένη και δυσνόητη. Οι ερωτήσεις διατυπώθηκαν με απλό τρόπο, ώστε να είναι δυνατό να απαντηθούν από ερωτώμενους όλων των εκπαιδευτικών επιπέδων. Στο ίδιο πλαίσιο, αποφεύχθηκε ειδική ορολογία, ενώ λήφθηκε μέριμνα για τη διασφάλιση της συνοχής και της οργανικής σύνδεσης των επιμέρους ερωτημάτων μεταξύ τους. Συγγενή ερωτήματα, π.χ. για την οικονομία και την ανάπτυξη, εμφανίζονται στο ερωτηματολόγιο ομαδοποιημένα προκειμένου να διευκολύνεται η σκέψη και η μνήμη του ερωτώμενου. Λαμβάνοντας επίσης υπόψη, το γεγονός ότι η αρτιότητα εμφάνισης του ερωτηματολογίου από τεχνικής απόψεως επηρεάζει σημαντικά το βαθμό ανταπόκρισης του κοινού, διασφαλίστηκε η καλή ποιότητα χαρτιού και εκτύπωσης, ώστε να ενισχύεται το ενδιαφέρον του δείγματος για πληρέστερες απαντήσεις. Οι διάφορες κατηγορίες ερωτήσεων συνοδεύονταν επίσης, από σύντομες και βασικές οδηγίες για τον τρόπο συμπλήρωσης, ενώ είχε προβλεφθεί παράλληλα χώρος για την κωδικοποίηση των απαντήσεων, ώστε να καταστεί ευκολότερη η ηλεκτρονική εισαγωγή των στοιχείων. Ο τύπος των ερωτήσεων που προτιμήθηκε ήταν κυρίως κλειστού τύπου, με μια τακτική κλίμακα για την αξιολόγηση των επιμέρους παραμέτρων, ενώ υπήρχαν και ερωτήσεις επιλογής προτίμησης από ένα συγκεκριμένο πεδίο επιλογών. Τέλος, το ερωτηματολόγιο συνοδευόταν από έγγραφες οδηγίες προς του ερευνητές για τον τρόπο που οργανωνόταν η έρευνα πεδίου και τη διαδικασία συλλογής κατανομής και συλλογής των ερωτηματολογίων. Ειδικά σεμινάρια εκπαίδευσης είχαν προηγηθεί προς ερευνητές – αντιπροσώπους, για τον τρόπο προσέγγισης και χειρισμού του κοινού και την αντιμετώπιση τυχών δυσκολιών.

Η έρευνα έλαβε χώρα την περίοδο ετών 2006 έως 2008 και το ερωτηματολόγιο αποσκοπούσε στο να καταγράψει τη στάση και τις εκτιμήσεις των κατοίκων κάθε πόλης. Διενεμήθη στις 51 πόλεις πρωτεύουσες (πρώην) Νομών και νυν Περιφερειακών Ενοτήτων (μετά το Σχέδιο

Καλλικράτης<sup>15</sup>) και συμπληρώθηκε από άτομα που κατέχουν μια σημαντική θέση στις υπηρεσίες διοίκησης, σχεδιασμού ή εκπαίδευσης της εκάστοτε πόλης. Οι πρωτεύουσες των Νομών επελέγησαν, διότι καλύπτουν χωρικά το σύνολο της κατανομής του αστικού πληθυσμού στην επικράτεια, αποτελούν ως επί το πλείστον το μεγαλύτερο αστικό κέντρο στον Νομό, και συγκεντρώνουν την πλειονότητα των διοικητικών και αστικών λειτουργιών. Μόνο στην περίπτωση του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, επελέγη το αστικό κέντρο του Αγρινίου, λόγω της μεγάλης διαφοράς πληθυσμιακού μεγέθους και του συνεπαγόμενου εντονότερου αστικού χαρακτήρα, σε σχέση με την, για ιστορικούς λόγους, πρωτεύουσα Μεσολόγγι.

Παράλληλα, το ερωτηματολόγιο διενεμήθη και σε ιδιωτικούς φορείς που λόγω δραστηριότητας έχουν μια ικανοποιητική γνώση των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών της πόλης τους και μια περισσότερο έγκυρη άποψη πάνω στις προοπτικές ανάπτυξης της. Πρέπει να τονιστεί, ότι την συγκεκριμένη περίοδο, η διοικητική διαίρεση της χώρας στηριζόταν ακόμα στο Σχέδιο Καποδίστριας (με την ύπαρξη των Νομών), και όχι στο Σχέδιο Καλλικράτης (με την πρόβλεψη των Περιφερειακών Ενοτήτων αντί Νομών).

Όσον αφορά στη διαδικασία που ακολουθήθηκε, εφαρμόστηκε η μέθοδος της προσωπικής συνέντευξης, ενώ το σύνολο του «πληθυσμού της έρευνας» αποτελείται από διευθυντές, προϊστάμενους ή απλά στελέχη δημοτικών και νομαρχιακών υπηρεσιών, που αφορούν σε τομείς, όπως η τοπική ανάπτυξη, η οικονομική και κοινωνική οργάνωση, οι υποδομές, το περιβάλλον, ο πολιτισμός κτλ.,. Επίσης, το δείγμα περιλαμβάνει προέδρους των τοπικών επιμελητηρίων (εμπορικό, ΤΕΕ, κτλ.), εκπροσώπους των επαγγελματικών συλλόγων (π.χ. ξενοδόχων) και εκπροσώπων κοινωνικών συλλόγων ή φορέων πολιτών (π.χ. Σύλλογος Φίλων Περιβάλλοντος). Το σύνολο του δείγματος γενικά, συνίσταται σε ιδιαίτερα 'πληροφορημένους πολίτες' (θα εξηγηθεί παρακάτω). Αναλυτικότερα, το εύρος των υπηρεσιών και οργανισμών διανομής του ερωτηματολογίου αφορούσε σε:

- Διευθύνσεις Νομαρχιών
- Διευθύνσεις και Οργανισμούς Δήμων

---

<sup>15</sup> Το Πρόγραμμα Καλλικράτης, ή ακριβέστερα 'Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης', καλείται ο ελληνικός νόμος 3852/2010, με τον οποίο μεταρρυθμίστηκε η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας το 2011 και επανακαθορίστηκαν τα όρια των μονάδων αυτοδιοίκησης, ο τρόπος εκλογής των οργάνων και οι αρμοδιότητές τους.

- Αναπτυξιακές Εταιρείες, δημόσιες και ιδιωτικές
- Τ.Ε.Δ.Κ. (Τοπικές Ενώσεις Δήμων και Κοινοτήτων)
- Διευθύνσεις Περιφέρειας και Πολεοδομίας
- ΑΕΙ, ΤΕΙ, ΙΕΚ, Κέντρα Κατάρτισης και Σχολεία (σε διδάσκοντες ή ερευνητές)
- Τεχνικό, Βιομηχανικό και Εμπορικό Επιμελητήριο
- Περιβαλλοντικοί οργανισμοί και Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις
- Ο.Α.Ε.Δ.
- Τραπεζικά ιδρύματα

Το μέγεθος του δείγματος της έρευνας, και με βάσει τον αστικό πληθυσμό της χώρας, θα έπρεπε να ανέρχεται σε ορισμένες δεκάδες χιλιάδες αποδεκτών, προκειμένου να ικανοποιεί τις αρχές της στατιστικής δειγματοληψίας. Ωστόσο, επειδή ένα τέτοιο πλαίσιο δεν ήταν εφικτό, από άποψη οικονομικών, αλλά και χρονικών πόρων, το γενικότερο πνεύμα της διανομής του ερωτηματολογίου αφορά στη συλλογή ‘ποιοτικής πληροφορίας’ και στοχεύει σε ‘πληροφορημένους πολίτες’, πάνω σε ευρύτερα θέματα ανάπτυξης και πολιτικής της πόλης τους. Το μέγεθος του δείγματος εξαρτάται εν μέρει από τον πληθυσμό της πόλης, ωστόσο υπάρχει ένας ελάχιστος κρίσιμος αριθμός για την κάθε πόλη, ο οποίος έχει καθοριστεί στο επίπεδο των πενήντα (50) ερωτηματολογίων. Για τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης υπάρχει ιδιαίτερη αντιμετώπιση και υιοθετήθηκε η μέθοδος της στρωματοποιημένης δειγματοληψίας, λόγω του εξαιρετικά μεγαλύτερου συγκριτικά μεγέθους τους. Κατ’ επέκταση, ο αριθμός των ερωτηματολογίων που συλλέγεται από την Αθήνα είναι περίπου τετρακόσια (400), ενώ από τη Θεσσαλονίκη περίπου διακόσια πενήντα (250). Για τις μεσαίες πόλεις της Λάρισας, του Βόλου, της Πάτρας και του Ηρακλείου ο ελάχιστος αριθμός ερωτηματολογίων είναι 60. Με την ολοκλήρωση της συλλογής των ερωτηματολογίων από τις 51 ελληνικές πόλεις, το συνολικό δείγμα διαπιστώθηκε ότι ανέρχεται στον αριθμό των 3023.

Η δομή του ερωτηματολογίου<sup>16</sup> συνίσταται σε μια σειρά ερωτήσεων διερεύνησης χαρακτηριστικών ποιότητας και επάρκειας: των υποδομών, της παραγωγικής διάρθρωσης, των στρατηγικών ανάπτυξης, των κοινωνικών δομών, της αγοράς γης, του αστικού και φυσικού

---

<sup>16</sup> Το ερωτηματολόγιο στη συνολική του μορφή, όπως διανεμήθηκε στο δείγμα, παρατίθεται στο Παράρτημα.



περιβάλλοντος, αλλά και σε γενικές ερωτήσεις προσδιορισμού των προσωπικών στοιχείων των ερωτώμενων (ηλικία, φύλο, επίπεδο εκπαίδευσης, κτλ), ώστε να διαμορφώνεται ένα πληρέστερο προφίλ των αποδεκτών. Για κάθε ερώτηση του ερωτηματολογίου η αξιολόγηση περιλαμβάνει κλίμακα από 0 (πολύ κακή), έως 10 (πολύ καλή), ενώ η ουδέτερη τοποθέτηση παίρνει το βαθμό 5.

Η δομή του συγκεκριμένου ερωτηματολογίου για τις ελληνικές πόλεις έχει ως εξής:

- Γενικές Ερωτήσεις
- Υποδομές, αγορά γης και δικτύωση
- Οικονομία και Ανάπτυξη
- Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο
- Πολιτικό πλαίσιο
- Δυνατότητες, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές (S.W.O.T ανάλυση)
- Πολιτικές
- Προσδοκίες και Εκτιμήσεις
- Προσωπικά στοιχεία Ερωτηθέντα

Οι γενικές ερωτήσεις αναφέρονται αρχικά σε μια αξιολόγηση των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης συγκεκριμένων περιοχών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ελλάδα, η Αθήνα κτλ. και κατόπιν σε μια υποθετική ερώτηση δήλωσης της προτιμώμενης πόλης διαμονής από την πλευρά των ερωτώμενων. Οι ερωτήσεις σχετικά με τις υποδομές, την αγορά γης και δικτύωση, αφορούν σε μια αξιολόγηση από τη πλευρά του δείγματος της επάρκειας και της ποιότητας συγκεκριμένων παραμέτρων, όπως το αστικό και νομαρχιακό οδικό δίκτυο, τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες (συμπεριλαμβανομένου και της συχνότητας τους), τις εκπαιδευτικές και πολιτιστικές υποδομές, τις υποδομές υγείας και πρόνοιας, τις τουριστικές υποδομές κτλ. Επιπρόσθετα, ζητούνται εκτιμήσεις αναφορικά με τις αξίες της αστικής γης και τις μεταβολές στις τιμές αγοράς και ενοικίασης της. Για το κεφάλαιο 'Οικονομία και Ανάπτυξη' του ερωτηματολογίου η βασικότερη ερώτηση αναζητά θετικές ή αρνητικές εκτιμήσεις για φαινόμενα και περιπτώσεις, όπως η οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας, οι οικονομικές ανισότητες, οι συνθήκες και οι προοπτικές του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, οι ευκαιρίες απασχόλησης, το ανθρώπινο δυναμικό, ο τουρισμός, οι επενδύσεις κτλ. Σημαντικές είναι επίσης, και οι ερωτήσεις που βολιδοσκοπούν στην εκτίμηση του δείγματος για το ύψος, αλλά και τη μεταβολή του μέσου οικογενειακού εισοδήματος και του επιπέδου της ανεργίας στην πόλη τους.

Τέλος, ιδιαίτερα πολύτιμες θεωρούνται οι δύο τελευταίες ερωτήσεις του συγκεκριμένου τμήματος. Με τις απαντήσεις από την πρώτη, λαμβάνουμε πληροφορίες για τα πραγματικά όρια οικονομικής επιρροής του κάθε αστικού κέντρου, που πολύ συχνά διαφοροποιούνται από τα διοικητικά ή πολεοδομικά όρια. Με τη δεύτερη ερώτηση και κατά κάποιο τρόπο με αντίστροφο χαρακτήρα, λαμβάνουμε απόψεις για το ζήτημα, από ποιες πόλεις εξαρτάται σε κάποιο βαθμό η εκάστοτε πόλη.

Ακολουθούν οι ερωτήσεις που σχετίζονται με το αστικό περιβάλλον και το κοινωνικό πλαίσιο. Και στην περίπτωση αυτή, ζητείται η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης παραμέτρων όπως η ποιότητα ζωής, το αστικό και φυσικό περιβάλλον, το επίπεδο φτώχειας και οι συνθήκες εργασίας. Στο ίδιο πλαίσιο και ενδεικτικά, σχετικές παράμετροι αποτελούν οι διαπροσωπικές σχέσεις, η εκπαίδευση, οι υπηρεσίες υγείας, οι πολιτιστικές δραστηριότητες και τα ενδεχόμενα κοινωνικά προβλήματα.

Στο 'Πολιτικό πλαίσιο', η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αφορά σε γενικές γραμμές όχι μόνο στις πολιτικές που επιλέγονται και εφαρμόζονται, αλλά και στους φορείς που έχουν τη σχετική ευθύνη. Πιο συγκεκριμένα, ενδιαφέρον παρουσιάζει ενδεχομένως, η γνώμη των ερωτώμενων σχετικά με την λειτουργία και την αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης, τις πολιτικές αναπτυξιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, τη δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων, των μηχανισμών απορρόφησης εθνικών ή ευρωπαϊκών κονδυλίων και, τέλος, του βαθμού συμμετοχής των διάφορων κοινωνικών εταίρων στη λήψη αποφάσεων.

Το κεφάλαιο με τίτλο 'Δυνατότητες, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές' του ερωτηματολογίου αποσκοπεί στην καταγραφή των ενδεχόμενων πλεονεκτημάτων, μειονεκτημάτων, ευκαιριών και απειλών μιας ελληνικής πόλης, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του δείγματος. Πιθανά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα, ενδεικτικά και ανάλογα με το αποτέλεσμα των απόψεων των κατοίκων, μπορεί να είναι η βιομηχανία στην περιοχή, το ανθρώπινο δυναμικό, η φυσικοί πόροι, η τουριστική κίνηση, οι αστικές υποδομές, ο οικονομικός ανταγωνισμός κτλ. Βάση των παραπάνω, ενδεχόμενες ευκαιρίες είναι δυνατό να είναι η αξιοποίηση των ευρωπαϊκών πόρων, η προσέλκυση ξένων επενδύσεων, η εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης κτλ. Πιθανές απειλές για μια ελληνική πόλη μπορεί να είναι η εφαρμογή λανθασμένων πολιτικών, η κακή χρήση των εισερχόμενων πόρων, το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης κτλ.

Οι ερωτήσεις που αναφέρονται στις ‘Πολιτικές’ και ‘Προσδοκίες και εκτιμήσεις εξελίξεων’ ζητούν αρχικά την εκτίμηση για προτεινόμενες πολιτικές και έπειτα τις προσδοκίες (μέσα στα επόμενα 10 χρόνια) που αφορούν σε μια επιλογή από τις σημαντικότερες παραμέτρους-ερωτήσεις μέσα στο ερωτηματολόγιο, όπως οι αστικές και κοινωνικές υποδομές, το περιβάλλον, η εκπαίδευση, ο τουρισμός, η επιχειρηματικότητα, η απασχόληση, η ποιότητα ζωής κτλ.

Τέλος, με στόχο μια περισσότερο συνολική εικόνα του προφίλ των ερωτώμενων και διατηρώντας την ανωνυμία, το κομμάτι ‘Προσωπικά στοιχεία ερωτηθέντα’ ζητά πληροφορίες για την ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, την οικογενειακή κατάσταση, την κατάσταση εργασίας και το τόπο διαμονής.

Όσον αφορά στην ανάλυση και επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώνονται, οι πλέον πρόσφορες οικονομετρικές-στατιστικές μέθοδοι και τεχνικές χωρικής ανάλυσης χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία έγκυρων μεταβλητών και την ανάδειξη και αποτίμηση των τάσεων. Αναλυτικότερα, σημαντικός στόχος είναι η αξιοποίηση της πληθώρας των εκτιμήσεων, για κάθε τομέα του αστικού περιβάλλοντος (οικονομία, κοινωνικό πλαίσιο, πολιτικό πλαίσιο, υποδομές κτλ.) μέσω της παραγοντικής ανάλυσης (factor analysis) και της δημιουργίας αντίστοιχων ‘υπερ-μεταβλητών’.

Για παράδειγμα, για τον τομέα ‘οικονομία και ανάπτυξη’, επιδιώκεται η δημιουργία ‘υπερ-μεταβλητών’, που να συνδυάζουν και να αποτελούνται από επί μέρους μεταβλητές, οι οποίες προέρχονται από τις εκτιμήσεις των ερωτώμενων ‘πληροφορημένων’ κατοίκων των ελληνικών αστικών κέντρων, για τις παραμέτρους που αξιολογούνται σε αυτόν τον τομέα. Αντίστοιχα, για τον τομέα ‘αστικό περιβάλλον και κοινωνικό πλαίσιο’ δημιουργούνται ανάλογες ‘υπερ-μεταβλητές’, κ.ο.κ.. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στην επιλογή των επί μέρους μεταβλητών για κάθε περίπτωση.

Οι υπερ-μεταβλητές που θα προκύψουν από την παραγοντική ανάλυση, δύναται να αξιοποιηθούν για την εφαρμογή της ανάλυσης κατά συστάδες (cluster analysis), ώστε να διερευνηθεί η δυνατότητα ομαδοποίησης των ελληνικών πόλεων, βάσει κοινής συμπεριφοράς που εκδηλώνουν απέναντι στις υπερ-μεταβλητές.

Μετά την επεξεργασία και την προετοιμασία των ‘υπερ-μεταβλητών’, δίνεται η δυνατότητα ένταξης τους σε οικονομετρικό μοντέλο, το οποίο προσπαθεί να ερμηνεύσει το φαινόμενο της ανάπτυξης ή της συρρίκνωσης των ελληνικών πόλεων, δηλαδή από ποιες μεταβλητές – παράγοντες επηρεάζεται το επίπεδο ευημερίας σε μια πόλη τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής

κρίσης. Το μοντέλο εμπλουτίζεται ταυτόχρονα και με μεταβλητές από δευτερογενή στατιστικά στοιχεία ή από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε πόλης, όπως είναι τα γεωγραφικά (μεγαλύτερη ανάλυση για το οικονομετρικό υπόδειγμα λαμβάνει χώρα στο 6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο).

Στο σημείο αυτό, πρέπει εκ νέου να επισημανθεί, ότι τα διαθέσιμα οικονομικά και κοινωνικά στατιστικά στοιχεία από τις εθνικές απογραφές φθάνουν μέχρι το χωρικό επίπεδο του Νομού, μερικές φορές σε επίπεδο Δήμου, αλλά όχι σε αυτό του πολεοδομικού συγκροτήματος. Επίσης, οι περισσότερες κατηγορίες στοιχείων αφορούν στην απογραφή του 2001, αφού η επεξεργασία των αποτελεσμάτων της απογραφής του 2011, περιορίζεται σε επίπεδο Δήμου μόνο στα πληθυσμιακά και δημογραφικά δεδομένα, μέχρι την χρονική στιγμή που συγγράφεται αυτή η διατριβή.

Η επιλογή των ελληνικών πόλεων που αποτελούν πρωτεύουσες (πρώην) Νομών, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης έρευνας, αντιπροσωπεύει ουσιαστικά το σύνολο του ελληνικού αστικού χώρου, και με αριθμητικούς όρους 51 περιπτώσεις έρευνας. Ο όγκος της έρευνας καθιστούσε απαγορευτική την αυτοπρόσωπη επίσκεψη του συγγραφέα σε όλες τις ελληνικές πόλεις που έχουν επιλεγεί. Συνεπώς, η συμμετοχή βοηθητικού ερευνητικού προσωπικού (‘ερευνητών-αντιπροσώπων’) κρίθηκε αναγκαία για τη διανομή του ερωτηματολογίου. Ως καταλληλότερη πηγή άντλησης ‘ερευνητών - αντιπροσώπων’ επιλέχθηκε το σύνολο των αποφοίτων του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, μιας και θεωρείται ότι είναι οι περισσότερο καταρτισμένοι σε θέματα διαχείρισης ζητημάτων έρευνας πεδίου.

Τέλος, όσον αφορά στις δυσκολίες και τους ερευνητικούς περιορισμούς που αντιμετώπισε η παρούσα έρευνα, αυτοί αφορούν αρχικά στην ανυπαρξία επίσημων επιστημονικών ορισμών για το ‘τι είναι πόλη’ και ‘έως που εκτείνεται’. Η καθιέρωση ενός ικανοποιητικού ορισμού της πόλης δεν είναι εύκολο. Από την μία, οι πόλεις είναι δυνατόν να οριστούν με βάση τον πληθυσμό τους και την πληθυσμιακή πυκνότητα τους ή με βάση τους οικονομικούς τους συσχετισμούς. Οι τελευταίοι είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την οικονομική σφαίρα επιρροής της πόλης, δηλαδή ένα ευρύ πλαίσιο περιοχών που αλληλεπιδρούν και συναποτελούν ένα αστικό κέντρο. Από την άλλη, οι πόλεις είναι δυνατόν να οριστούν και διοικητικά, επιλογή που επικρατεί στην ελληνική πραγματικότητα. Ωστόσο, αν και αυτή αποτελεί μια βολική επιλογή (τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία συχνά αναφέρονται σε αυτή τη διάκριση), ο διοικητικός ορισμός δεν αναφέρεται στην πραγματική ακτίνα επίδρασης των αστικών λειτουργιών και οικονομικής διάχυσης της κάθε

πόλης. Έπειτα, η ύπαρξη μεγάλου όγκου ποιοτικών δεδομένων από το ερωτηματολόγιο εμπεριέχει δυσκολίες κατά τη διαδικασία ποσοτικοποίησης τους και ένταξης τους σε οικονομετρικά μοντέλα.

## **5.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ**

Στην ενότητα αυτή της διατριβής, υλοποιούνται τα στάδια της στατιστικής επεξεργασίας που περιγράφηκαν στη μεθοδολογική προσέγγιση. Αναλυτικότερα, αρχικά λαμβάνει χώρα περιγραφική στατιστική επεξεργασία για το σύνολο των απαντήσεων του δείγματος και για κάθε Ενότητα του ερωτηματολογίου. Έπειτα, υιοθετείται μια συγκριτική ανάλυση των εκτιμήσεων των ερωτώμενων μεταξύ των πόλεων, με έμφαση στην ιεράρχηση και στον εντοπισμό κοινών χαρακτηριστικών και πιθανών ομαδοποιήσεων των αστικών κέντρων, βάσει της εμπειρικής παρατήρησης και ανάλογα με τις επιδόσεις και τις απαντήσεις των επιμέρους δειγμάτων. Στη συνέχεια, εφαρμόζεται η μέθοδος της παραγοντικής ανάλυσης, ώστε να ‘συμπιεστούν’ οι πολλαπλές μεταβλητές του ερωτηματολογίου σε λιγότερες υπερ-μεταβλητές, εκπροσωπώντας το μέγιστο δυνατό της πληροφορίας. Τέλος, η ανάλυση κατά συστάδες που ακολουθεί, προχωρεί σε μια προσπάθεια ομαδοποίησης των ελληνικών πόλεων, βάσει του κοινών τάσεων στον τρόπο αξιολόγησης των συνιστωσών του ερωτηματολογίου και σχολιάζονται τα εξαγόμενα αποτελέσματα και συμπεράσματα.

### **5.4.1 Περιγραφική στατιστική επεξεργασία για όλες τις πόλεις**

Στο πλαίσιο της παρούσας διατριβής, όπως έχει ήδη αναφερθεί, μέσω της έρευνας πεδίου γίνεται ανάλυση και συγκριτική αξιολόγηση των εκτιμήσεων των κατοίκων των ελληνικών πόλεων σε μια σειρά από παραμέτρους που εξετάζονται στους επιμέρους τομείς που συνθέτουν το ερωτηματολόγιο. Ως αρχική προσέγγιση της επεξεργασίας των αποτελεσμάτων από τα 3023 ερωτηματολόγια που συγκεντρώθηκαν, στην υποενότητα αυτή παρουσιάζονται τα γενικά αποτελέσματα από τις εκτιμήσεις του συνόλου του δείγματος από τον ελληνικό αστικό χώρο. Το γενικότερο πνεύμα σε αυτήν την υποενότητα, αφορά στην προσπάθεια να σκιαγραφηθεί μια γενική και σχετικά ολοκληρωμένη εικόνα της αστικής υφιστάμενης κατάστασης, για το σύνολο των πόλεων. Τα στατιστικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται αφορούν, είτε στον υπολογισμό της μέσης τιμής, είτε της διαμέσου, είτε των κατανομών συχνότητας, ανάλογα την ερώτηση για την οποία γίνεται επεξεργασία. Στους παρακάτω Πίνακες αποτυπώνονται οι εκτιμήσεις του συνολικού δείγματος των ‘πληροφορημένων’ πολιτών, βάσει της δομής του ερωτηματολογίου που κατασκευάστηκε και διενεμήθη για την έρευνα (βλ. Παράρτημα).

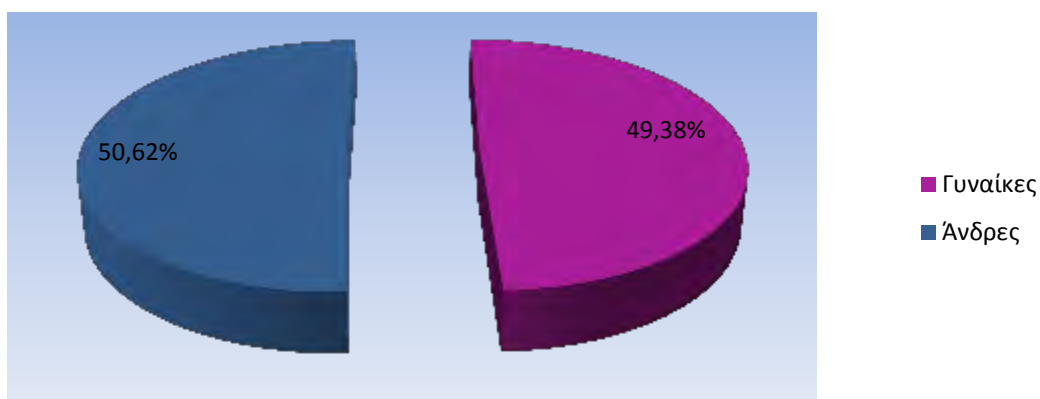
Σε αυτό το σημείο πρέπει να επεξηγηθεί, ότι από τον τρόπο ανταπόκρισης του δείγματος στην αξιολόγηση επί μέρους παραμέτρων για τις πόλεις τους, βάσει καθορισμένης κλίμακας από 0 έως 10, με ουδέτερη τιμή το 5, διαπιστώθηκε συνολικά μια τάση εμφάνισης τιμών κυρίως στο εύρος από 3 έως 7. Από την μία, αυτό οφείλεται στο ότι οι μέσες τιμές στην παρούσα ενότητα αντιστοιχούν στο σύνολο των ερωτηματολογίων, οπότε δεν αποτυπώνονται οι τάσεις ανά πόλη, οι οποίες δύναται να είναι περισσότερο σαφείς και διαφοροποιημένες. Από την άλλη, σε γενικές γραμμές, οι ερωτώμενοι φαίνεται ότι απέφυγαν να εκφράσουν ακραίες εκτιμήσεις, οπότε και στάσεις, επιλέγοντας ασφαλέστερες ‘ψυχολογικά’ προσεγγίσεις, κοντύτερα σχετικά στην ουδέτερη ζώνη του 5. Το ζήτημα για το εάν έπρεπε να περιληφθεί στην κλίμακα αξιολόγησης του ερωτηματολογίου και η δυνατότητα επιλογής ουδέτερης στάσης, είχε προκαλέσει ιδιαίτερο προβληματισμό κατά την κατάρτιση του. Ωστόσο, αποφασίστηκε τελικά ότι, σύμφωνα και με τις προδιαγραφές κατάρτισης ερωτηματολογίου (Παπάνης, 2007), θα έπρεπε να δοθεί αυτή η δυνατότητα, και η τιμή 5 να αποτελεί το σημείο εκκίνησης για την καταγραφή των θετικών τάσεων προς το 10, ή των αρνητικών τάσεων προς το 0.

Σε ότι αφορά τα γενικά προσωπικά στοιχεία του δείγματος, το δείγμα δείχνει μια ισορροπία στην κατανομή των φύλων (Γράφημα 5.2), αφού το 49,38% είναι γυναίκες και το 50,62% άνδρες. Ο μέσος όρος ηλικίας είναι 39,5 ετών, με διάμεσο τα 38 έτη<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Η διάμεσος είναι ένα μέτρο θέσης που εκφράζει την τιμή της τυχαίας μεταβλητής, για την οποία έχουμε αθροιστική πιθανότητα τουλάχιστον ίση με το 50 % της συνολικής του δείγματος, οπότε και εκφράζει την επικρατούσα τάση (Τσιώτας, 2012).

**Γράφημα 5.2: Η συμμετοχή των δύο φύλων στο συνολικό δείγμα**

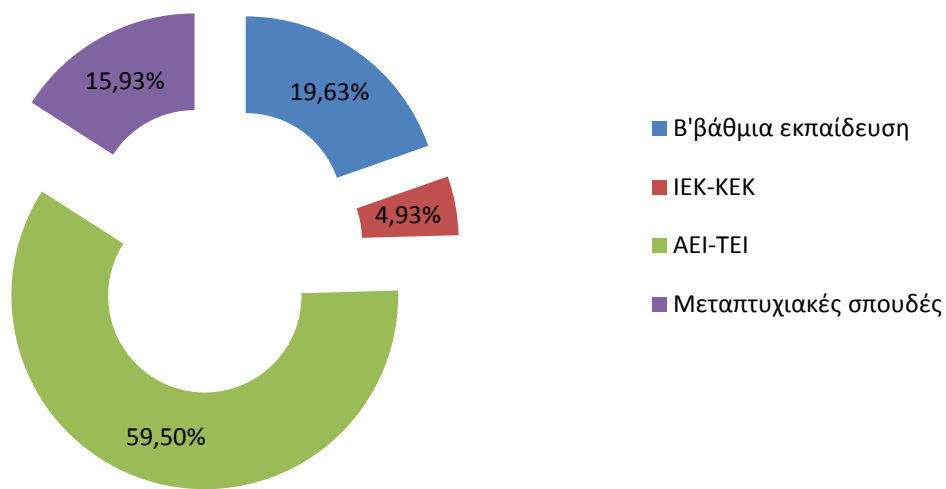


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο Γράφημα 5.3 αποτυπώνεται η ποσοστιαία κατανομή του δείγματος, όσον αφορά το εκπαιδευτικό τους επίπεδο. Διαπιστώνεται, ότι συνολικά το επίπεδο είναι ιδιαίτερα υψηλό, αφού το 75% περίπου έχουν περάσει από την τριτοβάθμια εκπαίδευση και μάλιστα το 15,93% από αυτούς έχουν προχωρήσει σε μεταπτυχιακές σπουδές. Το 4,93% έχει πάρει δίπλωμα ειδίκευσης από ΙΕΚ ή ΚΕΚ, ενώ το 19,63% έχει τελειώσει τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Το σχετικά υψηλό μορφωτικό επίπεδο αποδίδεται στο γεγονός ότι η έρευνα πεδίου είχε, ούτως ή άλλως ως στόχευση τους λεγόμενους ‘πληροφορημένους πολίτες’, πολίτες δηλαδή σε θέσεις ευθύνης κυρίως στο δημόσιο, αλλά και στον ιδιωτικό τομέα και με καλύτερη γνώση των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της πόλης τους.



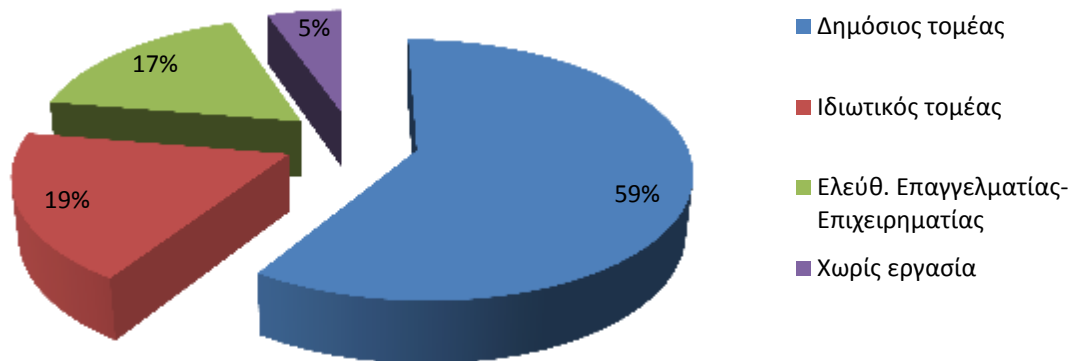
**Γράφημα 5.3: Επίπεδο εκπαίδευσης του δείγματος**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ως απόρροια, η κατανομή της απασχόλησης του συνολικού δείγματος (Γράφημα 5.4) αφορά κυρίως στο δημόσιο τομέα με 59%. Έπειτα, φαίνεται ότι το 19% των ερωτώμενων εργάζεται στον ιδιωτικό τομέα, ενώ το 17% είναι ελεύθερος επαγγελματίας ή επιχειρηματίας, δηλαδή έχει αυτόνομη δραστηριοποίηση. Το 5% του δείγματος απάντησε ότι δεν εργάζεται, που σημαίνει ότι, είτε είναι άνεργοι, είτε είναι φοιτητές ή ερευνητές σε πανεπιστημιακά ιδρύματα και δεν έχουν εισέλθει ακόμα στην αγορά εργασίας.

**Γράφημα 5.4: Σύνοψη της απασχόλησης του δείγματος**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας 'Γενικές Ερωτήσεις' του ερωτηματολογίου

Προχωρώντας στην παρουσίαση των γενικών αποτελεσμάτων της έρευνας, και ξεκινώντας από την ενότητα των Γενικών Ερωτήσεων, στον Πίνακα 5.2 ζητείται από τους ερωτώμενους να εκτιμήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης (όπως έχει αναφερθεί, με κλίμακα από 0 έως 10, και το 5 ουδέτερη στάση) για περιοχές όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ελλάδα, η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη που αποτελούν τα δυο μεγαλύτερα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (και ίσως πιο ελκυστικά από άποψη ευκαιριών απασχόλησης), και τέλος, για την πόλη που διαμένουν. Στη δεύτερη στήλη του Πίνακα, παρουσιάζονται οι μέσοι όροι των εκτιμήσεων και στην τρίτη στήλη αναφέρεται η τιμή της διάμεσου, που αποτυπώνει και την κυρίαρχη τάση. Επισημαίνεται εκ νέου ότι η έρευνα πεδίου έλαβε χώρα την περίοδο 2006-2008, οπότε και οι απαντήσεις του δείγματος για τις προοπτικές ανάπτυξης, δίνουν τη σημερινή εποχή (έτος 2013) και τη δυνατότητα ενός είδους επαλήθευσης, σε σχέση με τις γενικές αναπτυξιακές επιδόσεις των εν λόγω περιοχών των τελευταίων ετών.

Έτσι λοιπόν, το δείγμα φαίνεται να θεωρεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης με εκτίμηση 6,58 (διάμεσος 7), και ακολουθούν με σχετικά ασθενέστερα θετικές εκτιμήσεις η Αθήνα (μ.τ.: 5,47 – διάμεσος 6) και η Θεσσαλονίκη (μ.τ.: 5,44 – διάμεσος 6). Η Ελλάδα πιστεύεται ότι έχει θετικές προς ουδέτερες προοπτικές (μ.τ.: 5,28 – διάμεσος 5), ενώ σχετικά αρνητική προς ουδέτερη αξιολόγηση εκφράζει κατά μέσο όρο το δείγμα για τις προοπτικές ανάπτυξης στην πόλη τους με 4,82 και διάμεσο 5.

**Πίνακας 5.2: Εκτίμηση των προοπτικών ανάπτυξης για τις παρακάτω περιοχές**

Περιοχές	Μέση τιμή	Διάμεσος
Ευρωπαϊκή Ένωση	6,58	7
Ελλάδα	5,28	5
Αθήνα	5,47	6
Θεσσαλονίκη	5,44	6
Η πόλη σας	4,82	5

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στο πλαίσιο των αρχικών γενικών ερωτήσεων (Πίνακας 5.3), το δείγμα ρωτήθηκε έπειτα σε ποια περιοχή θα προτιμούσε να διαμένει. Μόλις το 63,68% του συνόλου δείχνει να είναι ικανοποιημένο με τον τόπο κατοικίας του, ενώ ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι το 15,44% δήλωσε προτίμηση για την πόλη της Θεσσαλονίκης, έναντι 13,03% για την πρωτεύουσα Αθήνα. Αναμφίβολα, ο υφιστάμενος τόπος εγκατάστασης του ερωτώμενου στη χώρα, παίζει σημαντικό ρόλο στο αν θα προτιμούσε ως τόπο διαμονής την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Ωστόσο, αναλύοντας τα στοιχεία των απαντήσεων, βγαίνει το συμπέρασμα ότι οι κάτοικοι των πόλεων που χωροθετούνται γενικά στο βόρειο τμήμα της χώρας και με περισσότερη εγγύτητα στη Θεσσαλονίκη, ελκύονται περισσότερο από το κοντινό τους μητροπολιτικό κέντρο, σε σχέση με τους κατοίκους των πόλεων στο νότιο τμήμα της χώρας και με εγγύτητα στην Αθήνα και αντίστοιχα για το μητροπολιτικό κέντρο της πρωτεύουσας. Με απλά λόγια, οι κάτοικοι των πόλεων της βόρειας Ελλάδας, βρίσκουν πιο ελκυστική τη Θεσσαλονίκη ως τόπο διαμονής, από όσο βρίσκουν την Αθήνα οι κάτοικοι των μικρότερων πόλεων στη νότια Ελλάδα. Τέλος, το 13,03% θα ενδιαφερόταν για μια άλλη πόλη της περιφέρειας και ένα πολύ μικρό μερίδιο της τάξεως του 0,1% θα προτιμούσε να διαμένει στο εξωτερικό.

**Πίνακας 5.3: Εκτίμηση για την προτίμηση διαμονής**

Περιοχές	Ποσοστό (%)
Εδώ που διαμένω	63,68
Αθήνα	7,75
Θεσσαλονίκη	15,44
Άλλη πόλη	13,03
Εξωτερικό	0,10

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Υποδομές, Αγορά γης και Δικτύωση’ του ερωτηματολογίου

Κατόπιν των γενικών ερωτήσεων, ακολουθεί στο ερωτηματολόγιο η ενότητα που διερευνά τις υποδομές, την αγορά γης και το βαθμό δικτύωσης των ελληνικών αστικών κέντρων. Στον

παρακάτω Πίνακα 5.4, παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις του δείγματος για μια σειρά από παραμέτρους που προσδιορίζουν την ποιότητα και την επάρκεια των αστικών υποδομών στην πόλη τους. Παρατηρώντας τις μέσες τιμές των εκτιμήσεων, σε συνδυασμό με τη διάμεσο, αναδεικνύεται ότι οι ερωτώμενοι έχουν περισσότερο θετική άποψη για το αεροδρόμιο (μ.τ.: 5,59 – διάμεσος 6) στην πόλη τους (εάν υπάρχει), για τις τουριστικές υποδομές (μ.τ.: 5,87 – διάμεσος 6) και για τις υποδομές νηπιακής (μ.τ.: 5,69 – διάμεσος 6), πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (μ.τ.: 5,78 – διάμεσος 6). Σχετικά θετική στάση αποτυπώνεται για τον αριθμό και τη λειτουργία των ταξί (μ.τ.: 5,51 – διάμεσος 6), για την επάρκεια της μονάδας επεξεργασίας λυμάτων (μ.τ.: 5,47 – διάμεσος 6), όπου υπάρχει, και για τις υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (μ.τ.: 5,32 – διάμεσος 6). Εν συνεχεία, το δείγμα τηρεί συγκριτικά ουδέτερη προς θετική στάση για την επάρκεια του λιμανιού (μ.τ.: 5,25 – διάμεσος 5) όπου υπάρχει, και σαφώς ουδέτερη στάση για τις πολιτιστικές υποδομές (μ.τ.: 5,01 – διάμεσος 5). Ουδέτερες προς αρνητικές γνώμες προκύπτουν για τις αστικές (μ.τ.: 4,71 – διάμεσος 5) και σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες (μ.τ.: 4,78 – διάμεσος 5), για την ποιότητα και την επάρκεια των ανοικτών αστικών χώρων και των χώρων πρασίνου (μ.τ.: 4,73 – διάμεσος 5) και για τις υποδομές υγείας και πρόνοιας (μ.τ.: 4,71 – διάμεσος 5). Περισσότερο αρνητικές απόψεις κατευθύνονται στην κατάσταση του οδικού δικτύου στην περιοχή τους, είτε του αστικού (μ.τ.: 4,53 – διάμεσος 4), είτε του (πρώην) νομαρχιακού δικτύου (μ.τ.: 4,41 – διάμεσος 4). Συνολικά, ως επί το πλείστον επικρατεί μια ουδέτερη προς θετική στάση για την επάρκεια και την ποιότητα των αστικών υποδομών στις ελληνικές πόλεις.

**Πίνακας 5.4: Εκτίμηση για την επάρκεια και την ποιότητα των αστικών υποδομών στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Το αστικό οδικό δίκτυο	4,41	4
Το νομαρχιακό οδικό δίκτυο	4,53	4
Το αεροδρόμιο (αν υπάρχει)	5,89	6
Το λιμάνι (αν υπάρχει)	5,25	5
Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες	5,42	6
Οι σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες	4,78	5
Οι αστικές συγκοινωνίες	4,71	5
Τα ταξί	5,51	6
Η μονάδα επεξεργασίας λυμάτων (αν υπάρχει)	5,47	6
Τα σχολεία	5,78	6
Οι βρεφικοί/ παιδικοί σταθμοί και τα νηπιαγωγεία	5,69	6
Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ΑΕΙ, ΤΕΙ κτλ. (αν υπάρχουν)	5,32	6
Οι υποδομές υγείας και πρόνοιας	4,71	5
Οι πολιτιστικές υποδομές	5,01	5
Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, αξιοθέατα κτλ.)	5,87	6
Οι ανοικτοί χώροι και χώροι πρασίνου (πλατείες, πάρκα κτλ.)	4,73	5

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στην ίδια ενότητα, διερευνάται η εκτίμηση των πολιτών για το ύψος των αξιών γης διαφόρων κατηγοριών ακινήτων στην πόλη τους. Βάσει των αποτελεσμάτων που παρατίθενται στον Πίνακα 5.5, διαπιστώνει κανείς ότι υπάρχει μια ξεκάθαρη πεποίθηση ότι οι αξίες γης εντός της πόλης είναι ιδιαίτερα υψηλές και ειδικότερα οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης (μ.τ.: 7,62 – διάμεσος 8), οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών (μ.τ.: 7,08 – διάμεσος 8) και οι τιμές ενοικίασης των χώρων επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης (μ.τ.: 7,66 – διάμεσος 8). Θεωρούν επίσης, ότι υπάρχει αρκετό ποσοστό διαθέσιμων κατοικιών προς ενοικίαση (μ.τ.: 6,39 – διάμεσος 6), ενώ εκφράζουν μια σχετικά αρνητική εκτίμηση για το ποσοστό εγκαταλελειμμένης αστικής γης (π.χ. εγκαταλελειμμένα σπίτια, οικόπεδα, παλιά εργοστάσια κτλ.) στην περιοχή τους (μ.τ.: 4,43 – διάμεσος 4).

**Πίνακας 5.5: Εκτίμηση για τις αξίες γης στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης	7,62	8
Οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών στο κέντρο της πόλης	7,08	7
Οι τιμές ενοικίασης των χώρων επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης	7,66	8
Το ποσοστό διαθέσιμων κατοικιών προς ενοικίαση	6,39	6
Το ποσοστό εγκαταλελειμμένης αστικής γης (π.χ. εγκαταλελειμμένα σπίτια, οικόπεδα, παλιά εργοστάσια κτλ.)	4,43	4

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Λειτουργώντας συμπληρωματικά στην προηγούμενη ερώτηση, στον Πίνακα 5.6, καταγράφονται οι απόψεις για τις μεταβολές στις αξίες γης τα προηγούμενα 5 χρόνια από την περίοδο που έλαβε χώρα η παρούσα έρευνα ερωτηματολογίου (2006-2008) στις ελληνικές πόλεις. Και σε αυτή την περίπτωση, η κυρίαρχη τάση είναι ότι οι μεταβολές στις τιμές αγοράς ακινήτων ήταν υψηλές και προς τα πάνω, είτε για τις κατοικίες στο κέντρο της πόλης (μ.τ.: 7,44 – διάμεσος 7), είτε για τα οικόπεδα εντός σχεδίου πόλης (μ.τ.: 7,78 – διάμεσος 8), είτε τελικά για τους χώρους επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης (μ.τ.: 7,66 – διάμεσος 7).

**Πίνακας 5.6: Εκτίμηση για τις μεταβολές στις αξίες γης στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Οι μεταβολές στις τιμές αγοράς των κατοικιών τα τελευταία 5 χρόνια στο κέντρο της πόλης	7,44	7
Οι μεταβολές στις τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης τα τελευταία 5 χρόνια	7,78	8
Οι μεταβολές στις τιμές αγοράς των χώρων επαγγελματικής στέγης τα τελευταία 5 χρόνια στο κέντρο της πόλης	7,66	8

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η παρούσα ενότητα ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της στάσης του δείγματος για το επίπεδο διασύνδεσης της πόλης τους (Πίνακας 5.7). Γίνεται φανερό αρχικά, η δυσφορία των πολιτών για το βαθμό συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις (μ.τ.: 4,18 – διάμεσος 4), πτυχή που αγγίζει και το επίπεδο ικανοποίησης από τις πρωτοβουλίες των αρχών της διοίκησης της πόλης τους προς αυτή την κατεύθυνση. Έπειτα, υπάρχει μια σχετικά ουδέτερη στάση για τη συχνότητα εξυπηρέτησης των σιδηροδρομικών (μ.τ.: 4,85 – διάμεσος 5) και θαλάσσιων συνδέσεων όπου υπάρχουν (μ.τ.: 4,86 – διάμεσος 5). Περισσότερη ικανοποίηση προκύπτει για τη συχνότητα των οδικών υπεραστικών συνδέσεων (μ.τ.: 5,80 – διάμεσος 6), για τη λειτουργία ουσιαστικά των υπεραστικών ΚΤΕΛ.

**Πίνακας 5.7: Εκτίμηση για το επίπεδο διασύνδεσης της πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Η συχνότητα των οδικών υπεραστικών συνδέσεων	5,80	6
Η συχνότητα των σιδηροδρομικών υπεραστικών συνδέσεων	4,85	5
Η συχνότητα των αεροπορικών συνδέσεων/ πτήσεων (εάν υπάρχουν)	5,35	6
Η συχνότητα των θαλάσσιων συνδέσεων (εάν υπάρχουν)	4,86	5
Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις	4,18	4

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

#### Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας 'Οικονομία και Ανάπτυξη' του ερωτηματολογίου

Η επόμενη ενότητα του ερωτηματολογίου πραγματεύεται τον τομέα της οικονομίας και της ανάπτυξης των ελληνικών αστικών κέντρων. Στον παρακάτω Πίνακα 5.8 περιέχεται μια σειρά από παραμέτρους που δόθηκε στο δείγμα προς αξιολόγηση, οι οποίες προσδιορίζουν τις οικονομικές και αναπτυξιακές συνθήκες και το επίπεδο διαβίωσης στην πόλη τους. Οι δύο μόνο παράμετροι που χαρακτηρίζονται από μια σχετικά θετική αξιολόγηση είναι η τουριστική κίνηση στην περιοχή τους (μ.τ.: 5,69 – διάμεσος 6) και το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού που θεωρούν ότι υπάρχει στην πόλη τους (μ.τ.: 5,60 – διάμεσος 6).

Εν συνεχεία, αποτυπώνεται μια ουδέτερη στάση για το επίπεδο των τιμών των τοπικών προϊόντων σε σχέση με την ποιότητα (μ.τ.: 5,12 – διάμεσος 5). Ουδέτερη προς αρνητική

εκτίμηση φαίνεται να ισχύει για το επίπεδο των οικονομικών ανισοτήτων (μ.τ.: 4,67 – διάμεσος 5), την οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας (μ.τ.: 4,63 – διάμεσος 5) και τις προοπτικές της βιομηχανικής δραστηριότητας στην περιοχή τους (μ.τ.: 4,63 – διάμεσος 5). Περισσότερο αρνητικές αξιολογήσεις προκύπτουν για την πρόσβαση των επιχειρήσεων σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό (μ.τ.: 4,43 – διάμεσος 5), για τις συνθήκες δημιουργίας νέων επιχειρήσεων (μ.τ.: 4,63 – διάμεσος 4), για την ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής (μ.τ.: 4,30 – διάμεσος 4), για τη δυνατότητα εύρεσης εργασίας, είτε ως ανειδίκευτος εργάτης ή υπάλληλος (μ.τ.: 4,23 – διάμεσος 4), είτε ως ειδικευμένος (μ.τ.: 4,14 – διάμεσος 4). Ιδιαίτερα αρνητική στάση εκφράζεται για το βαθμό καινοτομικής δραστηριότητας των επιχειρήσεων (μ.τ.: 4,01 – διάμεσος 4), τις προοπτικές στον τομέα της βιομηχανίας στην πόλη τους (μ.τ.: 3,97 – διάμεσος 4), τον όγκο των επενδυτικών κεφαλαίων που εισέρχονται στην περιοχή τους (μ.τ.: 3,83 – διάμεσος 4) και τέλος, τις ευκαιρίες απασχόλησης (μ.τ.: 3,82 – διάμεσος 4).

Συνολικά, διαπιστώνει κανείς ότι οι απόψεις που εκδηλώνονται για τις συνιστώσες του οικονομικού πλαισίου είναι αρνητικές, ενώ κυρίως αρνητική και απαισιόδοξη στάση αναδεικνύεται για τη επιχειρηματικό περιβάλλον και τις προοπτικές του και για το πλαίσιο της απασχόλησης στις πόλεις.

**Πίνακας 5.8: Εκτίμηση για τις οικονομικές συνθήκες και το επίπεδο διαβίωσης της πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Η οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας	4,63	5
Οι προοπτικές της επιχειρηματικής δραστηριότητας	4,63	5
Οι συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	4,35	4
Η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής	4,30	4
Οι προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανικής δραστηριότητας	3,97	4
Οι ευκαιρίες απασχόλησης	3,82	4
Το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού	5,60	6
Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ανειδίκευτος (εργάτης ή υπάλληλος)	4,23	4
Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ειδικευμένος (με σπουδές ή εμπειρία ή και τα δύο)	4,14	4
Πρόσβαση επιχειρήσεων σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό	4,43	5
Οι οικονομικές ανισότητες στην πόλη	4,67	5
Η τιμή των τοπικών προϊόντων σε σχέση με την ποιότητα τους	5,12	5
Ο βαθμός καινοτομίας των επιχειρήσεων	4,01	4
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	5,69	6
Ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων	3,83	4

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Στον παρακάτω Πίνακα 5.9, αποτυπώνεται η αξιολόγηση από την πλευρά του δείγματος, για το πλαίσιο των παραγωγικών χαρακτηριστικών στην πόλη τους. Επικυρώνοντας την κυρίαρχη τάση της παραγωγικής αναδιάρθρωσης και τριτογενοποίησης της οικονομίας της χώρας τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, οι πολίτες θεωρούν ιδιαίτερα υψηλή την εξάρτηση της οικονομίας της πόλης τους (μ.τ.: 6,35 – διάμεσος 6) από τον τριτογενή τομέα (παροχή υπηρεσιών, εμπόριο κτλ.). Σε ότι αφορά τον πρωτογενή τομέα, κρίνουν ότι υπάρχει μια σχετική ισορροπία του βαθμού στήριξης – εξάρτησης της τοπικής οικονομίας από τον πρωτογενή τομέα (μ.τ.: 5,13 – διάμεσος 5), ενώ για το δευτερογενή τομέα, το δείγμα πιστοποιεί ουσιαστικά τη διαχρονική κάμψη στην εξάρτηση και συμμετοχή του στο παραγωγικό πλαίσιο των ελληνικών αστικών κέντρων (μ.τ.: 4,65 – διάμεσος 5). Έντονα αρνητική εκτίμηση, προκύπτει τελικά για την ελκυστικότητα των πόλεων σε επενδύσεις από άλλες χώρες ή περιοχές (μ.τ.: 4,25 – διάμεσος 4), υπερθεματίζοντας στην απαισιόδοξη στάση σχετικά με τις επενδυτικές πρωτοβουλίες που ανέδειξε ο προηγούμενος Πίνακας.

**Πίνακας 5.9: Εκτίμηση για τα παραγωγικά χαρακτηριστικά στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Η στήριξη-εξάρτηση της οικονομίας της πόλης σας από τον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, κτλ.)	5,13	5
Η στήριξη-εξάρτηση της οικονομίας της πόλης σας από το δευτερογενή τομέα (βιομηχανία, μεταποίηση, κατασκευές)	4,65	5
Η στήριξη-εξάρτηση της οικονομίας της πόλης σας από τον τριτογενή τομέα (παροχή υπηρεσιών, εμπόριο κτλ.)	6,35	6
Το ύψος των επενδύσεων στην πόλη σας	4,50	5
Η ελκτικότητα της πόλης σε επενδύσεις από άλλες περιοχές/ χώρες	4,25	4

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο πλαίσιο της παρούσας διατριβής, έχει ήδη αναδειχθεί έντονα το ζήτημα έλλειψης οργανωμένων στατιστικών οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων, σε επίπεδο αστικού κέντρου. Το μέσο οικογενειακό εισόδημα αποτελεί και αυτό μια μεταβλητή που δεν καταγράφεται σε επίπεδο πόλης, και είναι δυνατό να προκύψει κατά προσέγγιση κατόπιν δευτερογενούς επεξεργασίας (όπως έχει παρουσιαστεί στην ενότητα της μεθοδολογίας). Στο ίδιο

πνεύμα, το μέγεθος της ανεργίας είναι και αυτό ένα στοιχείο που δεν καταγράφεται στο χωρικό επίπεδο της πόλης, κυρίως διότι, από την μία το ελληνικό αστικό κέντρο δεν αποτελεί χωρική μονάδα καταγραφής στατιστικών δεδομένων και από την άλλη, διότι δεν έχουν προσδιοριστεί επίσημα από την κεντρική διοίκηση, τα πραγματικά λειτουργικά όρια των ελληνικών πόλεων<sup>18</sup>.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στο πλαίσιο της παρούσας ενότητας του ερωτηματολογίου, και δίνοντας ως σημεία αναφοράς ότι το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην Ελλάδα το 2005 ήταν 19.000€ περίπου και το μέσο επίπεδο ανεργίας κυμαινόταν στο 10%, κρίθηκε χρήσιμο να ερωτηθούν οι 'πληροφορημένοι πολίτες', ποιο θεωρούν οι ίδιοι ότι είναι το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη τους.

Στον Πίνακα 5.10 παρουσιάζεται η κατανομή των ποσοστών της συχνότητας των τιμών που επελέγησαν ως μέσο οικογενειακό εισόδημα από τους πολίτες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι μέση τιμή που προκύπτει από τις εκτιμήσεις είναι 18.110,72€, ποσό το οποίο είναι λίγο μικρότερο, αλλά κοντά στο ποσό αναφοράς των 19.000€ για τη χώρα. Η διάμεσος των τιμών είναι 18.000, ενώ η τυπική απόκλιση<sup>19</sup> είναι 5.736 περίπου. Εντοπίζει λοιπόν κανείς, ότι τιμές για το μέσο οικογενειακό εισόδημα που επελέγησαν περισσότερο είναι το ποσό των 15.000€ με 12,56% ως προς το σύνολο των απαντήσεων και το ποσό των 20.000€ με 11,67%, ενώ με μικρότερα ποσοστά στη συχνότητα ακολουθούν οι τιμές των 17.000€ (6,09%), 16.000€ (5,92%) και 25.000€ (5,79%). Οι επιλογές για ποσά πάνω από 25.000€ αποτελούν την μειοψηφία και αντιστοιχούν αθροιστικά στο 6,61% των απαντήσεων.

---

<sup>18</sup> Μια πρώτη προσέγγιση προσδιορισμού της λειτουργικής επιρροής των ελληνικών αστικών κέντρων προέρχεται από τους Αρβανιτίδη και Δωρή, 2011.

<sup>19</sup> Η τυπική απόκλιση μετράει τη διασπορά των τιμών της μεταβλητής γύρω από τη μέση τιμή (Τσιώτας, 2012)

**Πίνακας 5.10: Κατανομή των ποσοστών συχνότητας των  
 εκτιμήσεων για το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη τους**

Εκτίμηση ποσού (€)	Ποσοστό (%)		Εκτίμηση ποσού (€)	Ποσοστό (%)
< 6.000	0,14		26.000	0,96
6.000	0,89		27.000	0,75
7.000	0,55		28.000	0,96
8.000	0,99		29.000	0,14
9.000	1,68		30.000	1,99
10.000	3,87		31.000	0,14
11.000	1,88		32.000	0,21
12.000	5,48		33.000	0,07
13.000	3,83		34.000	0,10
14.000	4,59		35.000	0,62
15.000	12,56		36.000	0,03
16.000	5,92		37.000	0,10
17.000	6,09		38.000	0,07
18.000	5,07		39.000	0,00
19.000	5,51		40.000	0,27
20.000	11,67		41.000	0,00
21.000	4,93		42.000	0,00
22.000	5,68		43.000	0,00
23.000	3,42		44.000	0,00
24.000	2,84		45.000	0,17
25.000	5,79		45.000 <	0,03
Μέση τιμή: 18110,72				
Διάμεσος: 18.000				
Τυπική Απόκλιση: 5736,75				

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά στις εκτιμήσεις για το επίπεδο ανεργίας, αντίστοιχα στον Πίνακα 5.11 αναφέρεται η κατανομή των ποσοστών της συχνότητας των τιμών που επελέγησαν ως μέσο επίπεδο ανεργίας

από τους ερωτώμενους για την πόλη τους. Αναλυτικότερα, η μέση τιμή των εκτιμήσεων είναι 14,04%, επίπεδο αρκετά υψηλότερο από το επίπεδο αναφοράς του 10% για τη χώρα.

**Πίνακας 5.11: Κατανομή των ποσοστών συχνότητας των εκτιμήσεων για το μέσο επίπεδο ανεργίας στην πόλη τους**

Επίπεδο ανεργίας (%)	Ποσοστό (%)		Επίπεδο ανεργίας (%)	Ποσοστό (%)
< 3	0,00		17	3,39
3	1,32		18	2,20
4	1,32		19	1,05
5	3,26		20	7,77
6	3,22		21	0,54
7	4,48		22	1,09
8	6,51		23	0,58
9	5,49		24	0,61
10	10,51		25	3,93
11	4,00		26	0,51
12	8,44		27	0,31
13	5,60		28	0,44
14	5,02		29	0,34
15	10,89		30	1,12
16	2,03		30<	4,00
Μέση τιμή: 14,04				
Διάμεσος: 13				
Τυπική Απόκλιση: 7,016				

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Το δείγμα λοιπόν, θεωρεί ότι κατά μέσο όρο, η ανεργία είναι υψηλότερη στην πόλη τους από ότι στη χώρα. Η διάμεσος είναι 13, και με δεδομένο ότι η τυπική απόκλιση είναι 7,016, φαίνεται ότι η διασπορά των απαντήσεων γύρω από την μέση τιμή ήταν αρκετά υψηλή, με τις πιο συχνές απαντήσεις να απέχουν 4 με 5% μεταξύ τους. Για του γραπτού λόγου το αληθές, οι πιο συχνές εκτιμήσεις για την ανεργία είναι η τιμή 15% (με 10,89% ως προς το σύνολο των απαντήσεων), έπειτα οι τιμές 10% και 12% (με 10,51% και 8,44% αντίστοιχα) και έπειτα η τιμή 20% (με

7,77%). Αξίζει να σημειωθεί, ότι ένα 5,12% του δείγματος κρίνει ότι η μέση ανεργία στην πόλη τους, την χρονική περίοδο 2005-2008, αγγίζει και ξεπερνάει το 30%.

Εμπλουτίζοντας τη διερεύνηση για την οικονομική κατάσταση των οικογενειών στα αστικά κέντρα, το δείγμα κατόπιν ρωτήθηκε, ποια πιστεύει ότι είναι η μεταβολή του μέσου οικογενειακού εισοδήματος στην πόλη τους τη δεκαετία 1995-2005. Στον Πίνακα 5.12 περιέχεται η κατανομή των ποσοστών της συχνότητας των απαντήσεων που έδωσαν οι ερωτώμενοι, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι η διατιθέμενη κλίμακα στο ερωτηματολόγιο έδινε δυνατότητα απαντήσεων και για αρνητικές μεταβολές. Στο πλαίσιο αυτό, η μέση τιμή των εκτιμήσεων φαίνεται να είναι 3,99 με διάμεσο 4. Ωστόσο, η τυπική απόκλιση είναι αρκετά υψηλή 9,20, στοιχείο που επιβεβαιώνει τη μεγάλη διασπορά των επιλογών.

**Πίνακας 5.12: Κατανομή των ποσοστών συχνότητας των εκτιμήσεων για την μεταβολή του μέσου οικογενειακού εισοδήματος στην πόλη τους**

Μεταβολή (%)	Ποσοστό (%)		Μεταβολή (%)	Ποσοστό (%)
<-10	6,04		11	0,38
-10	7,35		12	1,54
-9	1,20		13	0,49
-8	2,25		14	0,60
-7	1,43		15	4,09
-6	2,18		16	0,45
-5	6,60		17	0,41
-4	2,29		18	0,75
-3	3,19		19	0,19
-2	2,59		20	4,65
-1	0,86		21	0,04
0	3,98		22	0,00
1	1,43		23	0,04
2	3,71		24	0,08
3	4,58		25	1,05
4	3,64		26	0,11
5	8,96		27	0,08
6	3,19		28	0,11
7	2,81		29	0,23
8	2,81		30	1,20
9	1,73		>30	1,43
10	9,30			
Μέση τιμή: 3,99				
Διάμεσος: 4				
Τυπική Απόκλιση: 9,20				

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από το σύνολο του δείγματος, εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι το 35,97% των ερωτώμενων (αρκετά υψηλό ποσοστό) δήλωσαν ότι θεωρούν ότι το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη τους είχε αρνητική μεταβολή την σχετική δεκαετία και μάλιστα το 6,04% επιλέγει αρνητική εξέλιξη<sup>20</sup> μεγαλύτερη από 10%. Το 3,98% του δείγματος δεν πιστεύουν ότι υπήρξε μεταβολή, ενώ το 60,05% δηλώνει ότι η μεταβολή ήταν θετική, και το 9% την προσδιορίζει πάνω από 20%. Σχετικά με τις εκτιμήσεις που εμφανίστηκαν συχνότερα, αυτές είναι η θετική μεταβολή 10% (με 9,30% ως προς τις απαντήσεις), η θετική μεταβολή 5% (με 8,96% ως προς τις απαντήσεις), η αρνητική μεταβολή -5% (με 6,60% ως προς τις απαντήσεις) και η αρνητική μεταβολή <-10% (με 6,04% ως προς τις απαντήσεις).

Η επόμενη ερώτηση στην ενότητα οικονομία και ανάπτυξη, διερευνούσε το ύψος του επιπέδου της παραοικονομίας<sup>21</sup>, κατά την κρίση του δείγματος για την πόλη τους (Πίνακας 5.13). Εδώ η τάση ήταν σαφής και έντονη, μιας και η μέση τιμή φθάνει το 6,87 με διάμεσο 7.

**Πίνακας 5.13: Εκτίμηση για το επίπεδο παραοικονομίας (συναλλαγές που δεν δηλώνονται στην εφορία) στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Επίπεδο παραοικονομίας	6,87	7

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το φαινόμενο της παραοικονομίας (Βαβούρας, 1989), μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 δεν θεωρείτο σημαντικό, γιατί επικρατούσε η αντίληψη ότι η έκταση του ήταν περιορισμένη. Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες η κατάσταση αυτή έχει μεταβληθεί ριζικά. Το θέμα της παραοικονομίας (ή σκιώδους, αθέατης, κρυφής, υπόγειας, δυαδικής, ανεπίσημης κ.ά. οικονομίας) απασχολεί ένα μεγάλο αριθμό ερευνητών διαφόρων επιστημονικών κλάδων και η σχετική με

<sup>20</sup> Τη δεκαετία εκείνη, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, η Ελλάδα παρουσίασε τους μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης από το 2,4% το 1996, φθάνοντας το 2003 σε κορύφωση με ρυθμό ανάπτυξης 5,6%, οπότε και ξεκίνησε κάμψη του ρυθμού φθάνοντας το 2005 το επίπεδο του 2,9%.

<sup>21</sup> Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, η παραοικονομία στην Ε.Ε. κυμαινόταν στο επίπεδο του 17,4% το 2005 και 15,1% το 2008, ενώ στην Ελλάδα έφθανε το 27,6% το 2005 και το 24,3% το 2008.

αυτό βιβλιογραφία αναπτύσσεται ταχύτατα. Η παραοικονομία δεν ενδιαφέρει σήμερα μόνο τους ερευνητές. Ενδιαφέρει ολοένα και περισσότερο, τόσο το ευρύ κοινό, όσο και τους φορείς της κρατικής πολιτικής, εξαιτίας των σημαντικών επιπτώσεων με τις οποίες γίνεται ευρύτερα αποδεκτό ότι συνδέεται. Η λειτουργία της παραοικονομίας σημαίνει ότι τα 'επίσημα' στατιστικά στοιχεία και οι επίσημοι οικονομικοί δείκτες, όπου στηρίζεται ο σχεδιασμός της αναπτυξιακής πολιτικής, παραποιούν την οικονομική πραγματικότητα. Δεν παρέχουν δηλαδή μια σωστή απεικόνιση των σημαντικότερων τουλάχιστον μακροοικονομικών προβλημάτων για κάθε χωρική ενότητα (χώρα, περιφέρειες, πόλεις κτλ.).

Έχει ήδη διατυπωθεί, ότι δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός για το τι είναι πόλη και ποια είναι τα όριά της. Οι παραδοσιακές προσεγγίσεις αστικής οικονομικής και αστικού σχεδιασμού δίνουν έμφαση σε μορφολογικά χαρακτηριστικά, ενώ οι πιο σύγχρονες επικεντρώνονται σε λειτουργικά χαρακτηριστικά, βλέποντας την πόλη ως κόμβο ροών πληροφορίας, κεφαλαίου, αγαθών και ανθρώπων. Τα λειτουργικά όρια των αστικών περιοχών εκτείνονται πέραν των διοικητικών και πολεοδομικών συνόρων τους για να συμπεριλάβουν όμορες περιοχές, οι οποίες εξαρτώνται οικονομικά από έναν "αστικό πυρήνα" που παραδοσιακά χαρακτηρίζεται ως πόλη (O'Sullivan, 2007· Αρβανιτίδης και Δωρής, 2011). Σε αυτό το πλαίσιο, καταθέτοντας στο ερωτηματολόγιο την άποψη ότι η οικονομική λειτουργία της πόλης εκτείνεται πέρα από τα διοικητικά ή πολεοδομικά όρια της (π.χ. λόγω καθημερινών μετακινήσεων για εργασία, αγορές κτλ.), το δείγμα ερωτήθηκε για το μέχρι ποια πόλη ή γενικότερα οικισμό θεωρεί ότι φθάνει η οικονομική επιρροή της πόλης τους.

Στον Πίνακα 5.14 (βλέπε Παράρτημα), παρουσιάζονται ανά αστικό κέντρο οι επικρατέστερες εκτιμήσεις των ερωτώμενων. Πρέπει να εξηγηθεί, ότι η ανταπόκριση του δείγματος στην ερώτηση αυτή, ήταν αρκετά περιορισμένη φθάνοντας στο 47,7% συμμετοχή, ενώ η ερώτηση ήταν ανοικτή, προσδοκώντας ποιοτική πληροφορία. Τα αποτελέσματα της λοιπόν, δεν δύνανται να τυποποιηθούν και να ποσοτικοποιηθούν αυστηρά στατιστικά, οπότε στον σχετικό Πίνακα παρατίθενται οι απαντήσεις, δηλαδή οι πόλεις και οι οικισμοί, που έκαναν συχνότερα την εμφάνιση τους για την έκταση της οικονομικής επιρροής του κάθε αστικού κέντρου, βάσει της άποψης των 'πληροφορημένων πολιτών'.

Σε ότι αφορά την Αθήνα, οι απαντήσεις έρχονται να ενισχύσουν το συμπέρασμα της εσωτερικής χωρικής αναδιάρθρωσης της Αττικής και ενίσχυσης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας<sup>22</sup>, που διατυπώθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Το δείγμα από την πρωτεύουσα, θεωρεί ότι η οικονομική επιρροή της πόλης τους φθάνει το λιγότερο στα αστικά υπόκεντρα της Περιφέρειας Αττικής, και την ξεπερνάει περιλαμβάνοντας και τα οικιστικά κέντρα στους Νομούς Κορινθίας, Βοιωτίας και Ευβοίας. Μάλιστα ορισμένοι υποστήριξαν, ότι η εν λόγω επιρροή αφορά συνολικά και την περιοχή της Πελοποννήσου.

Στο ίδιο πνεύμα, για το δεύτερο σε μέγεθος αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, οι πολίτες εξέφρασαν πρωταρχικά την άποψη ότι η επιρροή ξεπερνά τα όρια του Νομού φθάνοντας στη Χαλκιδική και σε πόλεις όμορων και μη Νομών της βόρειου Ελλάδας. Ειδικότερα, πιστεύουν ότι πόλεις όπως η Κατερίνη, η Καβάλα, η Βέροια, οι Σέρρες, το Κιλκίς, η Δράμα, η Κοζάνη, η Νάουσα, η Καστοριά, τα Γιαννιτσά και η Έδεσσα, ανήκουν στο εύρος της οικονομικής αλληλεπίδρασης της Θεσσαλονίκης. Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένοι ανέφεραν και την οικονομική επίδραση στις κοντινές Βαλκανικές πόλεις.

Τα λεγόμενα μεσαία ελληνικά αστικά κέντρα, δηλαδή η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος, η Λάρισα, φαίνεται να επηρεάζουν μέσω των οικονομικών τους δραστηριοτήτων, πρώτα την πλειοψηφία των οικισμών στα όρια των Νομών τους και έπειτα τις βασικές πόλεις των όμορων Νομών. Η Λάρισα φαίνεται να αλληλεπιδρά με περισσότερες πρωτεύουσες Νομών, όπως η Κοζάνη, η Καρδίτσα, ο Βόλος και τα Γρεβενά, πιθανόν λόγω της γεωγραφικής της κεντρικότητας στον ελλαδικό χώρο, ενώ ο Βόλος δείχνει να απευθύνεται μόνο στη Λάρισα. Το Ηράκλειο σχετίζεται με το Ρέθυμνο και τον Άγιο Νικόλαο, ενώ η Πάτρα εμφανίζει σχέσεις και με τα δύο κοντινά νησιά της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς, με τα οποία άλλωστε συνδέεται με συχνές ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Σε αυτή την κατηγορία, είναι δυνατόν να προστεθεί και το αστικό κέντρο των Ιωαννίνων, το οποίο φαίνεται να επιδρά, πέρα από τους οικισμούς του Νομού, στην Άρτα, στην Πρέβεζα και στην Ηγουμενίτσα.

---

<sup>22</sup> Σύμφωνα με τους Arapoglou και Saya (2009), η τάση αυτή αποδίδεται στην επέκταση του τομέα των υπηρεσιών, την κατάτμηση της αγοράς εργασίας και τη δημιουργία μεγάλου αριθμού μικρών επιχειρήσεων, παράμετροι που βρίσκουν τις ρίζες τους στη διάχυση της βιομηχανίας και στην ανάπτυξη άτυπων μορφών εργασίας.



Σε ότι αφορά τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, εξετάζοντας τον τρόπο απόκρισης του δείγματος συνολικά, φάνηκε ότι για μια σειρά από περιπτώσεις πόλεων, το δείγμα ανέφερε πολύ συχνότερα ότι η οικονομική επιρροή καταλαμβάνει κυρίαρχα το σύνολο της περιοχής του Νομού, ενώ για άλλες πόλεις, η άποψη αυτή είτε αναφέρθηκε ασθενώς, είτε καθόλου, προσδιορίζοντας την επιρροή μόνο σε συγκεκριμένους οικισμούς του κάθε Νομού. Οι πόλεις οι οποίες αναδεικνύεται, βάσει των απαντήσεων, ότι επηρεάζουν σε μεγαλύτερο βαθμό το σύνολο του Νομού που ανήκαν, είναι η Καβάλα, η Λαμία, η Ξάνθη, η Δράμα, η Κομοτηνή, η Κοζάνη, η Ερμούπολη, η Φλώρινα, τα Γρεβενά, η Ηγουμενίτσα, το Αργοστόλι και η Λευκάδα. Αντίθετα, για το Καρπενήσι διατυπώθηκε σχετικά έντονα η γνώμη ότι η επιρροή του περιορίζεται μόνο στο πλαίσιο του Καποδιστριακού Δήμου, και για περιπτώσεις όπως ο Πολύγυρος, η Αμφισσα, ο Άγιος Νικόλαος, η Ζάκυνθος, το Ναύπλιο, η Καστοριά, η Πρέβεζα, η Έδεσσα, το Κιλκίς, η Λιβαδειά, η Άρτα, ο Πύργος και η Τρίπολη, αναφέρθηκαν μόνο συγκεκριμένοι οικισμοί των Νομών. Αυτό μπορεί να αποδοθεί είτε στο σχετικά μικρό μέγεθος ορισμένων από αυτών των πόλεων (άρα και μικρότερη επιρροή), όπως για παράδειγμα το Καρπενήσι, η Αμφισσα, το Ναύπλιο και η Άρτα, είτε στη γειτνίαση με ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, π.χ. το Κιλκίς με τη Θεσσαλονίκη, ο Πύργος με την Πάτρα και η Λιβαδειά με την Αθήνα.

Μια επιπλέον τάση που εντοπίζεται, είναι ότι οι πόλεις των Περιφερειών της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας, της Θεσσαλίας, όπως και της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, φαίνεται από τις αποκρίσεις ότι έχουν πιο έντονες οικονομικές συνδέσεις με τις πρωτεύουσες των όμορων ή κοντινών Νομών τους. Για παράδειγμα, οικονομική επιρροή φαίνεται να ανταλλάσσουν ομάδες αστικών κέντρων, όπως Καβάλα - Δράμα - Ξάνθη - Κομοτηνή, Κατερίνη - Λάρισα - Θεσσαλονίκη, Τρίκαλα - Καρδίτσα - Λάρισα, Βέροια - Νάουσα - Κοζάνη - Έδεσσα και Κοζάνη - Γρεβενά - Καστοριά - Φλώρινα.

Όσον αφορά στις πόλεις που χωροθετούνται στον ελληνικό νησιωτικό χώρο, προκύπτουν ορισμένες ενδιαφέροντες τάσεις. Τα επί μέρους δείγματα πολιτών των νησιών του Ιονίου, δείχνουν να πιστοποιούν την έλλειψη οικονομικής αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, αφού δεν ανέφεραν τα υπόλοιπα νησιά της οικείας Περιφέρειας, γεγονός που ίσως να σχετίζεται με τις ελλείψεις που υπάρχουν στις μεταξύ τους μεταφορικές συνδέσεις. Έτσι, το Αργοστόλι και η Λευκάδα ανέφεραν αλληλεπίδραση με πόλεις της ηπειρωτικής χώρας, την Πάτρα και το Αγρίνιο αντίστοιχα. Στην περίπτωση των νησιών του Βορείου Αιγαίου, μόνο οι πολίτες της Μυτιλήνης δήλωσαν ότι η επιρροή φθάνει στην Σάμο και στη Χίο, δεν συνέβη όμως και το αντίστροφο.

Στην περιοχή των Κυκλάδων, οι κάτοικοι στην Ερμούπολη, γνωρίζοντας ότι η πόλη τους αποτελεί και το διοικητικό κέντρο του Νομού, ανέφεραν ότι η επιρροή αγγίζει τα όρια του Νομού, εστίασαν όμως περισσότερο στα νησιά της Τήνου, Νάξου, Μύκονου και Πάρου, με τα οποία υπάρχει πιο συχνή και εύκολη ακτοπλοϊκή σύνδεση. Τα υπόλοιπα τρία αστικά κέντρα της Κρήτης, δείχνουν να έχουν οικονομικές σχέσεις περισσότερο με τους βασικούς οικισμούς των Νομών τους και έπειτα με τις άλλες μεγάλες πόλεις του νησιού.

Τέλος, αστικά κέντρα της Πελοποννήσου, όπως η Σπάρτη, η Καλαμάτα και η Τρίπολη δείχνουν να περιορίζουν την οικονομική τους επιρροή στα όρια των Νομών τους.

Η ενότητα για την οικονομία και ανάπτυξη ολοκληρώνεται με παρόμοια με την προηγούμενη ερώτηση, αποδίδοντας όμως ουσιαστικά αντίστροφη έννοια. Στην περίπτωση αυτή, κατατέθηκε στο δείγμα ότι υπάρχει η άποψη ότι οι πόλεις εξαρτώνται οικονομικά σε κάποιο βαθμό και από άλλες πόλεις (π.χ. η Κόρινθος από την Αθήνα ή η Κατερίνη από τη Θεσσαλονίκη), οπότε και ερωτήθηκε από ποιες κρίνει ότι εξαρτάται σε κάποιο βαθμό η πόλη τους. Στον παρακάτω Πίνακα 5.15 αποτυπώνονται οι κυρίαρχες απαντήσεις, σύμφωνα με τις απαντήσεις του δείγματος για κάθε πόλη.

Για την δεσπόζουσα πόλη της Αθήνας, αναφέρονται μια σειρά από μικρότερα κέντρα της ευρύτερης επιρροής της, που βασικά αποτελούν χώρους εγκατάστασης επιχειρήσεων και βιομηχανιών, ενώ αρκετοί κρίνουν ότι δεν εξαρτάται από άλλες ελληνικές πόλεις. Για τη Θεσσαλονίκη, οι αποδέκτες της έρευνας προκρίνουν πρώτα την Αθήνα, και μετά τη Χαλκιδική και πόλεις όμορων Νομών, που με τη σειρά τους φιλοξενούν και αυτοί δορυφορικές οικονομικές δραστηριότητες, π.χ. Κιλκίς και Σέρρες.

Εξετάζοντας τον τρόπο απόκρισης των ερωτώμενων από τις πόλεις που χωροθετούνται στο βόρειο τμήμα της χώρας (Καβάλα, Κατερίνη, Σέρρες, Αλεξανδρούπολη, Ξάνθη, Βέροια, Δράμα, Κομοτηνή, Κοζάνη, Κιλκίς, Έδεσσα, Καστοριά, Φλώρινα, Γρεβενά και Πολύγυρος), διαπιστώνεται ότι αναφέρουν τη Θεσσαλονίκη ως το πρωταρχικό αστικό κέντρο, από το οποίο εξαρτάται η πόλη τους. Έπειτα, αναφέρουν μια από τις κοντινές τους πόλεις, με τις οποίες διατηρούν εντονότερες οικονομικές σχέσεις (π.χ. η Καβάλα με τη Ξάνθη, οι Σέρρες με το Κιλκίς, η Κατερίνη με τη Λάρισα, κτλ.). Άξιο επισήμανσης είναι το γεγονός, ότι οι πολίτες στο Κιλκίς και στις Σέρρες περιλαμβάνουν και τις πόλεις στη χώρα της Βουλγαρίας, ενώ στη Φλώρινα

αναφέρουν τις πόλεις της Αλβανίας και των Σκοπίων. Η εγγύτητα στα σύνορα και στις πόλεις των γειτονικών χωρών<sup>23</sup>, σε συνδυασμό με την ευκολότερη δυνατότητα διέλευσης των συνόρων τα τελευταία χρόνια, έχουν προφανώς συμβάλλει στην ανάπτυξη αμφίπλευρων οικονομικών σχέσεων. Στο ίδιο πλαίσιο, οι κάτοικοι στην Καστοριά ανέφεραν τη Ρωσία, προφανώς επειδή αποτελούν σημαντική αγορά προϊόντων γούνας για τους Ρώσους καταναλωτές, και μεγάλο μερίδιο από το εισόδημα τους βασίζεται σε αυτήν την αλληλεπίδραση<sup>24</sup>.

Στην περιοχή της Θεσσαλίας, ο Βόλος, τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα αναφέρουν την Λάρισα ως πρώτη πόλη από την οποία εξαρτώνται σε κάποιο βαθμό οικονομικά και μετά την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη, ενώ η Λάρισα δείχνει να εξαρτάται πρώτα περισσότερο από την Αθήνα και έπειτα από Θεσσαλονίκη, και σε μικρότερο βαθμό από τις υπόλοιπες Θεσσαλικές πόλεις.

Βάσει των απαντήσεων από τις πόλεις της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας, φαίνεται ότι τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα των Πατρών και των Ιωαννίνων εξαρτώνται οικονομικά πρώτα από την Αθήνα και έπειτα, από κοντινές πόλεις για την Πάτρα, και από τη Θεσσαλονίκη για τα Ιωάννινα. Οι μικρότερες πόλεις αναφέρουν πρώτα το μεγαλύτερο αστικό κέντρο στο οποίο έχουν εγγύτητα (Ηγουμενίτσα, Άρτα, Πρέβεζα, τα Ιωάννινα και το Αγρίνιο την Πάτρα), και κατόπιν την Αθήνα και τις γειτονικές τους πόλεις. Στα Ιόνια Νησιά, ενδιαφέρον προκαλεί ότι οι δύο μεγαλύτερες πόλεις Κέρκυρα και Αργοστόλι θεωρούν ότι εξαρτώνται περισσότερο από την Αθήνα, ενώ οι κοντινότερες πόλεις, τα Ιωάννινα και η Πάτρα αντίστοιχα, αποτελούν δευτερες επιλογές. Η Λευκάδα βάζει σε προτεραιότητα το Αγρίνιο και την Πρέβεζα, ενώ η Ζάκυνθος την Πάτρα (που όπως έχει άμεση ακτοποιοική σύνδεση) και την Αθήνα.

Μικρότερες πόλεις της Κεντρικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου, όπως η Λαμία, η Χαλκίδα, η Άμφισσα, η Κόρινθος, η Λιβαδειά, η Καλαμάτα, η Σπάρτη και το Ναύπλιο τοποθετούν σαφώς την Αθήνα ως το αστικό κέντρο από το οποίο εξαρτώνται περισσότερο, και μετά επιλέγουν τις

---

<sup>23</sup> Το 1998 έλαβε χώρα η Διαβαλκανική Διάσκεψη Κορυφής στην Αττάλεια, το 2000 έγινε η ίδια Διάσκεψη στο Βουκουρέστι και στην Συνάντηση Κορυφής το 2001 στα Σκόπια, υιοθετήθηκε κείμενο για την Περιφερειακή Οικονομική Συνεργασία, ενώ το 2007 εισήλθε η Βουλγαρία στην Ε.Ε. (Τοπάλογλου και Πετράκος, 2008:180)

<sup>24</sup> Ο κλάδος της παραγωγής γούνας παρουσιάζει δυναμική και αύξηση της παραγωγής (Εφημερίδα 'Η Καθημερινή', <http://www.kathimerini.gr/>, 10/7/2013).

κοντινότερες μεγαλύτερες πόλεις (π.χ. η Χαλκίδα την Λαμία, η Καλαμάτα την Πάτρα, το Ναύπλιο το Άργος κτλ.). Στο νησί της Κρήτης, τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα του Ηρακλείου και των Χανίων, επιλέγουν την Αθήνα και έπειτα τις υπόλοιπες πόλεις της Κρήτης, ενώ το Ρέθυμνο και ο Άγιος Νικόλαος αντίστροφα κρίνουν ότι εξαρτώνται κατά πρώτο λόγο περισσότερο από το Ηράκλειο και τα Χανιά, και κατά δεύτερο λόγο από την Αθήνα. Την Αθήνα, δείχνουν να θεωρούν ως βασικότερη πόλη εξάρτησης και οι νησιωτικές πρωτεύουσες της Ρόδου, της Μυτιλήνης, της Ερμούπολης και της Σάμου.

**Πίνακας 5.15: Εκτίμηση για το από ποιες πόλεις εξαρτάται σε κάποιο βαθμό η πόλη τους**

α/α	Πόλεις	Πιο συχνές Απαντήσεις (ιεραρχικά)			
1	Π.Σ. Αθήνας	Κόρινθος	Ελευσίνα	Χαλκίδα	
		Βοιωτία	Θεσσαλονίκη	Καμία	
2	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	Αθήνα	Χαλκιδική	Όμοροι Νομοί	
3	Π.Σ. Πατρών	Αθήνα	Αίγιο	Πύργος	
4	Π.Σ. Ηρακλείου	Αθήνα			
5	Π.Σ. Βόλου	Λάρισα	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	
6	Λάρισα	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	Θεσσαλικές πόλεις	
7	Π.Σ. Χανίων	Αθήνα	Ηράκλειο	Ρέθυμνο	
8	Π. Σ. Ιωαννίνων	Αθήνα	Θεσσαλονίκη		
9	Π. Σ. Χαλκίδας	Αθήνα	Λαμία		
10	Καβάλα	Θεσσαλονίκη	Ξάνθη		
11	Π.Σ. Αγρινίου	Πάτρα	Ιωάννινα	Αθήνα	
12	Π.Σ. Κατερίνης	Θεσσαλονίκη	Λάρισα	Αθήνα	
13	Σέρρες	Θεσσαλονίκη	Καβάλα - Δράμα	Βουλγαρικές πόλεις	
14	Π.Σ. Καλαμάτας	Αθήνα	Πάτρα		
15	Ρόδος	Αθήνα	Ερμούπολη		
16	Τρίκαλα	Λάρισα	Θεσσαλονίκη	Αθήνα	
17	Αλεξανδρούπολη	Θεσσαλονίκη	Αθήνα	Ορεστιάδα	Κομοτηνή
18	Λαμία	Αθήνα	Λάρισα		
19	Ξάνθη	Θεσσαλονίκη	Καβάλα	Αλεξανδρούπολη	Κομοτηνή
20	Βέροια	Θεσσαλονίκη	Κοζάνη	Αθήνα	
21	Δράμα	Θεσσαλονίκη	Καβάλα	Ξάνθη	Σέρρες
22	Κομοτηνή	Θεσσαλονίκη	Αλεξανδρούπολη	Ξάνθη	Καβάλα
23	Π. Σ. Κέρκυρας	Αθήνα	Ιωάννινα	Θεσσαλονίκη	Ηγουμενίτσα
24	Κοζάνη	Θεσσαλονίκη	Λάρισα	Πτολεμαΐδα	
25	Π.Σ. Χίου	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	Οινούσες	Ψαρά
26	Καρδίτσα	Λάρισα	Αθήνα	Τρίκαλα	Θεσσαλονίκη
27	Κόρινθος	Αθήνα			
28	Π. Σ. Ρεθύμνου	Ηράκλειο	Χανιά	Αθήνα	

α/α	Πόλεις	Πιο συχνές Απαντήσεις (ιεραρχικά)			
29	Μυτιλήνη	Αθήνα	Θεσσαλονίκη		
30	Τρίπολη	Αθήνα	Πάτρα	Καλαμάτα	Κόρινθος
31	Πύργος	Πάτρα	Αθήνα	Αμαλιάδα	Καλαμάτα
32	Άρτα	Ιωάννινα	Πρέβεζα	Αγρίνιο	Αθήνα
33	Λιβαδειά	Αθήνα	Θήβα	Λαμία	Χαλκίδα
34	Κιλκίς	Θεσσαλονίκη	Σέρρες	Βουλγαρικές πόλεις	Σκόπια
35	Έδεσσα	Θεσσαλονίκη	Βέροια	Γιαννιτσά	
36	Π.Σ. Σπάρτης	Αθήνα	Τρίπολη	Καλαμάτα	
37	Πρέβεζα	Ιωάννινα	Άρτα	Αθήνα	
38	Π.Σ. Ερμούπολης	Αθήνα	Πειραιάς		
39	Καστοριά	Θεσσαλονίκη	Κοζάνη	Ρωσία	
40	Φλώρινα	Θεσσαλονίκη	Κοζάνη	Πτολεμαΐδα	Σκόπια-Αλβανία
41	Ναύπλιο	Αθήνα	Άργος	Κόρινθος	
42	Ζάκυνθος	Πάτρα	Αθήνα	Κέρκυρα	
43	Άγιος Νικόλαος	Ηράκλειο	Ιεράπετρα		
44	Γρεβενά	Κοζάνη	Θεσσαλονίκη	Λάρισα	Τρίκαλα
45	Καρπενήσι	Λαμία	Αθήνα	Αγρίνιο	
46	Άμφισσα	Αθήνα	Λαμία	Λιβαδειά	Πάτρα
47	Ηγουμενίτσα	Ιωάννινα	Αθήνα	Κέρκυρα	
48	Πολύγυρος	Θεσσαλονίκη			
49	Αργοστόλι	Αθήνα	Πάτρα		
50	Λευκάδα	Αγρίνιο	Πρέβεζα	Ιωάννινα	Αθήνα
51	Σάμος	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	Μυτιλήνη	Κουσάντασι (Τουρκία)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εάν αξιολογηθούν οι απαντήσεις βάσει της πληθυσμιακής κατηγορίας των ελληνικών πόλεων και του βαθμού σημασία τους στο ελληνικό αστικό σύστημα, τότε βγάζει κανείς το συμπέρασμα ότι ακολουθείται σε γενικές γραμμές ένα μοντέλο πυραμιδοειδούς συμπεριφοράς. Με το μητροπολιτικό κέντρο (εθνικής και διεθνούς σημασίας) της Αθήνας στην κορυφή της πυραμίδας, παρατηρεί κανείς ότι τα αμέσως μικρότερα αστικά κέντρα Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Πάτρα, Ηράκλειο, Ιωάννινα και Χανιά (περιφερειακής σημασίας), ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους τοποθέτηση στη χώρα, τοποθετούν την Αθήνα ως κύριο αστικό κέντρο από το οποίο εξαρτώνται οικονομικά σε κάποιο βαθμό. Έπειτα, οι μικρότερες πόλεις (τοπικής σημασίας), επιλέγουν πρώτα τα κοντινότερα σε αυτές αστικά κέντρα περιφερειακής σημασίας και δευτερευόντως την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη, ανάλογα εάν χωροθετούνται στο βόρειο ή στο νότιο τμήμα της χώρας. Πρέπει επίσης να σημειωθεί, ότι για τις νησιωτικές πόλεις πρωτεύουσες (πρώην) Νομών, η Αθήνα φαίνεται να είναι το κέντρο από το οποίο έχουν υψηλότερη οικονομική εξάρτηση,

ανεξάρτητα από την γεωγραφική απόσταση, ίσως λόγω των συχνότερων και πιο αναβαθμισμένων μεταφορικών (ακτοπολιτικών και αεροπορικών) συνδέσεων σε σύγκριση με τη Θεσσαλονίκη, οπότε και η χρονοαπόσταση μετάβασης ανθρώπων και εμπορευμάτων είναι μικρότερη και οικονομικότερη.

Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό Πλαίσιο’  
του ερωτηματολογίου

Η επόμενη ενότητα του ερωτηματολογίου εξετάζει μια σειρά από συνιστώσες που συνδιαμορφώνουν το αστικό περιβάλλον και το κοινωνικό πλαίσιο του ελληνικού αστικού χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, στον παρακάτω Πίνακα 5.16, καταγράφονται αρχικά οι εκτιμήσεις των ‘πληροφορημένων πολιτών’ από κάθε πόλη, για ένα εύρος παραμέτρων που αγγίζουν το πλαίσιο των κοινωνικών συνθηκών και της ποιότητας ζωής. Σε γενικές γραμμές, οι εκτιμήσεις του δείγματος στην ερώτηση αυτή, φαίνεται να κυμαίνονται σε σχετικά περισσότερο θετικές τιμές, ιδίως συγκρίνοντας με τις εκτιμήσεις που αφορούσαν στις οικονομικές συνθήκες και το επίπεδο διαβίωσης. Αναλυτικότερα, οι ερωτώμενοι δείχνουν να εκφράζουν υψηλή ικανοποίηση για την ποιότητα των διαπροσωπικών σχέσεων στην πόλη τους (μ.τ.: 6,35 – διάμεσος 7), την ποιότητα ζωής για τα παιδιά (μ.τ.: 6,13 – διάμεσος 7), τους ηλικιωμένους (μ.τ.: 5,86 – διάμεσος 6), αλλά και γενικότερα (μ.τ.: 5,87 – διάμεσος 6), για το αίσθημα ικανοποίησης από το ανθρωπογενές και το φυσικό περιβάλλον (μ.τ.: 6,04 – διάμεσος 6) και το μέσο ημερήσιο δαπανούμενο χρόνο για τις μετακινήσεις (μ.τ.: 6,03 – διάμεσος 6). Θετικές απόψεις υπάρχουν και για το πόσο ασφαλείς νιώθουν στον τόπο τους (μ.τ.: 5,98 – διάμεσος 6), για το επίπεδο παρεχόμενης εκπαίδευσης και (μ.τ.: 5,91 – διάμεσος 6) και τις πολιτιστικές δραστηριότητες. Σχετικά θετική προς ουδέτερη στάση τηρούν οι ερωτώμενοι για τις ευκαιρίες απασχόλησης των γυναικών και το επίπεδο κοινωνικού τους αποκλεισμού (μ.τ.: 5,23 – διάμεσος 5) και για τον τρόπο που γίνεται η διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς (μ.τ.: 5,21 – διάμεσος 5). Στη συνέχεια, το δείγμα κρίνει ότι υπάρχει μια ισορροπία όσον αφορά στο κατά πόσο υπάρχουν εντάσεις πολιτικού – κομματικού χαρακτήρα (μ.τ.: 5,13 – διάμεσος 5), ταραχές (μ.τ.: 4,99 – διάμεσος 5) ή ρατσισμός και ξеноφοβία (μ.τ.: 4,95 – διάμεσος 5). Ουδέτεροι εμφανίζονται και για τις συνθήκες εργασίας (μ.τ.: 5,12 – διάμεσος 5), τις σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες (μ.τ.: 5,00 – διάμεσος 5), το βαθμό εγκληματικότητας (μ.τ.: 4,93 – διάμεσος 5) και τις υπηρεσίες υγείας στην πόλη τους (μ.τ.: 4,87 – διάμεσος 5). Τέλος, ουδέτερες προς αρνητικές αξιολογήσεις εκδηλώνονται για την

αισθητική εικόνα του αστικού κτιριακού αποθέματος (μ.τ.: 4,67 – διάμεσος 5), ενώ δεν προκύπτει ικανοποίηση για τη δραστηριοποίηση και των κοινωνικών κινήματων και οργανώσεων (μ.τ.: 4,51 – διάμεσος 4) και τα επίπεδα φτώχειας στο τόπο τους (μ.τ.: 4,40 – διάμεσος 4).

Συνολικά, συμπεραίνει κανείς ότι επικρατούν θετικές γνώμες για το ανθρωπογενές περιβάλλον, τις διαπροσωπικές σχέσεις, το φυσικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής για τις διάφορες ομάδες πληθυσμού. Τηρείται μια σχετικά ουδέτερη στάση απέναντι στο βαθμό που εμφανίζονται φαινόμενα ταραχών γενικά, ή ρατσισμού και δυσκολιών στις σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες, ενώ περισσότερο αρνητικές απόψεις εκδηλώνονται για τα επίπεδα φτώχειας, σύμφωνα με τις αποκρίσεις του δείγματος σε κάθε πόλη.

**Πίνακας 5.16: Εκτίμηση για τις κοινωνικές συνθήκες και την ποιότητα ζωής στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Η ποιότητα ζωής	5,87	6
Το αστικό (δομημένο) περιβάλλον	4,94	5
Το φυσικό περιβάλλον	5,91	6
Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)	5,09	5
Η εκπαίδευση	5,84	6
Οι υπηρεσίες υγείας	4,87	5
Οι πολιτιστικές δραστηριότητες	5,38	6
Η διαχείριση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, φεστιβάλ)	5,21	5
Ο βαθμός δραστηριοποίησης των κοινωνικών κινήματων και οργανώσεων (π.χ. οικολογικές, φιλανθρωπικές)	4,51	4
Το επίπεδο φτώχειας	4,40	4
Οι συνθήκες εργασίας	5,12	5
Ο μέσος ημερήσιος δαπανούμενος χρόνος για τις μετακινήσεις	6,03	6
Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά σας (ανθρώπινος περίγυρος και αστικό-φυσικό περιβάλλον)	6,04	6
Οι διαπροσωπικές σχέσεις	6,35	7
Η ποιότητα ζωής για τα παιδιά	6,13	7
Η ποιότητα ζωής για τους ηλικιωμένους	5,86	6
Ο βαθμός κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών (ευκαιρίες απασχόλησης, συμμετοχή στα κοινά)	5,23	5
Οι σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες	5,00	5
Οι εντάσεις πολιτικού – κομματικού χαρακτήρα	5,13	5
Ο βαθμός εγκληματικότητας	4,93	5
Το επίπεδο ασφάλειας	5,98	6
Το επίπεδο ρατσισμού και ξενοφοβίας	4,95	5
Η συχνότητα ταραχών	4,99	5
Η αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια κτλ.)	4,67	5

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Πολιτικό Πλαίσιο’ του ερωτηματολογίου

Η διαδικασία του αναπτυξιακού και ειδικότερα του αστικού σχεδιασμού, αποτελεί πάνω απ’ όλα μια κοινωνική δραστηριότητα και παίζει βασικό ρόλο μέσα στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο δομών που λειτουργούν οι σύγχρονες κοινωνίες και οικονομίες (Roweis, 1995). Κατ’ επέκταση, ο τρόπος που εφαρμόζονται οι πολιτικές σχεδιασμού στο χώρο και ο τρόπος που οργανώνεται η κεντρική και τοπική διοίκηση για την προώθηση των εν λόγω πολιτικών, παίζουν καθοριστικό ρόλο στις εκφάνσεις της αποτελεσματικότητας (Matei και Savulescu, 2009).

Στο πλαίσιο της ενότητας ‘πολιτικό πλαίσιο’, στον Πίνακα 5.17 παρατίθενται οι εκτιμήσεις των πολιτών για την πολιτική οργάνωση και τις πολιτικές σχεδιασμού στην πόλη τους, και εύκολα παρατηρεί κανείς ότι γενικά η στάση χαρακτηρίζεται από ουδέτερη προς αρνητική. Σε αυτό το σημείο, πρέπει να σημειωθεί, όπως εξηγήθηκε και στην ενότητα για τη μεθοδολογική προσέγγιση, ότι το ερωτηματολόγιο είχε κυρίως αποδέκτες στελέχη δημοσίων υπηρεσιών και της τοπικής αυτοδιοίκησης, οπότε θεωρείτο αναμενόμενη μια σχετική μεροληψία υπέρ του τρόπου λειτουργίας του δημόσιου τομέα. Παρόλα αυτά, το δείγμα εκφράζει κατά μέσο όρο μια ουδέτερη άποψη για τη λειτουργία των δημοτικών, νομαρχιακών και περιφερειακών υπηρεσιών (μ.τ.: 5,19 – διάμεσος 5), και μια ουδέτερη προς αρνητική άποψη για την αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης (μ.τ.: 4,75 – διάμεσος 5). Οι ίδιες μέσες τιμές προκύπτουν για την αξιολόγηση των δύο αυτών συνιστωσών από τους ερωτώμενους που εργάζονται στο δημόσιο τομέα. Η πολιτική προβολής της πόλης (μ.τ.: 4,63 – διάμεσος 5) και η ικανότητα, είτε στην αξιοποίηση (μ.τ.: 4,48 – διάμεσος 5), είτε των μηχανισμών απορρόφησης (μ.τ.: 4,47 – διάμεσος 5) των ευρωπαϊκών κονδυλίων για αναπτυξιακές δραστηριότητες στην πόλη, περιλαμβάνουν μια αρνητική χροιά. Σαφής δυσαρέσκεια αναδεικνύεται για τις πολιτικές πολεοδομικού (μ.τ.: 4,11 – διάμεσος 4) και αναπτυξιακού σχεδιασμού (μ.τ.: 4,23 – διάμεσος 4), όπως και για τον τρόπο που δραστηριοποιούνται τα πολιτικά κόμματα (μ.τ.: 4,14 – διάμεσος 4).



**Πίνακας 5.17: Εκτίμηση για την πολιτική οργάνωση και τις πολιτικές σχεδιασμού στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Η λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών (Δήμος, Νομαρχία, Περιφέρεια)	5,19	5
Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης	4,75	5
Η πολιτική πολεοδομικού σχεδιασμού	4,11	4
Η πολιτική αναπτυξιακού σχεδιασμού	4,23	4
Η πολιτική προβολής της πόλης	4,63	5
Η δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων	4,14	4
Οι μηχανισμοί απορρόφησης κονδυλίων στην πόλη σας (είτε από το κράτος είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση)	4,47	5
Η αξιοποίηση των συγκεκριμένων κονδυλίων της Ε.Ε. κατά την τελευταία δεκαετία προς όφελος της πόλης	4,48	5

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η παρούσα ενότητα ολοκληρώνεται με τη διερεύνηση του βαθμού συμμετοχής διαφόρων κοινωνικών ομάδων στις πολιτικές σχεδιασμού για την πόλη τους (Πίνακας 5.18). Οι κάτοικοι των πόλεων κρίνουν ότι ο βαθμό συμμετοχικότητας κατά τη χάραξη και εφαρμογή των αναπτυξιακών πολιτικών είναι χαμηλός, είτε για τους πολίτες (μ.τ.: 3,96 – διάμεσος 4), είτε για τις κοινωνικές οργανώσεις.

**Πίνακας 5.18: Εκτίμηση για το βαθμό συμμετοχής στις πολιτικές σχεδιασμού στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Πολίτες	3,96	4
Επιχειρήσεις	5,39	6
Κοινωνικές οργανώσεις	4,30	4

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχετικά αντίστροφη άποψη δείχνουν να έχουν για το πόσο λαμβάνονται υπόψη τα επιχειρήματα των επιχειρήσεων (μ.τ.: 5,39 – διάμεσος 6), στάση που ίσως να σχετίζεται με φαινόμενα αδιαφάνειας και διαπλοκής (που έχουν κατά καιρούς αποκαλυφθεί) μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και επιχειρηματικών συμφερόντων, κατά την κατάρτιση επενδυτικών προγραμμάτων.

Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Δυνατότητες, Αδυναμίες, Ευκαιρίες και Απειλές’ του ερωτηματολογίου

Στην ενότητα του ερωτηματολογίου που ακολουθεί, λαμβάνει χώρα ουσιαστικά μια S.W.O.T. ανάλυση. Η ανάλυση S.W.O.T. είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος του πεδίου που είναι υπό ανάλυση. Το αρκτικόλεξο S.W.O.T. προκύπτει από τις αγγλικές λέξεις: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (αντίστοιχα στα ελληνικά: δυνατά σημεία, αδύνατα σημεία, ευκαιρίες, απειλές). Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν στο εσωτερικό περιβάλλον της πόλης, αντιθέτως οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος.

Βάσει του παραπάνω πλαισίου, οι πληροφορημένοι κάτοικοι ρωτήθηκαν για το ποια θεωρούν οι ίδιοι ότι είναι τα πλεονεκτήματα της πόλης τους, αλλά και ποιες θα μπορούσαν είναι οι ευκαιρίες ανάπτυξης του τόπου τους, βάσει αυτών των πλεονεκτημάτων. Εν συνεχεία, ρωτήθηκαν ποια πιστεύουν ότι είναι τα μειονεκτήματα των πόλεων τους και ποιες θα μπορούσαν να είναι οι απειλές που θα μπορούσαν να προκύψουν. Αποσκοπώντας στην αποτελεσματικότερη ποσοτικοποίηση των απαντήσεων του δείγματος, δόθηκε η δυνατότητα στους αποδέκτες του ερωτηματολογίου να επιλέξουν από μια ευρεία λίστα πιθανών επιλογών, έχοντας συγκεκριμένο όριο<sup>25</sup>, ώστε να διαμορφωθεί μια ιεράρχηση. Κατόπιν, χρησιμοποιώντας στατιστικό λογισμικό SPSS, εκτιμήθηκε η συχνότητα<sup>26</sup> της κάθε απάντησης.

Στον Πίνακα 5.19, αποτυπώνονται ιεραρχημένες οι προτιμήσεις του δείγματος, καταγράφοντας ταυτόχρονα το ποσοστό (%) της κάθε παραμέτρου επί των συνολικών απαντήσεων, αλλά και το ποσοστό ως προς το δείγμα, των ερωτώμενων που την επέλεξε. Στο Γράφημα 5.5, απεικονίζονται τα 10 πλεονεκτήματα που επιλέγηκαν περισσότερο για τις ελληνικές πόλεις. Έτσι, τα δύο πρώτα πιο ισχυρά πλεονεκτήματα για τον τόπο τους, σύμφωνα με τους ‘πληροφορημένους πολίτες’, φαίνεται να είναι η τουριστική κίνηση και το φυσικό περιβάλλον, αφού προτιμήθηκαν από το 51,21% και το 49,03% του δείγματος. Ακολουθούν η ιστορική – αρχιτεκτονική κληρονομιά

---

<sup>25</sup> Μέχρι 5 επιλογές για πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα - μέχρι 3 επιλογές για ευκαιρίες και απειλές.

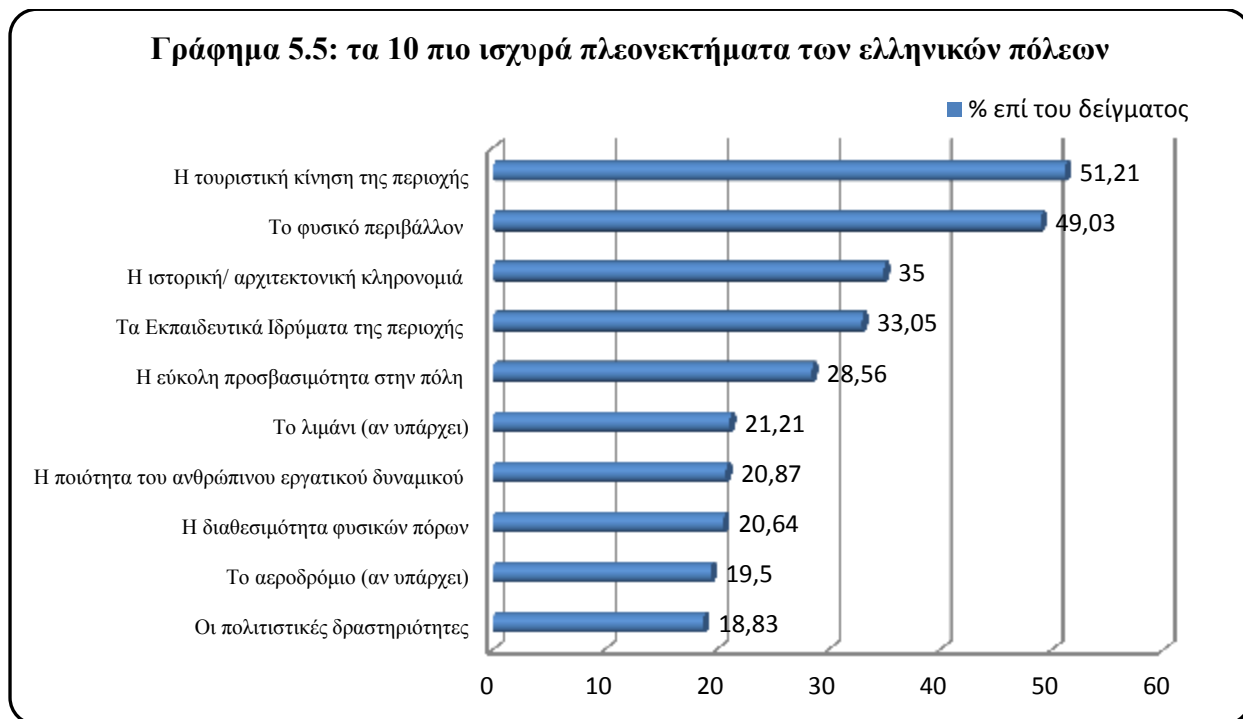
<sup>26</sup> Συχνότητα (fi) μιας μεταβλητής xi της μεταβλητής X ονομάζεται ο φυσικός αριθμός ni που φανερώνει πόσες φορές παρουσιάζεται στο δείγμα η συγκεκριμένη τιμή (Ζήμερας, 2003).

(35,0%), τα εκπαιδευτικά ιδρύματα (33,05%), η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (28,56%) και το λιμάνι, όπου υπάρχει (21,21%). Δυνατά σημεία για τα ελληνικά αστικά κέντρα, κρίνει το δείγμα επίσης, ότι είναι η ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού (20,64%), το αεροδρόμιο αν υπάρχει (19,50%) και οι πολιτιστικές δραστηριότητες (18, 83%). Με χαμηλότερα ποσοστά ως προς το δείγμα, μεταξύ 10 και 15% καταγράφονται πλεονεκτήματα που αφορούν την εξέλιξη και τις υποδομές της επιχειρηματικής και βιομηχανικής δραστηριότητας στις πόλεις, ενώ τα σημεία που επελέγησαν λιγότερο, είναι μεταξύ άλλων ο βαθμός οικονομικής συνεργασίας με άλλες πόλεις (με μόλις 5,17% ως προς το δείγμα), η αποτελεσματικότητα των δημόσιων υπηρεσιών (4,23%), η ποιότητα των αστικών υποδομών (3,62%) και οι εφαρμοζόμενες πολιτικές (3,19%).

**Πίνακας 5.19: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τα Πλεονεκτήματα των ελληνικών πόλεων**

Πλεονεκτήματα προς επιλογή	% ως προς τις απαντήσεις	% ως προς το δείγμα
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	12,48	51,21
Το φυσικό περιβάλλον	11,94	49,03
Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά	8,53	35,00
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	8,05	33,05
Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	6,96	28,56
Το λιμάνι (αν υπάρχει)	5,17	21,21
Η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	5,09	20,87
Η διαθεσιμότητα φυσικών πόρων	5,03	20,64
Το αεροδρόμιο (αν υπάρχει)	4,75	19,50
Οι πολιτιστικές δραστηριότητες	4,59	18,83
Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	3,85	15,81
Η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα	3,55	14,56
Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	3,37	13,83
Οι βιομηχανικές μονάδες της περιοχής	2,98	12,21
Το ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	2,48	10,17
Η ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	2,43	9,97
Ο βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	1,77	7,28
Η πολυεθνική σύνθεση του πληθυσμού	1,43	5,87
Η παραγωγική εξειδίκευση της πόλης σε ένα μόνο τομέα	1,36	5,57
Η οικονομική συνεργασία με τις άλλες πόλεις	1,26	5,17
Οι βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων υπηρεσιών	1,03	4,23
Η ποιότητα των αστικών υποδομών	0,88	3,62
Οι πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	0,78	3,19
Άλλο .....	0,27	1,11
	Σύνολο =100	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

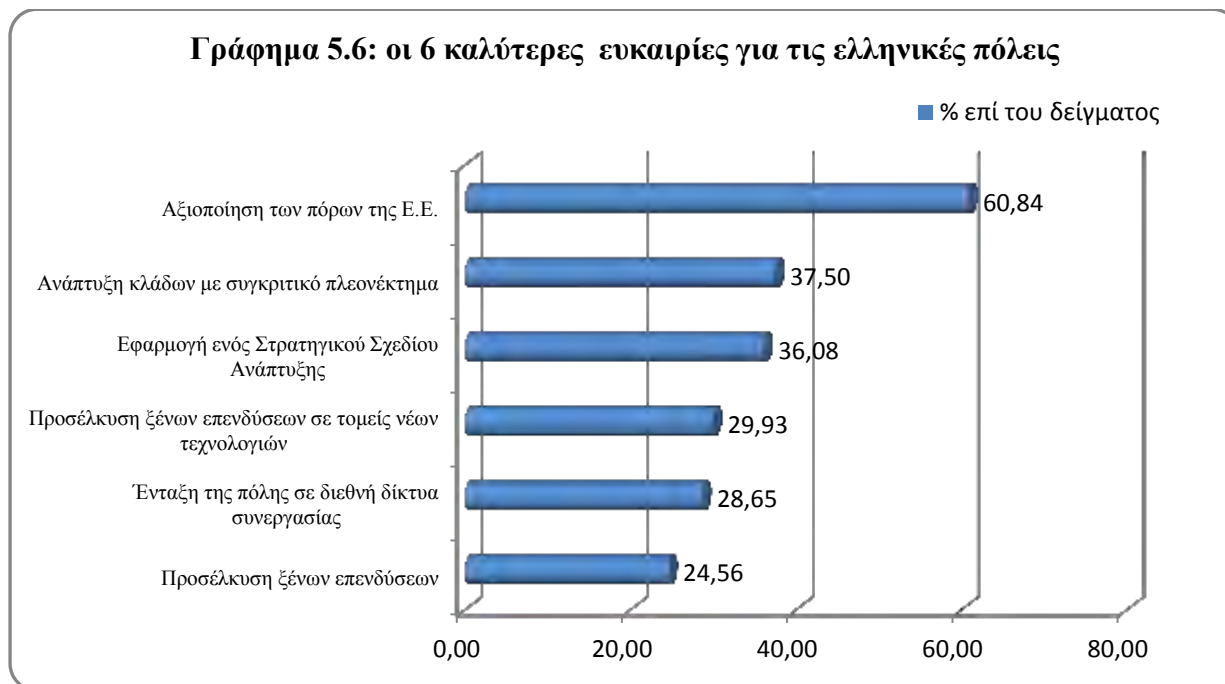
Συνολικά, οι πολίτες θεωρούν ότι τα περισσότερο δυνατά σημεία για τις ελληνικές πόλεις, αποτελούν αναπτυξιακά στοιχεία που ευνοούν ουσιαστικά την τουριστική κίνηση (φυσικό περιβάλλον, πολιτιστική κληρονομιά και προσβασιμότητα), αλλά και την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων (υψηλό μορφωτικό επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού, αστικές υποδομές και προσβασιμότητα, και φυσικοί πόροι).

Η S.W.O.T. ανάλυση προχωρά με την ταξινόμηση των μελλοντικών ευκαιριών για τις ελληνικές πόλεις (Πίνακας 5.20). Στο Γράφημα 5.6, απεικονίζονται οι έξι ευκαιρίες που προτιμήθηκαν περισσότερο από το δείγμα. Σύμφωνα με τις απαντήσεις του δείγματος, κυρίαρχη ευκαιρία καταγράφεται η σοφή αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που προορίζονται για την πόλη τους (60,84%). Έπειτα, προκρίνεται ο εντοπισμός των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής και η ανάπτυξη αυτών (37,50%), η εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης (36,08%) και παράλληλα, οι πρωτοβουλίες προσέλκυσης ξένων επενδύσεων, είτε σε τομείς καινοτομίας (29,93%), είτε σε εμπορικές, χρηματοπιστωτικές και τουριστικές υπηρεσίες (24,56%). Το 29% περίπου των αποδεκτών, θεωρεί σημαντική και την προώθηση της πόλης τους σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας. Οι παράμετροι που θεωρούνται λιγότερο σημαντικές ως ευκαιρίες

ανάπτυξης για τον αστικό χώρο, είναι η αξιοποίηση της τεχνογνωσίας άλλων επιτυχημένων περιπτώσεων (10,34%), η αξιοποίηση των οικονομικών μεταναστών (8,24%) και πιθανές επιτυχίες της χώρας στη διεθνή πολιτική σκηνή (4,56%).

<b>Πίνακας 5.20: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τις μελλοντικές Ευκαιρίες των ελληνικών πόλεων</b>		
<b>Ευκαιρίες προς επιλογή</b>	<b>% ως προς τις απαντήσεις</b>	<b>% ως προς το δείγμα</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	22,11	60,84
Ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων στους οποίους η πόλη έχει συγκριτικό πλεονέκτημα	13,63	37,50
Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	13,11	36,08
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	10,88	29,93
Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	10,41	28,65
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε εμπορικές, τραπεζικές και τουριστικές υπηρεσίες	8,92	24,56
Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης στον Ελληνικό χώρο	7,86	21,62
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε βιομηχανικούς τομείς που επιζητούν χαμηλό κόστος	4,35	11,96
Αξιοποίηση της τεχνογνωσίας άλλων περισσότερο προηγμένων πόλεων	3,76	10,34
Αξιοποίηση των οικονομικών μεταναστών ως μέσο ανάπτυξης	3,00	8,24
Επιτυχίες της πόλης στο εθνικό πλαίσιο άσκησης πολιτικής	1,66	4,56
Άλλο .....	0,33	0,91
	Σύνολο =100	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε γενικές γραμμές, το δείγμα διατυπώνει την άποψη, ότι οι ελληνικές πόλεις έχουν ανάγκη ενός ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδίου αναπτυξιακών παρεμβάσεων, ώστε να εντοπιστούν, να οργανωθούν και να αναπτυχθούν τα τοπικά συγκριτικά πλεονεκτήματα και να γίνει ο τόπος τους πιο εξωστρεφής σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας. Ο χρηματοδοτικός τρόπος για να επιτευχθεί αυτό, στηρίζεται στην συνολική και αποδοτική αξιοποίηση των διατιθέμενων ευρωπαϊκών πόρων και σε πρωτοβουλίες προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων.

Λαμβάνοντας υπόψη την σημερινή (έτος 2013) δυσμενή οικονομική και κοινωνική κατάσταση στη χώρα και στα ελληνικά αστικά κέντρα, ταυτόχρονα αξιολογώντας κανείς εκ των σημερινών αποτελεσμάτων, τις περιορισμένες επιδόσεις της εφαρμογής των αναπτυξιακών πολιτικών των τελευταίων ετών, μπορεί κανείς με ασφάλεια να ισχυριστεί, ότι οι παραπάνω ευκαιρίες παραμένουν κρίσιμες και επίκαιρες για το μέλλον των ελληνικών πόλεων.

Τα μειονεκτήματα που διακρίνουν τα ελληνικά αστικά κέντρα, σύμφωνα με τις ιεραρχημένες επιλογές των κατοίκων για την πόλη τους, παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.21, ενώ στο Γράφημα 5.7 αποτυπώνονται τα δέκα μειονεκτήματα που καταγράφηκαν συχνότερα. Η έλλειψη βιομηχανικής (36,48%) και επιχειρηματικής δραστηριότητας (28,36%), αλλά και το δυσμενές

περιβάλλον για την επώαση νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών (30,44%), φαίνεται να αναφέρονται ως τα αρνητικότερα σημεία του αστικού χώρου.

**Πίνακας 5.21: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τα Μειονεκτήματα των ελληνικών πόλεων**

Μειονεκτήματα προς επιλογή	% ως προς τις απαντήσεις	% ως προς το δείγμα
Η έλλειψη βιομηχανίας στην περιοχή	8,76	36,48
Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	8,24	34,33
Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	7,57	31,54
Το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	7,31	30,44
Η έλλειψη επιχειρηματικότητας	6,81	28,36
Η εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από 1 με 2 κλάδους παραγωγής	5,57	23,19
Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	5,03	20,97
Η χαμηλή ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	4,62	19,26
Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	4,50	18,76
Η έλλειψη οργανωμένων χώρων υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	4,17	17,38
Η χαμηλή τουριστική κίνηση της περιοχής	4,16	17,35
Το υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον	3,54	14,77
Η έλλειψη Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων στην περιοχή	3,51	14,63
Η χαμηλή προσβασιμότητα σε άλλες εγχώριες αγορές	3,34	13,93
Η χαμηλή ποιότητα των αστικών υποδομών	3,21	13,39
Η μικρή διαθεσιμότητα φυσικών πόρων	3,07	12,79
Ο οικονομικός ανταγωνισμός από τις άλλες πόλεις	3,00	12,52
Η δύσκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	2,68	11,17
Η έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων	2,63	10,94
Η έλλειψη αεροδρομίου	2,44	10,17
Η χαμηλή ποιότητα των υποδομών του λιμανιού (αν υπάρχει)	2,24	9,33
Η χαμηλή ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	2,15	8,96
Η πολυεθνική σύνθεση του πληθυσμού	1,24	5,17
Άλλο .....	0,19	0,77
	Σύνολο=100	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Οι παραπάνω συνιστώσες συμπληρώνονται από ανεπαρκή λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης (31,54%) και δημόσιων οργανισμών (20,97%), σε συνδυασμό με λανθασμένες αναπτυξιακές πολιτικές (34,33%). Το υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον με τους λιγοστούς ανοικτούς χώρους (18,76%) και το φυσικό περιβάλλον που ολοένα διαβρώνεται (14,77%), δείχνουν να λειτουργούν και αυτές ως ανασταλτικές παράμετροι. Τα μειονεκτήματα που επιλέχθηκαν λιγότερο, και μάλιστα αυτό αποτελεί και ένα σημείο ελέγχου σε αντιπαράβολή με τα πιο συχνά πλεονεκτήματα που καταγράφηκαν πρωτύτερα, είναι μεταξύ άλλων η δύσκολη προσβασιμότητα (11,17%), η έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων (10,94%) και η χαμηλή ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού (8,96%).

Η ανάλυση S.W.O.T. ολοκληρώνεται με την παράθεση εκτιμήσεων του δείγματος, για το ποιες θα μπορούσαν να είναι οι επικρατέστερες απειλές για το μέλλον του αστικού χώρου στην Ελλάδα. Στον παρακάτω Πίνακα 5.22 αναφέρονται ιεραρχημένα οι απειλές που επιλέχθηκαν, ενώ στο Γράφημα 5.8 απεικονίζονται οι 6 πιο πιθανές απειλές, βάσει των εκτιμήσεων του δείγματος για την πόλη τους. Σε συνέπεια με την συμπεριφορά που αποκρίνεται το δείγμα των πολιτών μέχρι τώρα, η κακή χρήση των ευρωπαϊκών πόρων φαίνεται να αποτελεί την πιο



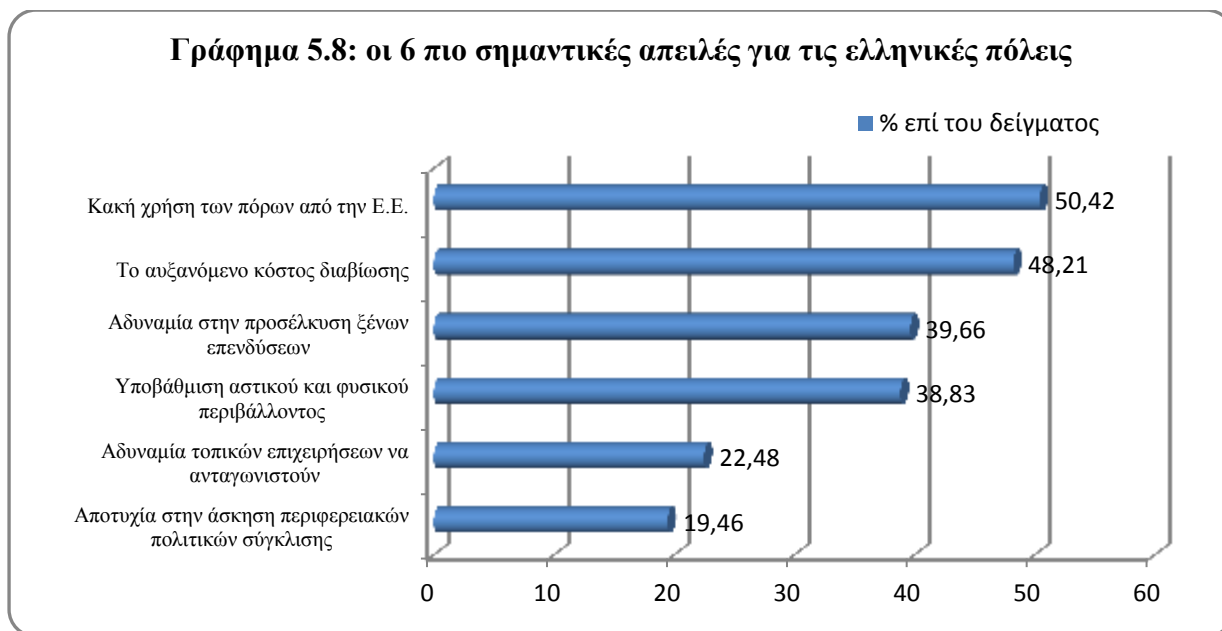
σημαντική απειλή (50,42%), αφού επελέγη ουσιαστικά από τους μισούς αποδέκτες. Εν συνεχεία, προκρίνονται το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης (48,21%), η αδυναμία προσέλκυσης ξένων επενδύσεων (39,66%) και η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (38,33%). Με προτίμηση περίπου από έναν στους πέντε ερωτώμενους, ακολουθούν η αδυναμία προσαρμογής των επιχειρήσεων στο σύγχρονο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, η περιορισμένη αποτελεσματικότητα στις περιφερειακές πολιτικές σύγκλισης και η ύφεση στην παγκόσμια οικονομία.

Είναι παραδεκτό, ότι σημαντικό μειονέκτημα της παρουσίασης των αποτελεσμάτων μιας έρευνας πεδίου, που ολοκληρώθηκε έξι περίπου χρόνια πριν, είναι ότι σε γενικές γραμμές, οι εκτιμήσεις του δείγματος, σε μια σειρά από παραμέτρους του ερωτηματολογίου, ίσως να μην απηχούν στον ίδιο βαθμό στην σύγχρονη οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα. Ένα όμως από τα βασικά πλεονεκτήματα της μεταχρονολογημένης παρουσίασης, είναι ότι υπάρχει η δυνατότητα έγκυρης αξιολόγησης των τότε στάσεων και προβλέψεων, και στην συγκεκριμένη περίπτωση, επαλήθευσης μέχρι την σημερινή εποχή, της βασιμότητας ή όχι των μελλοντικών απειλών για τις πόλεις. Στο πλαίσιο αυτό, λίγοι επιστήμονες ή ερευνητές θα βρεθούν να διαφωνήσουν, στον ισχυρισμό ότι οι απειλές που κρίθηκαν από το δείγμα των ‘πληροφορημένων πολιτών’ ως πιο επικίνδυνες πριν 6 χρόνια περίπου (σε αυτή την έρευνα πεδίου), είναι αυτές στις οποίες καταλογίζονται την σημερινή εποχή η κρίση στα δημόσια οικονομικά και η αναπτυξιακή υστέρηση.

**Πίνακας 5.22: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για τις μελλοντικές Απειλές των ελληνικών πόλεων**

Απειλές προς επιλογή	% ως προς τις απαντήσεις	% ως προς το δείγμα
Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	18,36	50,42
Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	17,56	48,21
Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	14,45	39,66
Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	14,14	38,83
Αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές	8,19	22,48
Αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης	7,09	19,46
Ύφεση στην παγκόσμια οικονομία	6,52	17,89
Αδυναμία στη γρήγορη προσαρμογή της πόλης στο νέο διεθνοποιημένο περιβάλλον	5,67	15,58
Οι οικονομικοί μετανάστες	4,20	11,52
Μεγάλη αύξηση του εργατικού δυναμικού λόγω εσωτερικής μετανάστευσης από μικρότερες πόλεις ή αγροτικές περιοχές	3,55	9,75
Άλλο .....	0,28	0,77
	Σύνολο=100	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η πρόσφατη κρίση έκανε φανερές τις αδυναμίες της ευρωζώνης, η δημιουργία της οποίας δε συνοδεύτηκε από τα αναγκαία εργαλεία οικονομικής πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που ήταν πιθανόν να δημιουργηθούν στις ασθενέστερες οικονομίες (όπως η Ελλάδα). Οι μακροοικονομικές ανισορροπίες της ελληνικής οικονομίας αποδίδονται σε μεγάλο βαθμό στην κακή κατανομή των πόρων, μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, μεταξύ της κατανάλωσης και των επενδύσεων, ακόμη και μεταξύ των διαφόρων παραγωγικών κλάδων. Οι λόγοι αυτής της εσφαλμένης κατανομής συσχετίζονται με το μέγεθος του δημόσιου τομέα, τους κανονισμούς, τους περιορισμούς και τις μονοπωλιακές πρακτικές της οικονομίας, την παρατεταμένη περίοδο χαμηλού κόστους χρηματοδότησης και τον εύκολο δανεισμό, τη φοροδιαφυγή και τη διαφθορά.

Είναι προφανές, ότι η ύφεση στο διεθνές οικονομικό και χρηματοπιστωτικό πλαίσιο εντάθηκε, επιφέροντας προβλήματα που αντιστοιχούν στο αυξανόμενο κόστος διαβίωσης και στην υποβάθμιση των αστικών συνθηκών της καθημερινότητας των πολιτών. Από την πλευρά της, η ελληνική κεντρική και τοπική διοίκηση, παρουσίασε τα τελευταία χρόνια χαμηλές επιδόσεις στη βέλτιστη αξιοποίηση των κρατικών και ευρωπαϊκών πόρων, στη δημιουργία σύγχρονου και ανταγωνιστικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος, με υγιή κίνητρα και ταυτόχρονη εμπέδωση της

ανάλογης νοοτροπίας από τους έλληνες ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς. Ως απόρροια, οι ελληνικές πόλεις αποτυγχάνουν προς το παρόν να προσαρμοστούν στο νέο διεθνές περιβάλλον, και οι παραπάνω απειλές παραμένουν και αυτές επίκαιρες και καθοριστικές.

#### Επεξεργασία των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Πολιτικές’ του ερωτηματολογίου

Έχοντας διερευνήσει τα πιθανά πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, τις ευκαιρίες, αλλά και τις απειλές για τα ελληνικά αστικά κέντρα, η επόμενη ερώτηση στους αποδέκτες του ερωτηματολογίου αφορούσε την εξέταση για το ποιες πολιτικές θεωρούν ότι είναι πιο σημαντικές για την ανάπτυξη της πόλης τους. Η διερεύνηση για το ποιες είναι οι κατάλληλες αστικές πολιτικές, ανάλογα με το μέγεθος της πόλης και τον τομέα παρέμβασης, έχει αποτελέσει σημαντικό ζήτημα στη διεθνή βιβλιογραφία (Tolley και Cridfield, 1987).

Οι αναπτυξιακές πολιτικές, ανάλογα με το βαθμό που προτιμήθηκαν από το δείγμα, καταγράφονται στον Πίνακα 5.23, ενώ στο Γράφημα 5.9 αποτυπώνονται ιεραρχημένα οι 8 πολιτικές που κρίθηκαν περισσότερο ενδεδειγμένες. Η στήριξη, η προώθηση και ο εκσυγχρονισμός της βαριάς βιομηχανίας της χώρας, δηλαδή του τομέα του τουρισμού, φαίνεται να είναι η πρώτη αναπτυξιακή προτεραιότητα για τους ‘πληροφορημένους κατοίκους’ από κάθε πόλη, με 45,37%. Στη συνέχεια, το δείγμα δείχνει να προκρίνει γενικά τη βελτίωση των υποδομών στον αστικό χώρο, οι οποίες συνίστανται στις αστικές υποδομές (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ., 44,87%), στις υποδομές προστασίας και βελτίωσης του περιβάλλοντος (40,80%), παράλληλα και στις κοινωνικές υποδομές (εκπαίδευση, υπηρεσίες υγείας, κτλ., 39,69%).

**Πίνακας 5.23: Ταξινόμηση των προτιμώμενων πολιτικών ανάπτυξης για τις ελληνικές πόλεις**

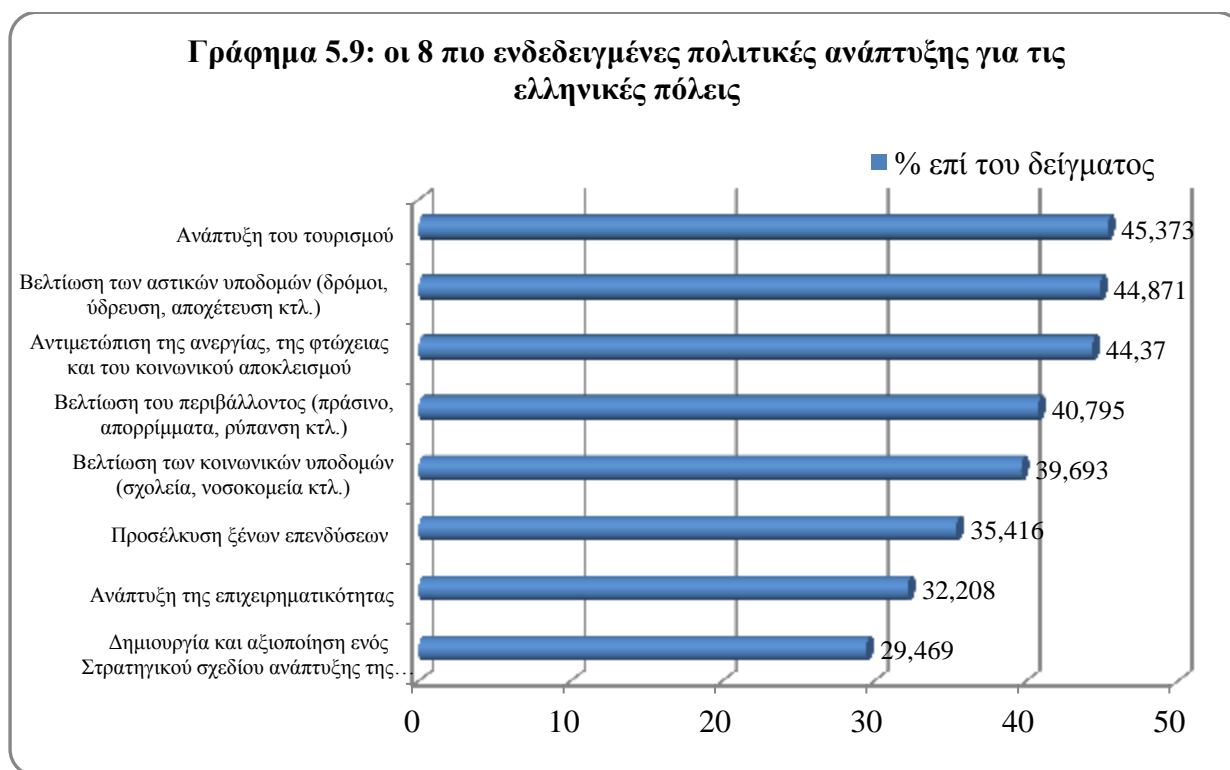
Πολιτικές προς επιλογή	% ως προς τις απαντήσεις	% ως προς το δείγμα
Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού	9,98	45,37
Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)	9,87	44,87
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού	9,76	44,37
Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίμματα, ρύπανση κτλ.)	8,97	40,80
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)	8,73	39,69
Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων	7,79	35,42
Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας	7,08	32,21
Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας	6,48	29,47
Πολιτική δημιουργίας Πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων	6,03	27,40
Πολιτική αστικού σχεδιασμού, βελτίωση χρήσεων γης, αστικών αναπλάσεων	4,59	20,85
Πολιτική για την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου (εκπαίδευση, κατάρτιση)	4,45	20,25
Πολιτική προβολής της πόλης	3,04	13,83
Πολιτική βελτίωσης των παραγωγικών υποδομών (ΒΙ.ΠΕ, ΒΙΟ.ΠΑ, κτλ.)	2,96	13,46
Πολιτική αναβάθμισης και αναδιοργάνωσης των υπηρεσιών από δημόσιους φορείς/ υπηρεσίες	2,96	13,46
Πολιτική ανάπτυξης των πολιτιστικών δραστηριοτήτων	2,88	13,10
Πολιτική ανάπτυξης εξειδικεύσεων σε παραγωγικούς τομείς της πόλης σας με συγκριτικό πλεονέκτημα	2,70	12,30
Πολιτική προώθησης δικτύων συνεργασίας ανάμεσα επιχειρήσεις της δικής σας και άλλων πόλεων	1,59	7,22
Άλλο .....	0,12	0,57
	Σύνολο =100	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Επείγουσα θεωρείται επίσης, η αντιμετώπιση της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού (44,37%), σε συνδυασμό με πολιτικές παρεμβάσεις στήριξης και προώθησης της επιχειρηματικότητας (32,21%) και προσέλκυσης ξένων επενδύσεων (35,42%). Οι παραπάνω πολιτικές θα πρέπει να προκύπτουν από μια εμπεριστατωμένη ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης για κάθε αστικό κέντρο, ενταγμένες στις κατευθύνσεις ενός Στρατηγικού Σχεδίου ανάπτυξης (Master Plan, 29,47%) περιλαμβάνοντας και διαστάσεις αστικού σχεδιασμού (20,85%), για κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Οι δράσεις για την ενίσχυση των ερευνητικών και

εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και αναβάθμισης του ανθρώπινου κεφαλαίου, έπονται ως κατηγορία προτεραιότητας, με 27,40% και 20,25% αντίστοιχα.

Οι πολιτικές ανάπτυξης που ανακύπτει ότι έχουν σχετικά μικρότερο βαθμό προτεραιότητας είναι αυτές που σχετίζονται με την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης (13,46%), τις πολιτιστικές δραστηριότητες (13,10%), τη διεύρυνση παραγωγικών εξειδικεύσεων με συγκριτικό πλεονέκτημα (12,30%), και τέλος τη δικτύωση των ελληνικών επιχειρήσεων (7,22%).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ενδιαφέρον παρουσιάζει σε αυτό το σημείο, η αντιπαράθεση και ο συσχετισμός των πολιτικών ανάπτυξης που φαίνεται να είναι περισσότερο επείγουσες για το δείγμα από τις ελληνικές πόλεις, πρώτα με τα πιο πρόσφατα μέτρα πολιτικής του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων 2011-2014 για τη χώρα. Έπειτα, με τις χρηματοδοτικές προτεραιότητες που προτείνει για την Ελλάδα για την επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014-2020 το Κείμενο Θέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Νοέμβριος, 2012) επί των θεμάτων που αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα και στις προτεινόμενες πολιτικές.

Το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων περιλαμβάνει σε γενικές γραμμές τα παρακάτω μέτρα πολιτικής:

1. Εφαρμογή δημοσιονομικής προσαρμογής, μείωση του χρέους και βελτίωση βιωσιμότητας των δημοσίων οικονομικών.
2. Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της δημόσιας διοίκησης, επίτευξη καλύτερου ελέγχου των δημοσίων οικονομικών και βελτίωση της ποιότητάς τους.
3. Εξασφάλιση της καλής λειτουργίας και της σταθερότητας του χρηματοπιστωτικού τομέα.
4. Διασφάλιση προσαρμογών σε μισθούς και τιμές με στόχο την ανάκτηση και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας.
5. Μείωση του μεγέθους της ανεπίσημης οικονομίας μέσω της διευκόλυνσης της πρόσβασης την επίσημη αγορά εργασίας όλων των ομάδων ενεργού πληθυσμού και κατ' επέκταση βελτίωση της διαχείρισης της φορολογίας.
6. Αναθεώρηση του εκπαιδευτικού συστήματος με σκοπό την βελτίωση της ποιότητας του ανθρώπινου κεφαλαίου της χώρας.
7. Βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης και της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών και των κλειστών επαγγελμάτων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσα από τις προτάσεις της επιχειρεί να μεταβάλει δραστικά το πλαίσιο χρηματοδότησης των κρατών-μελών, συνδέοντάς το και με την πρόοδο της δημοσιονομικής και μακροοικονομικής προσαρμογής των κρατών-μελών (αιρεσιμότητα). Το Κείμενο Θέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καταθέτει ως χρηματοδοτικές αναπτυξιακές προτεραιότητες τις παρακάτω:

- ✚ Φιλικό επιχειρηματικό περιβάλλον προς τις επενδύσεις.
- ✚ Αύξηση της συμμετοχής στην αγορά εργασίας, μέσω της αναβάθμισης της απασχόλησης και εφαρμογή πολιτικών ενεργητικής συμμετοχής και εκπαίδευσης/ κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού.
- ✚ Αειφόρες υποδομές με στόχο την ανάπτυξη και την απασχόληση.
- ✚ Προώθηση μιας οικονομίας, φιλικής προς τον περιβάλλον και την επάρκεια πόρων, με στόχο την ανάπτυξη και την απασχόληση.
- ✚ Προώθηση μεταρρυθμίσεων για μια επαρκή και αποτελεσματική δημόσια διοίκηση.

Συσχετίζοντας τις παραπάνω πολιτικές που είτε προτείνονται, είτε προωθούνται για τη χώρα, με τις πιο σημαντικές πολιτικές για τις πόλεις, βάσει των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου,

διαπιστώνει κανείς ότι υπάρχει σε μεγάλο βαθμό επικάλυψη, και ότι οι αναπτυξιακές προτεραιότητες που ήταν κρίσιμες έξι χρόνια πριν για τον αστικό πληθυσμό, παραμένουν κρίσιμες και την σημερινή περίοδο. Εθνικές ή ευρωπαϊκές πολιτικές και μέτρα, για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης, όπως η προώθηση αιφόρων δικτύων υποδομών, η αναβάθμιση του ερευνητικού και εκπαιδευτικού συστήματος, η δημιουργία ενός φιλικού επιχειρηματικά περιβάλλοντος, η μείωση της παραοικονομίας, η αιφορική διαχείριση των φυσικών πόρων και η βελτίωση των δημοσίων υπηρεσιών, αποτελούσαν ήδη ζητούμενα και στόχοι για τον ελληνικό αστικό χώρο. Βασικές μεταβολές στις προτεραιότητες πολιτικής στην σύγχρονη δημοσιονομικά πιεστική εποχή, είναι η αύξηση του βαθμού του επείγοντος, για την αναδιάρθρωση και ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης, για την μείωση του τομέα της ανεπίσημης οικονομίας και επιβολή φορολογικής δικαιοσύνης, και την αντιμετώπιση της καλπάζουσας ανεργίας, ιδιαίτερα των νέων ανθρώπων.

Η τελευταία ερώτηση στο πλαίσιο της έρευνας πεδίου του ερωτηματολογίου σε 'πληροφορημένους πολίτες', των 51 πόλεων πρωτεύουσών (πρώην) Νομών και νυν Περιφερειακών ενοτήτων, αφορά στη διερεύνηση των προοπτικών εξέλιξης (στα επόμενα 10 χρόνια) μιας σειράς παραμέτρων που σχετίζονται γενικότερα με την ποιότητα ζωής και τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά στην πόλη τους. Εξετάζεται δηλαδή, αν θεωρούν ότι οι συγκριμένες συνιστώσες της οικονομικής και κοινωνικής καθημερινότητας, θα βελτιωθούν ή θα επιδεινωθούν.

Παρατηρείται στον Πίνακα 5.24, ότι το δείγμα διατηρεί περισσότερο αισιόδοξη στάση για την εξέλιξη της τουριστικής κίνησης στην πόλη τους (μ.τ.: 5,85 – διάμεσος 6) και την ποιότητα και επάρκεια των αστικών υποδομών (μ.τ.: 5,68 – διάμεσος 6). Λιγότερο αλλά ακόμα θετική άποψη επιδεικνύουν για τις προοπτικές του επιπέδου οργάνωσης στις πόλεις (μ.τ.: 5,43 – διάμεσος 5) και την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος (μ.τ.: 5,43 – διάμεσος 5). Ουδέτερες προβλέψεις εκφράζουν για την ποιότητα ζωής, για το αν θα βελτιωθούν οι μηχανισμοί αξιοποίησης των πόρων της Ε.Ε., για τη δικτύωση των πόλεων, την αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης και τα επίπεδα επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Σχετικά αρνητική χροιά προσλαμβάνουν οι προοπτικές για το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα (μ.τ.: 4,72 – διάμεσος 5), την ένταση των κοινωνικών προβλημάτων (μ.τ.: 4,64 – διάμεσος 5), το επιχειρηματικό (μ.τ.: 4,62 – διάμεσος 5), αλλά και το επενδυτικό περιβάλλον (μ.τ.: 4,59 – διάμεσος 5). Σαφώς αρνητικές προβλέψεις προκύπτουν για το επίπεδο των οικονομικών ανισοτήτων (μ.τ.: 4,20 – διάμεσος 4),

τη δυνατότητα εύρεσης εργασίας (μ.τ.: 4,18 – διάμεσος 4) και τα επίπεδα ανεργίας (μ.τ.: 4,02 – διάμεσος 4).

**Πίνακας 5.24: Εκτίμηση για τις προοπτικές εξέλιξης παραμέτρων που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής και την ανάπτυξη στην πόλη τους**

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Μέση τιμή	Διάμεσος
Το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα	4,72	5
Η ποιότητα ζωής	5,21	5
Η δυνατότητα εύρεσης εργασίας	4,18	4
Το επίπεδο ανεργίας	4,02	4
Οι οικονομικές ανισότητες	4,20	4
Οι επιδόσεις των τοπικών επιχειρήσεων	4,83	5
Οι ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	4,62	5
Η δυνατότητα προσέλκυσης ξένων επενδύσεων	4,59	5
Η τουριστική κίνηση της πόλης	5,85	6
Οι αστικές υποδομές στην πόλη σας (οδικό δίκτυο, συγκοινωνίες)	5,68	6
Η οργάνωση της πόλης σας	5,43	6
Η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος	5,33	5
Η ένταση των κοινωνικών προβλημάτων	4,64	5
Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης	4,90	5
Η αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. προς όφελος της πόλης	5,19	5
Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας	4,99	5

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συνολικά, συμπεραίνεται ότι εκδηλώνονται από τους πολίτες πιο αισιόδοξες γνώμες για την μελλοντική εξέλιξη ζητημάτων που αφορούν τη δυναμική του τουριστικού τομέα και την αναβάθμιση των αστικών υποδομών, είτε αυτές αφορούν στην πολεοδομική οργάνωση, είτε σε έργα περιβαλλοντικής προστασίας. Αντίθετα, το δείγμα παρουσιάζεται πιο απαισιόδοξο για θέματα που σχετίζονται με την προώθηση της επιχειρηματικότητας και επενδυτικών πρωτοβουλιών, τις ευκαιρίες απασχόλησης, την εξέλιξη της ανεργίας, αλλά και την άνιση κατανομή των εισοδημάτων των νοικοκυριών μεταξύ των περιοχών.

Σε αυτό το σημείο, είναι απαραίτητο εκ νέου να επισημανθεί, ότι η παρούσα έρευνα πεδίου ολοκληρωνόταν το 2008, δηλαδή τη χρονιά που και επισήμως γίνονταν αισθητά τα πρώτα σημάδια της οικονομικής και αναπτυξιακής ύφεσης. Βάσει της διατύπωσης της παραπάνω ερώτησης, οι παραπάνω εκτιμήσεις διατυπώνονται με χρονικό ορίζοντα το 2018, και αν και οι ερωτώμενοι δεν μπορούσαν να γνωρίζουν για το μέγεθος των επερχόμενων δυσμενών



μεταβολών, ιδιαίτερα στο εισόδημα των ατόμων και επιχειρήσεων, στο ΑΕΠ και στο επίπεδο ανεργίας, εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι οι εν λόγω προβλέψεις έχουν μέχρι σήμερα επαληθευθεί σε σημαντικό βαθμό.

Εμβαθύνοντας, από την μία πλευρά η τουριστική δραστηριότητα<sup>27</sup>, έπειτα από μια επιβράδυνση 3 ετών, το 2013 δείχνει να ανακάμπτει. Οι μεταφορικές υποδομές έχουν σε κάποιο βαθμό βελτιωθεί, ωστόσο τα έργα περιβαλλοντικής προστασίας του αστικού χώρου (διαχείριση υγρών αποβλήτων και απορριμμάτων, δίκτυα αποχέτευσης, κτλ.) βρίσκονται σαφώς ακόμα σε υστέρηση.

Από την άλλη πλευρά, η επαλήθευση των προβλέψεων των πολιτών, φαίνεται να αφορά περισσότερο στις αρνητικότερες εκτιμήσεις. Στο υφιστάμενο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα<sup>28</sup> έχει μειωθεί δραστικά. Επίσης, οι κοινωνικές εντάσεις και προβλήματα έχουν διαφοροποιηθεί και αυξηθεί (φαινόμενα ρατσισμού, ξενοφοβία, φτώχεια και αποκλεισμός)<sup>29</sup>, ενώ τα επίπεδα ανεργίας έχουν εκτοξευθεί από το 7,7% το 2008 στο 24,3% το 2012.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι το Ινστιτούτο Brookings<sup>30</sup> στις ΗΠΑ, διενήργησε παγκόσμια έρευνα το 2011, για το ποιες περιοχές του πλανήτη επλήγησαν περισσότερο από την ύφεση. Στην έρευνα εξετάστηκαν οι περιπτώσεις 200 μητροπόλεων και πρωτευουσών σε όλο τον κόσμο. Η κατάταξη των 10 πόλεων που επλήγησαν περισσότερο από την οικονομική ύφεση έγινε με κριτήρια, που αφορούν στην αλλαγή εισοδήματος των πληθυσμών τους, αλλά και στην μεταβολή της ανεργίας. Η πρώτη σε κατάταξη πόλη ήταν η Αθήνα, με μείωση της απασχόλησης κατά 3,5% την περίοδο 2010-2011, και μείωση των εισοδημάτων κατά 4,8% την ίδια περίοδο. Οι επόμενες στην

---

<sup>27</sup> Η Ελλάδα στο Brand Index (<http://www.brandindex.com>) βρέθηκε το 2011 στην 27η θέση, ενώ το 2012 έπεσε κάτω από την 30ή θέση. Όσον αφορά στις αφίξεις, σύμφωνα με στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου, η χώρα βρίσκεται στην 17η θέση παγκοσμίως, ενώ στις εισπράξεις καταλαμβάνει τη 19η θέση. Στον τομέα της ανταγωνιστικότητας η Ελλάδα το 2011 βρέθηκε στην 29η θέση, ενώ το 2012 έπεσε στην 32η θέση παγκοσμίως.

<sup>28</sup> Το ακαθάριστο κατά κεφαλή εισόδημα στη χώρα, ήταν 20.100€ το 2008 και έπεσε στα 17.200€ το 2012 (Eurostat).

<sup>29</sup> το ποσοστό του πληθυσμού στη χώρα που βρίσκεται στα όρια της φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού αυξήθηκε από το 28,1% το 2008, στο 31% το 2012.

<sup>30</sup> Brookings Institute (<http://www.brookings.edu>)

κατάταξη πόλεις ήταν η Λισαβόνα, το Δουβλίνο, η Σεβίλλη, το Σακραμέντο, η Μαδρίτη, η Νάπολη, η Βαρκελώνη, η Βαλένθια και το Ρίτςμοντ στις ΗΠΑ.

Η παραπάνω ανάλυση των τάσεων και εκτιμήσεων για μια σειρά από συνιστώσες που επιδρούν στην καθημερινότητα και στο επίπεδο διαβίωσης στις ελληνικές πόλεις, βασίστηκε στις μέσες τιμές από το σύνολο των πολιτών που αποτέλεσαν τους δέκτες του ερωτηματολογίου. Η ανάλυση, η ιεράρχηση και ο επιμερισμός των διαφόρων τάσεων και εκτιμήσεων ανά πόλη και ανά παράμετρο, ακολουθεί στην επόμενη υποενότητα.

#### **5.4.2 Περιγραφική στατιστική επεξεργασία ανά πόλη – Ιεράρχηση εκτιμήσεων**

Στο παρόν τμήμα της εργασίας, γίνεται ανάλυση και ιεράρχηση των εκτιμήσεων των κατοίκων για τις πόλεις τους, σε μια σειρά από παραμέτρους της έρευνας ερωτηματολογίου που διαμορφώνουν το οικονομικό και κοινωνικό αστικό περιβάλλον. Υιοθετείται παράλληλα μια συγκριτική ανάλυση των εκτιμήσεων των ερωτώμενων μεταξύ των πόλεων, με έμφαση στον εντοπισμό κοινών χαρακτηριστικών και πιθανών ομαδοποιήσεων των αστικών κέντρων, ανάλογα με τις επιδόσεις και τις απαντήσεις των επιμέρους δειγμάτων. Πρέπει επίσης να επισημανθεί, ότι ο τύπος των Πινάκων που παρουσιάζεται είναι τέτοιος, ώστε η σειρά των πόλεων να είναι ιεραρχημένη, βάση των αποτελεσμάτων της έρευνας, ενώ παράλληλα γίνεται επισήμανση των δώδεκα πρώτων και δώδεκα τελευταίων επιδόσεων της κάθε κατηγορίας για τη διευκόλυνση της ανάλυσης και των συγκρίσεων.

##### Ιεράρχηση των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Γενικές Ερωτήσεις’ του ερωτηματολογίου

Στον Πίνακα 5.25 εξετάζονται οι προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων βάση των αποκρίσεων των ίδιων των ‘πληροφορημένων’ κατοίκων τους. Παρατηρείται ότι επικρατεί γενικά μια απαισιόδοξη στάση, μιας και οι 21 πόλεις που παρουσιάζουν εκτίμηση πάνω από την ουδέτερη τιμή του 5, δεν ξεφεύγουν πολύ από αυτή, με ανώτερη εκτίμηση αυτή της πόλης του Ρεθύμνου με 6,30. Την πρώτη δεκάδα συμπληρώνουν πόλεις όπως η Πρέβεζα, η Λευκάδα, η Σάμος, η Ρόδος, το Ναύπλιο, η Καλαμάτα και το Ηράκλειο. Διαπιστώνεται δηλαδή ότι οι πόλεις που διατηρούν μια περισσότερο αισιόδοξη στάση είναι κατά πλειοψηφία παραθαλάσσιες και τουριστικές περιοχές. Η Λάρισα παρουσιάζεται ως εξαίρεση προτάσσοντας πιθανώς τη δυναμική

της ως το πιο εξελισσόμενο αστικό κέντρο στη Θεσσαλία και στην Κεντρική Ελλάδα γενικότερα. Στις τελευταίες θέσεις εμφανίζονται πόλεις όπως τα Γρεβενά, η Βέροια, η Άμφισσα, η Καρδίτσα, η Άρτα, η Δράμα, οι Σέρρες, η Φλώρινα με τελευταία την πόλη της Έδεσσας με επίδοση 2,94. Δηλαδή, επιδεικνύεται μια πιο απαισιόδοξη στάση από πόλεις της περιφέρειας, κυρίως της δυτικής και βόρειας Ελλάδας, όπου οι δυσμενείς συνέπειες της οικονομικής αναδιάρθρωσης φαίνεται να επηρεάζουν εντονότερα τη διάθεση των κατοίκων τους. Στην περίπτωση της Πάτρας, με μια σχετικά αρνητική επίδοση 4,14, φαίνεται ίσως να παραμένει ακόμα έντονη η επίδραση των σταδίων της αποβιομηχάνισης των δύο προηγούμενων δεκαετιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρωτεύουσα Αθήνα βρίσκεται στην 31<sup>η</sup> θέση με μια μέτρια αρνητική στάση (4,70) και το αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης εντοπίζεται τρεις θέσεις πιο κάτω με ανάλογη στάση (4,55).

**Πίνακας 5.25: Εκτίμηση για τις προοπτικές ανάπτυξης της πόλης τους.**

α/α	ΠΟΛΗ	Εκτίμηση (κλίμακα 0-10)
1	Π. Σ. Ρεθύμνου	6,30
2	Πρέβεζα	6,30
3	Λευκάδα	6,28
4	Σάμος	6,20
5	Ρόδος	6,09
6	Κόρινθος	5,95
7	Ναύπλιο	5,86
8	Π.Σ. Καλαμάτας	5,82
9	Λάρισα	5,80
10	Π.Σ. Ηρακλείου	5,74
11	Πολύγυρος	5,70
12	Καστοριά	5,53
40	Τρίκαλα	4,18
41	Π. Σ. Χαλκίδας	4,15
42	Π.Σ. Πατρών	4,14
43	Γρεβενά	4,02
44	Βέροια	3,72
45	Άμφισσα	3,61
46	Καρδίτσα	3,57
47	Άρτα	3,51
48	Δράμα	3,49
49	Σέρρες	3,31
50	Φλώρινα	3,04
51	Έδεσσα	2,94

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στον Πίνακα 5.26 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, όσον αφορά το κατά πόσο οι ερωτώμενοι προτιμούν να διαμένουν στην πόλη τους ή σε κάποιο εναλλακτικό μέρος. Σύμφωνα λοιπόν με τις απαντήσεις, οι κάτοικοι που δείχνουν να είναι περισσότερο

ικανοποιημένοι από τη διαμονή στην πόλη τους, είναι αυτοί των Χανίων με το 87,23%. Ακολουθούν πόλεις όπως το Ρέθυμνο, η Κόρινθος, η Ρόδος, το Ναύπλιο, η Χαλκίδα, η Αλεξανδρούπολη, το Αργοστόλι, η Λάρισα και η Καβάλα. Σε γενικές γραμμές και σε αυτή την περίπτωση, μεγαλύτερη προτίμηση διαμονής δείχνουν οι κάτοικοι στις παραθαλάσσιες και τουριστικές περιοχές, διατηρώντας την εξαίρεση της πόλης της Λάρισας, όπου οι κάτοικοι βασίζονται κυρίως σε άλλου είδους πλεονεκτήματα, όπως ίσως την κομβικότητα και την οικονομική διάρθρωση του τόπου. Στις τελευταίες θέσεις εντοπίζονται κατά πλειοψηφία πόλεις της περιφέρειας, της δυτικής και βόρειας Ελλάδας (Ξάνθη, Βέροια, Γρεβενά, Ιωάννινα, Έδεσσα) και μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας (Καρπενήσι, Λιβαδειά), όπου οι ερωτώμενοι εμφανίζονται αρκετά δυσαρεστημένοι από τον τόπο διαμονής τους, με πιο ακραία περίπτωση αυτή της Έδεσσας με μόλις 34%. Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, με επιδόσεις 60% και 70% αντίστοιχα, αποδεικνύουν ότι ένας στους τρεις κατοίκους της δεν είναι ευχαριστημένος από τη διαμονή του στα δυο αυτά μητροπολιτικά κέντρα.

**Πίνακας 5.26: Εκτίμηση για την προτίμηση διαμονής στην πόλη τους.**

α/α	ΠΟΛΗ	Επίδοση (%)
1	Π.Σ. Χανίων	87,23
2	Π. Σ. Ρεθύμνου	85,19
3	Κόρινθος	82,50
4	Ρόδος	81,67
5	Ναύπλιο	81,63
6	Π. Σ. Χαλκίδας	80,00
7	Αλεξανδρούπολη	80,00
8	Αργοστόλι	75,61
9	Λάρισα	72,41
10	Καβάλα	72,09
11	Άγιος Νικόλαος	71,74
12	Καστοριά	70,83
<hr/>		
40	Τρίπολη	50,94
41	Π.Σ. Αγρινίου	50,00
42	Ξάνθη	50,00
43	Βέροια	50,00
44	Καρπενήσι	48,84
45	Λιβαδειά	48,57
46	Ζάκυνθος	41,38
47	Μυτιλήνη	40,00
48	Γρεβενά	38,78
49	Π.Σ. Ερμούπολης	37,50
50	Π. Σ. Ιωαννίνων	36,84
51	Έδεσσα	34,00

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ιεράρχηση των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Υποδομές, Αγορά Γης και Δικτύωση’ του  
ερωτηματολογίου

Στους Πίνακες 5.27α και 5.27β παρουσιάζεται η ενότητα ‘Υποδομές, Αγορά Γης και Δικτύωση’, και καταγράφονται ιεραρχημένες οι εκτιμήσεις που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου για τις διάφορες συνιστώσες ανά πόλη. Ξεκινώντας με τη διερεύνηση της ποιότητας και επάρκειας του αστικού δικτύου (Πίνακας 5.27α), είναι φανερό ότι η γενική άποψη είναι σχετικά αρνητική (διάμεσος 4,38) με μόλις 14 πόλεις να ξεπερνάνε την ουδέτερη τιμή του 5, και μόλις μια την τιμή του 6. Στο πλαίσιο αυτό, περισσότερο αλλά συγκρατημένα ικανοποιημένοι από το αστικό δίκτυο στην πόλη τους, είναι οι κάτοικοι της Κορίνθου, του Πολυγύρου, της Καβάλας, του Βόλου και της Λάρισας. Την μικρότερη ικανοποίηση εκφράζουν οι κάτοικοι από Ηγουμενίτσα, Άμφισσα, Έδεσσα, το Κιλκίς και τα Γρεβενά (με εκτιμήσεις από 3,52 έως 3,06), όπως και η Ζάκυνθος, το Ηράκλειο και η Κέρκυρα (με εκτιμήσεις κάτω από 3, έως 2,70). Η στάση του δείγματος συνολικά για τις οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες κυμαίνεται σχετικά σε θετικά επίπεδα (διάμεσος 5,40), με τις περιπτώσεις των Βέροια, Λιβαδειά, Αγρίνιο, Αλεξανδρούπολη, Τρίπολη και Καβάλα να δείχνουν την θετικότερη άποψη, με μέσες εκτιμήσεις πάνω από 6,45. Τις αρνητικότερες απόψεις εκφράζουν από τον Πολύγυρο, την Κέρκυρα και την Ζάκυνθο. Για τις αστικές συγκοινωνίες (διάμεσος 4,55), οι εκτιμήσεις των δειγμάτων ανά πόλη είναι περισσότερο αρνητικές, με τις πόλεις της Άμφισσας, του Κιλκίς, της Ηγουμενίτσας και του Ναυπλίου να παρουσιάζονται πιο δυσαρεστημένες. Ιδιαίτερα, η πόλη των Γρεβενών<sup>31</sup> δείχνει την μεγαλύτερη αποδοκιμασία για την κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες με μέση εκτίμηση μόλις 1,86.

Θετικότερη στάση επικρατεί για την λειτουργία των μονάδων επεξεργασίας λυμάτων (διάμεσος 5,81), με τα αστικά κέντρα του Πολυγύρου, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, του Αγρινίου και της Κοζάνης να εκφράζουν τις θετικότερες απόψεις, με μέσες τιμές πάνω από 6,80, για την κατάσταση στην πόλη τους. Από την άλλη, στην ομάδα των πόλεων με τις αρνητικότερες γνώμες εντοπίζονται η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, ενώ η Ζάκυνθος και η Έδεσσα δηλώνουν την μικρότερη ικανοποίηση για τον τρόπο που γίνεται η διαχείριση των λυμάτων στην περιοχή τους.

---

<sup>31</sup> Αξίζει να σημειωθεί, ότι μέχρι το 2010 δεν υπήρχαν οργανωμένες αστικές συγκοινωνίες στην πόλη, ενώ από το 2010, το ΚΤΕΛ Νομού Γρεβενών έχει εντάξει στο δυναμικό του 2 αστικά λεωφορεία, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων για τις εντός πόλης μετακινήσεις.

Σε ότι αφορά τις εκπαιδευτικές υποδομές, εκδηλώνεται συνολικά μια θετική στάση (διάμεσος 5,92). Ειδικότερα, για την κατάσταση των κτιρίων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, μόλις τρεις πόλεις εκφράζουν μια ουδέτερη προς αρνητική στάση, και είναι η Θεσσαλονίκη, η Ζάκυνθος και το Ρέθυμνο. Το δείγμα στην Αθήνα διατυπώνει μια σχετικά ουδέτερη γνώμη, ενώ οι κάτοικοι στο Καρπενήσι, στον Πολύγυρο, στην Κομοτηνή, την Καστοριά και το Αγρίνιο, εκφράζουν τη θετικότερη με μέσες τιμές πάνω από 6,80. Εν συνεχεία, για τις υποδομές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, θετικότερη άποψη εκδηλώνουν οι περιπτώσεις του Ηρακλείου, του Βόλου, της Χίου, της Κομοτηνής και των Χανίων, με τιμές άνω του 6,70, ενώ αρνητικότερη τα Γρεβενά και η Άμφισσα.

Στον κρίσιμο τομέα των υποδομών υγείας και πρόνοιας, είναι φανερό ότι οι εκτιμήσεις σε γενικά πλαίσια, είναι ελάχιστα θετικές και περισσότερο ουδέτερες προς αρνητικές μιας και η μεγαλύτερη τιμή προέρχεται από την πόλη της Αλεξανδρούπολης με μόλις 6,64. Οι περισσότερες ελληνικές πόλεις (30 από τις 51) εκδηλώνουν εκτιμήσεις κάτω από την ουδέτερη στάση του 5, με περισσότερο αρνητική την πόλη της Χαλκίδας με 2,98. Ιδιαίτερα δυσαρεστημένοι από τις υποδομές υγείας και πρόνοιας είναι και οι πόλεις του Πύργου, της Ηγουμενίτσας, της Κομοτηνής, της Κέρκυρας, της Ζακύνθου και της Κατερίνης που εμφανίζουν εκτίμηση κάτω από το επίπεδο του 4. Σε σχετικά αρνητικά επίπεδα, βρίσκονται επίσης οι δύο μητροπόλεις Αθήνα και Θεσσαλονίκη με τιμές 4,29 και 4,45 αντίστοιχα. Αναφορικά με τις υποδομές που φιλοξενούν πολιτιστικές δραστηριότητες, θετικότερη άποψη έχουν τα επί μέρους δείγματα από την Ερμούπολη, τον Πολύγυρο, την Κέρκυρα και τη Χίο και αντίθετα αρνητικότερη άποψη οι ερωτώμενοι από την Ζάκυνθο, τα Γρεβενά, τη Φλώρινα και την Ηγουμενίτσα

**Πίνακας 5.27α: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Υποδομές, Αγορά Γης και Δικτύωση**

	Το αστικό οδικό δίκτυο		Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες		Οι αστικές συγκοινωνίες		Μονάδα επεξεργασίας λυμάτων		Κτίρια Β' βαθμιας εκπαίδευσης		Υποδομές Γ' βαθμιας εκπαίδευσης		Υποδομές υγείας και πρόνοιας		Πολιτιστικές υποδομές	
	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.
1	Κόρινθος	6,03	Βέροια	6,91	Λάρισα	6,18	Πολύγυρος	7,40	Καρπενήσι	7,02	Ηράκλειο	7,51	Αλεξ/πολη	6,64	Ερμούπολη	7,38
2	Πολύγυρος	5,86	Λιβαδειά	6,66	Καβάλα	6,10	Αλεξ/πολη	7,09	Πολύγυρος	6,88	Βόλος	7,03	Π.Σ. Χίου	6,52	Πολύγυρος	7,12
3	Καβάλα	5,42	Αγρίνιο	6,57	Αγρίνιο	6,00	Καβάλα	7,05	Κομοτηνή	6,88	Π.Σ. Χίου	7,02	Καρπενήσι	6,10	Κέρκυρα	6,81
4	Βόλος	5,41	Αλεξ/πολη	6,56	Ξάνθη	5,89	Αγρίνιο	6,92	Καστοριά	6,87	Κομοτηνή	6,80	Τρίπολη	6,06	Π.Σ. Χίου	6,38
5	Λάρισα	5,38	Τρίπολη	6,50	Ιωάννινα	5,84	Κοζάνη	6,86	Αγρίνιο	6,85	Χανιά	6,70	Σάμος	6,00	Βέροια	6,24
6	Αλεξ/πολη	5,37	Καβάλα	6,45	Κομοτηνή	5,63	Βόλος	6,61	Καβάλα	6,77	Πάτρα	6,61	Ρόδος	5,98	Ξάνθη	6,16
7	Σπάρτη	5,35	Κόρινθος	6,33	Δράμα	5,60	Κομοτηνή	6,61	Κόρινθος	6,73	Ιωάννινα	6,39	Χανιά	5,98	Βόλος	6,05
8	Δράμα	5,20	Καστοριά	6,33	Χανιά	5,54	Κόρινθος	6,51	Σπάρτη	6,62	Ρέθυμνο	6,28	Άγιος Νικόλαος	5,81	Καλαμάτα	6,04
9	Λιβαδειά	5,11	Λάρισα	6,29	Βέροια	5,50	Φλώρινα	6,47	Αλεξ/πολη	6,60	Αλεξ/πολη	6,26	Ηράκλειο	5,55	Ρόδος	5,93
10	Ρόδος	5,09	Κατερίνη	6,24	Αλεξ/πολη	5,49	Βέροια	6,46	Άμφισσα	6,49	Σέρρες	6,25	Ιωάννινα	5,54	Χανιά	5,86
11	Καστοριά	5,06	Κομοτηνή	6,18	Λιβαδειά	5,49	Άγιος Νικόλαος	6,37	Άγιος Νικόλαος	6,44	Ηράκλειο	7,51	Άμφισσα	5,46	Πρέβεζα	5,86
12	Σάμος	5,05	Κοζάνη	6,10	Κόρινθος	5,46	Λάρισα	6,36	Ρόδος	6,42	Βόλος	7,03	Καλαμάτα	5,44	Ιωάννινα	5,80
	<b>Διάμεσος: 4,38</b>		<b>Διάμεσος: 5,40</b>		<b>Διάμεσος: 4,55</b>		<b>Διάμεσος: 5,81</b>		<b>Διάμεσος: 5,92</b>		<b>Διάμεσος: 5,40</b>		<b>Διάμεσος: 4,76</b>		<b>Διάμεσος: 4,88</b>	
40	Σέρρες	3,80	Κιλκίς	4,81	Πάτρα	3,88	Ναύπλιο	4,85	Λάρισα	5,54	Ηγουμε/τσα	4,31	Λευκάδα	4,23	Καστοριά	4,17
41	Ρέθυμνο	3,70	Π.Σ. Χίου	4,78	Άγιος Νικόλαος	3,81	Τρίπολη	4,81	Κατερίνη	5,53	Ναύπλιο	4,28	Φλώρινα	4,20	Καρπενήσι	4,16
42	Πάτρα	3,67	Φλώρινα	4,77	Κέρκυρα	3,69	Τρίκαλα	4,78	Σέρρες	5,45	Αργοστόλι	4,26	Ναύπλιο	4,02	Άρτα	4,11
43	Χαλκίδα	3,60	Γρεβενά	4,77	Έδεσσα	3,47	Κέρκυρα	4,73	Τρίκαλα	5,35	Χαλκίδα	4,10	Βόλος	4,00	Λαμία	4,07
44	Ηγουμε/τσα	3,52	Ρέθυμνο	4,77	Ηράκλειο	3,43	Λευκάδα	4,73	Ερμούπολη	5,34	Πύργος	4,10	Λαμία	4,00	Σέρρες	4,01
45	Άμφισσα	3,41	Τρίκαλα	4,74	Φλώρινα	3,38	Αθήνα	4,66	Πύργος	5,30	Λιβαδειά	4,00	Πύργος	3,81	Ηράκλειο	3,98
46	Έδεσσα	3,28	Έδεσσα	4,70	Ζάκυνθος	3,32	Πύργος	4,47	Χαλκίδα	5,24	Τρίκαλα	3,93	Ηγουμε/τσα	3,80	Χαλκίδα	3,86
47	Κιλκίς	3,21	Ηράκλειο	4,70	Άμφισσα	3,25	Θεσ/νίκη	4,41	Αργοστόλι	5,23	Ζάκυνθος	3,82	Κομοτηνή	3,67	Αλεξ/πολη	3,79
48	Γρεβενά	3,06	Χαλκίδα	4,57	Κιλκίς	2,97	Κατερίνη	3,95	Αθήνα	5,11	Κιλκίς	3,81	Κέρκυρα	3,31	Ζάκυνθος	3,75
49	Ζάκυνθος	2,84	Πολύγυρος	4,49	Ηγουμε/τσα	2,81	Σάμος	3,63	Θεσ/νίκη	4,87	Κατερίνη	3,78	Ζάκυνθος	3,19	Γρεβενά	3,73
50	Ηράκλειο	2,82	Κέρκυρα	4,22	Ναύπλιο	2,71	Ζάκυνθος	3,34	Ζάκυνθος	4,84	Γρεβενά	3,09	Κατερίνη	3,09	Φλώρινα	3,54
51	Κέρκυρα	2,70	Ζάκυνθος	3,75	Γρεβενά	1,86	Έδεσσα	2,13	Ρέθυμνο	4,81	Άμφισσα	2,88	Χαλκίδα	2,98	Ηγουμε/τσα	2,98

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχετικά με την τουριστική διάσταση (Πίνακας 5.27β), σε γενικές γραμμές εκφράζονται περισσότερο θετικές γνώμες. Ιδιαίτερα ικανοποιημένοι εμφανίζονται οι κάτοικοι στην Ρόδο και στο Ηράκλειο, με μέσες τιμές πάνω από 8,00, όπως και ο Άγιος Νικόλαος, η Ερμούπολη, το Ναύπλιο και το Ρέθυμνο, με τιμές πάνω από 7,50, περιοχές δηλαδή της Κρήτης και άλλων γνωστών νησιών με υψηλή τουριστική επισκεψιμότητα. Από την άλλη μεριά, ελλειπείς βρίσκουν τις τουριστικές υποδομές οι κάτοικοι σε πόλεις της δυτικής και βόρειας Ελλάδας, όπως το Αργίνιο, η Άρτα, η Κοζάνη και το Κιλκίς.

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης των συνθηκών στον αστικό ιστό κάθε πόλης, διερευνάται η ποιότητα και η επάρκεια των ανοικτών χώρων και των χώρων πρασίνου σε κάθε πόλη. Οι εκτιμήσεις σε γενικές γραμμές είναι αρκετά ισορροπημένες, αφού ο αριθμός των πόλεων που βρίσκονται πάνω και κάτω από την ουδέτερη στάση του 5 είναι ο ίδιος. Όπως πιθανώς να αναμενόταν, στην πρώτη δεκάδα εμφανίζονται σχετικά μικρότερες πόλεις, που ίσως βρίσκουν πιο εύκολα διόδους σε ανοικτούς και πράσινους χώρους, χωρίς να είναι απαραίτητα ενταγμένοι στον αστικό ιστό. Τέτοιες πόλεις είναι αυτές της Ερμούπολης (7,25), της Κέρκυρας (7,14), της Πρέβεζας (7,14), του Πολύγυρου, της Έδεσσας, της Χίου, της Καστοριάς, της Τρίπολης, της Σπάρτης και του Αργοστολίου. Τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα Αθήνα και Θεσσαλονίκη, βρίσκονται στην τελευταία δεκάδα με εκτίμηση 3,40 και 3,76 αντίστοιχα, εκδηλώνοντας έντονα τη δυσαρέσκεια των κατοίκων αυτών των μεγαλουπόλεων για τη (γνωστή) έλλειψη ύπαρξης αλλά και στρατηγικής διάθεσης για δημιουργία ανοικτών και πράσινων χώρων. Τις πιο δυσαρεστημένες πόλεις συμπληρώνουν τα μεγάλα αστικά κέντρα του Ηρακλείου και της Πάτρας και τις ασφυκτικά δομημένες πόλεις της Λαμίας, του Κιλκίς και της τελευταίας Κοζάνης με επίδοση 2,29.

Αναλύοντας σφαιρικά την συμπεριφορά των απαντήσεων που προέρχονται από κάθε πόλη, για τις ερωτήσεις που αφορούν συνολικά στις αστικές υποδομές, προκύπτει ότι ορισμένες πόλεις εμφανίζονται συχνότερα στις πρώτες θέσεις, παρουσιάζονται δηλαδή περισσότερο ικανοποιημένες με την κατάσταση των υποδομών τους. Αυτές είναι κυρίως παραθαλάσσιες τουριστικές περιοχές ή λιμάνια, όπως η Χίος, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, τα Χανιά, η Καλαμάτα και η Ρόδος και μικρότερα αστικά κέντρα της βόρειας Ελλάδας, όπως ο Πολύγυρος, η Καστοριά και η Βέροια. Οι πόλεις οι οποίες εμφανίζονται συχνότερα δυσαρεστημένες με την επάρκεια και την ποιότητα των αστικών υποδομών τους, είναι οι περιοχές των Ιονίων και της



Δυτικής Ελλάδας, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα και Ζάκυνθος, όπως και ο Πύργος, η Άμφισσα και η Χαλκίδα.

Όσον αφορά στις παραμέτρους που περιγράφουν την κατάσταση στην αγορά γης και ακινήτων (Πίνακας 5.27β), η στάση γενικά του δείγματος αναφέρεται σε πολύ υψηλές τιμές αγοράς οικοπέδων και ενοικίασης κατοικιών, όπως και σε μεγάλες μεταβολές στις τιμές αγοράς κατοικιών. Οι πόλεις που δείχνουν να υποστηρίζουν ότι έχουν ιδιαίτερα υψηλές τιμές αγοράς οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης και παράλληλα υψηλές τιμές ενοικίασης κατοικιών στο κέντρο της πόλης, είναι τα Ιωάννινα, το Αργοστόλι, η Καβάλα, η Ρόδος, η Άρτα, το Καρπενήσι και το Ναύπλιο. Η στάση του δείγματος για τις πόλεις τους, για στις συνιστώσες της αγοράς γης, είναι καθολική και συνίσταται σε πολύ έντονη δυσαρέσκεια για τις υψηλές τιμές που επικρατούν. Οι συνθήκες που διαμορφώνουν τις αξίες γης σε κάθε πόλη, πέρα από τις γενικές τάσεις της αγοράς σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο, συμπληρώνονται και από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις χρονικές συγκυρίες κάθε αστικής περιοχής. Οι πόλεις που εκτιμούν ότι έχουν χαμηλότερες τιμές οικοπέδων και ενοικίασης κατοικιών, είναι οι σχετικά μικρές και περιφερειακές πόλεις του Κιλκίς, της Κατερίνης, του Πύργου, της Ξάνθης, της Πρέβεζας και της Δράμας.

**Πίνακας 5.27β: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Υποδομές, Αγορά Γης και Δικτύωση**

	Τουριστικές υποδομές		Ανοικτοί χώροι και χώροι πρασίνου		Οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης		Οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών στο κέντρο της πόλης		Μεταβολές στις τιμές αγοράς κατοικιών τελευταία 5 χρόνια - κέντρο της πόλης		Η συχνότητα των οδικών υπεραστικών συνδέσεων		Η συχνότητα των θαλάσσιων συνδέσεων (εάν υπάρχουν)		Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις	
	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.
1	Ρόδος	8,52	Ερμούπολη	7,25	Ιωάννινα	8,82	Αργοστόλι	8,25	Άμφισσα	9,20	Βέροια	7,23	Ηγουμεύσα	7,45	Καβάλα	5,44
2	Ηράκλειο	8,32	Πρέβεζα	7,14	Σάμος	8,68	Καβάλα	8,14	Ιωάννινα	8,67	Αγρίνιο	7,19	Ηράκλειο	7,38	Ρόδος	5,34
3	Άγιος Νικόλαος	7,81	Κέρκυρα	7,14	Αργοστόλι	8,56	Άρτα	8,02	Καβάλα	8,52	Καβάλα	7,19	Πάτρα	7,10	Αγρίνιο	5,15
4	Ερμούπολη	7,74	Πολύγυρος	6,98	Καβάλα	8,47	Ιωάννινα	8,02	Ναύπλιο	8,30	Κόρινθος	7,05	Χανιά	6,84	Λάρισα	5,08
5	Ναύπλιο	7,54	Έδεσσα	6,96	Ρόδος	8,36	Ρόδος	7,87	Χανιά	8,21	Τρίπολη	6,96	Αργοστόλι	6,62	Τρίκαλα	5,05
6	Ρέθυμνο	7,53	Π.Σ. Χίου	6,82	Άρτα	8,32	Χανιά	7,80	Καρπενήσι	8,19	Λιβαδειά	6,91	Κέρκυρα	6,38	Π.Σ. Χίου	5,00
7	Καρπενήσι	7,49	Καστοριά	6,38	Καρπενήσι	8,30	Ναύπλιο	7,77	Αργοστόλι	7,95	Ιωάννινα	6,72	Π.Σ. Χίου	6,02	Τρίπολη	5,00
8	Σάμος	7,33	Τρίπολη	6,17	Ναύπλιο	8,22	Φλώρινα	7,64	Φλώρινα	7,88	Δράμα	6,64	Ερμούπολη	5,78	Ηράκλειο	4,96
9	Αλεξ/πολη	7,30	Σπάρτη	6,11	Αλεξ/πολη	8,19	Καρπενήσι	7,63	Αθήνα	7,82	Πάτρα	6,63	Αθήνα	5,68	Κομοτηνή	4,92
10	Ιωάννινα	7,11	Αργοστόλι	6,10	Ρέθυμνο	8,15	Γρεβενά	7,60	Βέροια	7,81	Ναύπλιο	6,60	Καβάλα	5,63	Βέροια	4,73
11	Χανιά	6,98	Ρόδος	6,08	Ηγουμεύσα	8,13	Βόλος	7,59	Λευκάδα	7,78	Αλεξ/πολη	6,58	Ζάκυνθος	5,55	Ερμούπολη	4,71
12	Ρόδος	8,52	Σάμος	6,03	Χανιά	8,08	Λευκάδα	7,53	Γρεβενά	7,77	Ξάνθη	6,39	Μυτιλήνη	5,46	Δράμα	4,67
	<b>Διάμεσος: 5,81</b>		<b>Διάμεσος: 4,91</b>		<b>Διάμεσος: 7,61</b>		<b>Διάμεσος: 7,18</b>		<b>Διάμεσος: 7,29</b>		<b>Διάμεσος: 5,84</b>		<b>Διάμεσος: 5,46</b>		<b>Διάμεσος: 4,24</b>	
40	Λάρισα	4,80	Ιωάννινα	3,95	Κόρινθος	7,03	Αγρίνιο	6,48	Μυτιλήνη	6,89	Φλώρινα	5,13	Λευκάδα	5,39	Άγιος Νικόλαος	3,64
41	Καβάλα	4,77	Σέρρες	3,82	Πάτρα	7,02	Πρέβεζα	6,46	Κατερίνη	6,88	Αργοστόλι	5,09	Ρόδος	4,95	Κόρινθος	3,45
42	Λιβαδειά	4,74	Ζάκυνθος	3,81	Πολύγυρος	6,98	Καλαμάτα	6,43	Κιλκίς	6,86	Καρδίτσα	5,09	Σάμος	4,78	Γρεβενά	3,38
43	Κόρινθος	4,73	Λαμία	3,80	Έδεσσα	6,94	Κόρινθος	6,43	Κέρκυρα	6,82	Ρόδος	5,04	Βόλος	3,80	Καλαμάτα	3,15
44	Σέρρες	4,52	Θεσ/νίκη	3,76	Μυτιλήνη	6,93	Έδεσσα	6,40	Ερμούπολη	6,81	Πολύγυρος	4,93	Πρέβεζα	3,76	Πολύγυρος	3,11
45	Λαμία	4,47	Πάτρα	3,76	Αγρίνιο	6,88	Πύργος	6,39	Πάτρα	6,79	Ερμούπολη	4,67	Αλεξ/πολη	3,70	Καστοριά	3,10
46	Πάτρα	4,39	Αλεξ/πολη	3,55	Κιλκίς	6,83	Σέρρες	6,32	Άγιος Νικόλαος	6,73	Γρεβενά	4,57	Άγιος Νικόλαος	3,66	Κιλκίς	3,05
47	Άμφισσα	4,20	Αθήνα	3,39	Λιβαδειά	6,82	Καρδίτσα	6,29	Π.Σ. Χίου	6,67	Σάμος	4,51	Ρέθυμνο	3,65	Άρτα	3,02
48	Αγρίνιο	4,19	Ρέθυμνο	3,21	Πύργος	6,76	Σάμος	6,25	Σάμος	6,67	Κέρκυρα	4,50	Θεσ/νίκη	3,16	Καρπενήσι	2,92
49	Άρτα	4,19	Κιλκίς	3,06	Ξάνθη	6,69	Κιλκίς	5,88	Πρέβεζα	6,64	Μυτιλήνη	4,04	Χαλκίδα	2,88	Άμφισσα	2,85
50	Κοζάνη	3,90	Ηράκλειο	2,64	Πρέβεζα	6,62	Κατερίνη	5,79	Κόρινθος	6,40	Άμφισσα	3,83	Καλαμάτα	2,50	Φλώρινα	2,81
51	Κιλκίς	3,83	Κοζάνη	2,29	Δράμα	6,39	Δράμα	5,65	Δράμα	6,39	Π.Σ. Χίου	3,48			Χαλκίδα	2,65

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η ερώτηση για την συχνότητα των οδικών υπεραστικών συγκοινωνιών, αποτελεί ουσιαστικά συμπληρωματική διερεύνηση για την κατάσταση γενικότερα στις υπεραστικές συγκοινωνίες που αναλύθηκε νωρίτερα, στοχεύει ωστόσο στην αξιολόγηση του επιπέδου δικτύωσης της κάθε πόλης. Σε γενικές γραμμές, οι απόψεις είναι θετικές, μιας και μόλις 8 πόλεις εκδηλώνουν εκτιμήσεις κάτω από την ουδέτερη τιμή του 5 και μόλις 2 (Άμφισσα και Χίος) κάτω από την τιμή του 4,00. Τα αστικά κέντρα που φαίνεται να θεωρούν ότι έχουν καλύτερο επίπεδο οδικών υπεραστικών συνδέσεων είναι η Βέροια, το Αγρίνιο, η Καβάλα και η Κόρινθος.

Σε ότι αφορά τη θαλάσσια συνδεσιμότητα των πόλεων που είναι παραλιακές, οι εκτιμήσεις και σε αυτή την περίπτωση είναι κυρίως θετικές, με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα (πιθανόν λόγω και των συνδέσεων με Ιταλία), το Ηράκλειο και τα Χανιά (λόγω και των σύγχρονων και γρηγορότερων πλοίων που έχουν ενταχθεί στα δρομολόγια), να δείχνουν περισσότερη ικανοποίηση. Στον αντίποδα, οι άλλες δύο πόλεις της Κρήτης του Αγίου Νικολάου και του Ρεθύμνου, όπως και η Θεσσαλονίκη, η Χαλκίδα και η Καλαμάτα επιδεικνύουν δυσαρέσκεια για τη συχνότητα των θαλασσιών συνδέσεων. Στην περίπτωση αυτή, η Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη βρίσκονται σε αντίθετες εκφάνσεις εκτιμήσεων, με τους πολίτες στην Αθήνα να είναι περισσότερο ευχαριστημένοι για τη συχνότητα των δρομολογίων, προφανώς λόγω της ιδιότητας της πρωτεύουσας, αλλά και της κεντρικότητας της ως προς τον θαλάσσιο ελλαδικό χώρο. Τέλος, έντονη παρουσιάζεται γενικά (διάμεσος 4,24) η δυσαρέσκεια του δείγματος για το βαθμό συμμετοχής της κάθε πόλης σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις. Είναι χαρακτηριστικό ότι μόλις 5 πόλεις εκφράζουν εκτίμηση ελάχιστα πάνω από το 5, ενώ αρνητικότερη στάση διατηρούν η Άρτα, το Καρπενήσι, η Άμφισσα, η Φλώρινα και η Χαλκίδα.

#### Ιεράρχηση των αποτελεσμάτων της ενότητας 'Οικονομία και Ανάπτυξη' του ερωτηματολογίου

Οι επόμενοι Πίνακες 5.28α και 5.28β, αποτυπώνουν τις εκτιμήσεις σε ιεράρχηση και ανά πόλη για τις συνιστώσες που προσδιορίζουν την ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη'. Στην αξιολόγηση της οικονομικής κατάστασης της μέσης οικογένειας, οι εκτιμήσεις ακολουθούν μια γενική και έντονη τάση, ωστόσο αυτή τη φορά είναι ουδέτερη προς αρνητική (διάμεσος 4,69). Η μοναδική πόλη που δείχνει σχετικά ικανοποιημένη για την οικονομική κατάσταση, με επίδοση πάνω από 6, είναι η πόλη της Σάμου με τιμή 6,23. Η συντριπτική πλειοψηφία των εκτιμήσεων του δείγματος κυμαίνονται από το επίπεδο του 4 έως αυτό του 6. Οι περισσότερο δυσαρεστημένες πόλεις φαίνεται να είναι και πάλι μικρότερες πόλεις της περιφέρειας, κυρίως της δυτικής και βόρειας

Ελλάδας. Τέτοιες είναι η Καστοριά, τα Τρίκαλα, οι Σέρρες, ενώ πιο έντονα με τιμές κάτω του 4 είναι η Έδεσσα, η Άρτα, τα Γρεβενά, η Φλώρινα η Βέροια και η Καρδίτσα με επίδοση 3,40.

Σχετικά με τις συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων (Πίνακας 5.28α), οι εκτιμήσεις του δείγματος είναι απαισιόδοξες (διάμεσος 4,35). Η κατάσταση φαίνεται να είναι κάπως καλύτερη για τις περιπτώσεις των έντονα τουριστικών προορισμών του Ηρακλείου, του Αργοστολίου, της Ερμούπολης και της Ρόδου. Ιδιαίτερα αποθαρρυντικές δείχνουν να είναι οι συνθήκες σε μικρότερες πόλεις της κεντρικής και βορειοδυτικής Ελλάδας, όπως η Φλώρινα, η Καρδίτσα, τα Γρεβενά, η Άμφισσα και η Έδεσσα, με μέσες τιμές κάτω από 3,60. Η Πάτρα, η Αθήνα, ο Βόλος και Θεσσαλονίκη, αν και μεγαλύτερα αστικά κέντρα, βρίσκονται στο εύρος αρνητικών εκτιμήσεων με τιμές από 4,15 η Πάτρα, έως 3,79 η Θεσσαλονίκη. Προφανώς, σύμφωνα και με τις απαντήσεις των πολιτών στις σχετικές ερωτήσεις, ο συνδυασμός της υψηλής γραφειοκρατίας και της αδυναμίας αξιοποίησης χρηματοδοτικών πόρων, αποτελεί τροχοπέδη στη διευκόλυνση του πλαισίου εξέλιξης νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Τώρα, όσον αφορά στις υφιστάμενες επιχειρήσεις και το βαθμό καινοτομίας που επιδιώκουν και υιοθετούν (Πίνακας 5.28β), η αντίδραση του δείγματος είναι ανάλογα αρνητική (διάμεσος 4,00). Μόλις 4 πόλεις ξεπερνούν το ουδέτερο όριο του 5, και μάλιστα σε πολύ μικρό βαθμό (Ηράκλειο, Ιωάννινα, Σάμος και Χίος). Μόνο η πόλη του Ηρακλείου (5,67) δείχνει να έχει μια περισσότερο θετική στάση απέναντι στις πρωτοβουλίες καινοτομίας που αναλαμβάνει η επιχειρηματική της κοινότητα, ενώ στον αντίποδα οι περιοχές που εκδηλώνουν τις χαμηλότερες μέσες τιμές είναι η Ζάκυνθος, η Άρτα, η Φλώρινα, η Άμφισσα, το Καρπενήσι και τέλος η Έδεσσα με μέση τιμή 3,02.

Η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής (Πίνακας 5.28α) κρίνεται και αυτή γενικά ως χαμηλή (διάμεσος 4,23). Το Κιλκίς και τα Ιωάννινα εκδηλώνουν θετικότερη άποψη για τα προϊόντα μεταποίησης που παράγουν, ωστόσο η πλειοψηφία των πόλεων εκφράζουν εκτιμήσεις κάτω από την ουδέτερη ζώνη του 5. Από τις περισσότερο βιομηχανικές περιοχές της χώρας, η Θεσσαλονίκη (4,12) και η Αθήνα (4,20) καταλαμβάνουν τις χαμηλότερες θέσεις, η Πάτρα δείχνει μια αρνητική προς ουδέτερη στάση (4,79), ενώ ο Βόλος (5,44) και η Λάρισα (5,29) παρουσιάζουν μια σχετικά θετικότερη γνώμη για την ποιότητα των βιομηχανικών τους προϊόντων. Η διερεύνηση της ποιότητας της παραγωγής ανά πόλη, συμπληρώνεται και από την ερώτηση για την τιμή των τοπικών προϊόντων, σε σχέση με την τιμή τους. Στην περίπτωση αυτή, το δείγμα φαίνεται να τηρεί μια ουδέτερη προς θετική στάση (διάμεσος 5,33). Η πλειοψηφία των

πόλεων εκδηλώνουν μέσες τιμές άνω του 5, με τους κατοίκους της Σάμου, της Πρέβεζας, της Λιβαδειάς και του Ηρακλείου να δείχνουν περισσότερο θετικοί. Η Αθήνα αποτελεί την μοναδική περίπτωση που κατέχει μέση τιμή κάτω του 4, επιβεβαιώνοντας την ιδιότητα της ως μια από τις ακριβότερες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, ενώ η Θεσσαλονίκη καταλαμβάνει μια από τις χαμηλότερες θέσεις με 4,62.

Η γενικότερη κατεύθυνση των εκτιμήσεων είναι ιδιαίτερα αρνητική και στο ζήτημα των ευκαιριών απασχόλησης στις ελληνικές πόλεις (διάμεσος 3,86). Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ερωτώμενων, η μοναδική πόλη που εμφανίζει μια σχετικά θετική στάση, είναι η πόλη της Ερμούπολης με επίδοση 6,63, και έπειτα με τιμές κάτω από 6, ακολουθούν οι πόλεις της Ρόδου, του Ηρακλείου, του Ρεθύμνου, του Πολυγύρου, του Αργοστολίου και της Χίου, που αποτελούν και πάλι τουριστικές και παραθαλάσσιες περιοχές. Πρέπει να επισημανθεί ότι οι πόλεις που ξεπερνούν την ουδέτερη στάση του 5 είναι μόλις 7 από τις 51. Η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και η Πάτρα αποτελούν τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα, τα οποία δίνουν έμφαση στον τριτογενή τομέα και στην εξειδίκευση, οπότε και θεωρητικά δημιουργούν περισσότερες θέσεις εργασίας και καθίστανται περισσότερο ελκυστικά σε ότι αφορά τις ευκαιρίες απασχόλησης. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, οι κάτοικοι τους δείχνουν ιδιαίτερα δυσαρεστημένοι με εκτιμήσεις 3,59, 3,40 και 3,27 αντίστοιχα. Στις τελευταίες θέσεις εντοπίζονται και πάλι πόλεις που έχουν εμφανίσει και σε άλλα ερωτήματα απαισιόδοξη στάση, όπως η Ηγουμενίτσα, η Καρδίτσα, οι Σέρρες, το Καρπενήσι, τα Γρεβενά, η Άρτα, η Έδεσσα και τέλος η Φλώρινα με την ιδιαίτερη χαμηλή εκτίμηση του 2,08.

Ανάλογη στάση διατηρεί το δείγμα και για τη παράμετρο της δυνατότητας εύρεσης εργασίας ως ειδικευμένος, δηλαδή με προϋπηρεσία, σπουδές και εμπειρία (διάμεσος 3,96). Περισσότερες δυνατότητες φαίνεται να υπάρχουν σε τουριστικές περιοχές όπως το Ηράκλειο, η Ρόδος, και η Ερμούπολη, ενώ στις τελευταίες θέσεις εμφανίζονται και πάλι μικρότερες πόλεις της κεντρικής και βορειοδυτικής ηπειρωτικής χώρας. Τα δύο μεγαλύτερα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνα (4,16) και Θεσσαλονίκη (3,85), ομοίως με πρωτύτερα παρουσιάζουν αρνητικό περιβάλλον για υποψήφιους καταρτισμένους απασχολούμενους.

Σε ανάλογο πνεύμα κυμαίνεται και η αντίδραση του δείγματος στο μέγεθος των οικονομικών ανισοτήτων στις ελληνικές πόλεις. Όσο πιο χαμηλή η επίδοση, τόσο πιο έντονο το πρόβλημα των οικονομικών ανισοτήτων. Η μεγαλύτερη επίδοση που εμφανίζεται είναι αυτή της πόλης της Σάμου με μόλις 5,97, ενώ οι πόλεις με επίδοση πάνω από 5 περιορίζονται στις 16. Οι πόλεις που

εκδηλώνουν τις πιο αρνητικές στάσεις ανήκουν και πάλι στις περιοχές της βόρειας και δυτικής Ελλάδας (Καστοριά, Ξάνθη, Έδεσσα, Γρεβενά και Καρδίτσα), παρουσιάζει όμως ιδιαίτερο ενδιαφέρον το γεγονός ότι συμπληρώνονται με τις τρεις μεγαλύτερες πόλεις της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας. Την πιο αρνητική επίδοση εκδηλώνει η πόλη των Ιωαννίνων, ίσως από το γεγονός ότι αποτελεί ένα εξελισσόμενο και αναπτυσσόμενο αστικό κέντρο, που αποτελεί όμως πρωτεύουσα στην πιο φτωχή Περιφέρεια της χώρας.

Την αποθαρρυντική κατάσταση που επικρατεί στην οικονομική δραστηριοποίηση και στην αγορά εργασίας, το δείγμα φαίνεται να μην την αποδίδει στο μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού (διάμεσος 5,59). Η γενικότερη άποψη των πληροφορημένων πολιτών, είναι ότι το επίπεδο εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού είναι αρκετά υψηλό, και η άποψη αυτή φαίνεται να είναι εντονότερη στην Καβάλα, στον Πολύγυρο, στη Βέροια, στο Ρέθυμνο, στο Ηράκλειο και στην Τρίπολη, με τιμές πάνω από 6,20. Μόλις πέντε πόλεις εκφράζουν αρνητικές απόψεις, με τις χαμηλότερες θέσεις να τις καταλαμβάνουν δύο νησιά του Ιονίου<sup>32</sup>, η Κέρκυρα και η Ζάκυνθος. Στην Πάτρα, στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, όπου εδράζουν τα μεγαλύτερα πανεπιστημιακά ιδρύματα, οι εκτιμήσεις είναι θετικές με τιμές 6,09, 5,86 και 5,75 αντίστοιχα.

---

<sup>32</sup> Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, τα Ιόνια Νησιά μαζί με το Νότιο Αιγαίο, το 2008 κατείχαν τις χαμηλότερες επιδόσεις στη χώρα, όσον αφορά στα ποσοστά συμμετοχής του πληθυσμού ηλικίας 25 έως 64 ετών στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, με 12, 9 και 12,0% αντίστοιχα, την στιγμή που στην Ελλάδα το ποσοστό ήταν 22,6% και στην Ε.Ε. 24,8%.

**Πίνακας 5.28α: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Οικονομία και Ανάπτυξη**

	Η οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας		Οι συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων		Η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής		Οι ευκαιρίες απασχόλησης		Το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού		Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ειδικευμένος (με σπουδές - εμπειρία)		Οι οικονομικές ανισότητες στην πόλη		Η τιμή των τοπικών προϊόντων σε σχέση με την ποιότητα τους	
	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.
1	Σάμος	6,23	Ηράκλειο	5,92	Κιλκίς	6,17	Ερμούπολη	6,63	Καβάλα	6,50	Ερμούπολη	6,29	Σάμος	5,97	Σάμος	6,80
2	Ερμούπολη	5,94	Ερμούπολη	5,78	Ιωάννινα	5,96	Ρόδος	5,79	Πολύγυρος	6,42	Ηράκλειο	5,98	Ηράκλειο	5,60	Πρέβεζα	6,72
3	Πολύγυρος	5,86	Αργοστόλι	5,72	Ξάνθη	5,77	Ηράκλειο	5,67	Βέροια	6,33	Πολύγυρος	5,88	Ρέθυμνο	5,59	Λιβαδειά	6,44
4	Πρέβεζα	5,69	Ρόδος	5,61	Ηράκλειο	5,75	Ρέθυμνο	5,46	Ρέθυμνο	6,25	Ιωάννινα	5,67	Αγρίνιο	5,58	Ηράκλειο	6,14
5	Λιβαδειά	5,66	Ρέθυμνο	5,60	Κόρινθος	5,74	Πολύγυρος	5,39	Ηράκλειο	6,23	Ρόδος	5,49	Κοζάνη	5,47	Αγρίνιο	6,09
6	Αγρίνιο	5,58	Αγρίνιο	5,54	Αγρίνιο	5,45	Αργοστόλι	5,18	Τρίπολη	6,21	Σάμος	5,40	Πρέβεζα	5,39	Δράμα	6,02
7	Ρόδος	5,49	Λευκάδα	5,53	Βόλος	5,44	Π.Σ. Χίου	5,04	Ρόδος	6,20	Π.Σ. Χίου	5,19	Π.Σ. Χίου	5,30	Τρίπολη	5,81
8	Αργοστόλι	5,46	Σάμος	5,53	Λάρισα	5,29	Άγιος Νικόλαος	4,96	Πάτρα	6,09	Ξάνθη	4,98	Τρίπολη	5,26	Λευκάδα	5,76
9	Π.Σ. Χίου	5,42	Σπάρτη	5,38	Κομοτηνή	5,28	Σάμος	4,93	Κόρινθος	6,05	Άγιος Νικόλαος	4,96	Ναύπλιο	5,24	Πύργος	5,64
10	Κόρινθος	5,38	Μυτιλήνη	5,37	Δράμα	5,22	Αγρίνιο	4,90	Δράμα	6,04	Αγρίνιο	4,94	Ηγουμεύσα	5,21	Καβάλα	5,63
11	Τρίπολη	5,33	Πρέβεζα	5,29	Καβάλα	5,18	Λευκάδα	4,81	Λιβαδειά	6,03	Τρίπολη	4,90	Λιβαδειά	5,18	Λαμία	5,53
12	Ρέθυμνο	5,31	Ναύπλιο	5,10	Βέροια	5,09	Χανιά	4,74	Αγρίνιο	5,98	Ρέθυμνο	4,88	Άμφισσα	5,08	Κοζάνη	5,53
	<b>Διάμεσος: 4,69</b>		<b>Διάμεσος: 4,35</b>		<b>Διάμεσος: 4,23</b>		<b>Διάμεσος: 3,86</b>		<b>Διάμεσος: 5,59</b>		<b>Διάμεσος: 3,96</b>		<b>Διάμεσος: 4,78</b>		<b>Διάμεσος: 5,33</b>	
40	Πάτρα	4,19	Βόλος	3,86	Τρίκαλα	3,76	Καστοριά	3,08	Κιλκίς	5,27	Χαλκίδα	3,54	Σέρρες	4,52	Χαλκίδα	4,85
41	Αθήνα	4,14	Θεσ/νίκη	3,79	Πύργος	3,73	Κατερίνη	3,07	Γρεβενά	5,20	Κέρκυρα	3,46	Κιλκίς	4,51	Καρπενήσι	4,81
42	Καστοριά	4,11	Σέρρες	3,78	Καρδίτσα	3,65	Τρίκαλα	2,98	Σέρρες	5,13	Σέρρες	3,41	Καλαμάτα	4,48	Άμφισσα	4,71
43	Τρίκαλα	4,08	Τρίκαλα	3,74	Κέρκυρα	3,44	Ηγουμεύσα	2,89	Ιωάννινα	5,12	Γρεβενά	3,35	Καστοριά	4,43	Έδεσσα	4,69
44	Σέρρες	4,04	Άρτα	3,67	Άγιος Νικόλαος	3,32	Καρδίτσα	2,85	Πύργος	5,10	Βέροια	3,34	Πάτρα	4,36	Θεσ/νίκη	4,62
45	Λαμία	4,02	Χαλκίδα	3,64	Σάμος	3,29	Σέρρες	2,72	Άρτα	5,07	Καλαμάτα	3,33	Κέρκυρα	4,35	Ηγουμεύσα	4,59
46	Έδεσσα	3,98	Βέροια	3,60	Κατερίνη	3,21	Καρπενήσι	2,65	Καρδίτσα	5,00	Ηγουμεύσα	3,33	Ξάνθη	4,24	Κέρκυρα	4,58
47	Άρτα	3,94	Φλώρινα	3,56	Έδεσσα	3,05	Γρεβενά	2,51	Λαμία	4,91	Τρίκαλα	3,31	Έδεσσα	4,24	Άρτα	4,34
48	Γρεβενά	3,88	Καρδίτσα	3,44	Ζάκυνθος	3,02	Άρτα	2,37	Κομοτηνή	4,72	Καστοριά	3,26	Γρεβενά	4,24	Ζάκυνθος	4,33
49	Φλώρινα	3,84	Γρεβενά	3,17	Λευκάδα	2,90	Άμφισσα	2,32	Καστοριά	4,70	Άμφισσα	3,02	Αθήνα	4,13	Ερμούπολη	4,25
50	Βέροια	3,70	Άμφισσα	3,10	Άμφισσα	2,63	Έδεσσα	2,24	Ζάκυνθος	4,18	Άρτα	2,98	Καρδίτσα	3,91	Μυτιλήνη	4,21
51	Καρδίτσα	3,40	Έδεσσα	2,86	Ηγουμεύσα	2,16	Φλώρινα	2,08	Κέρκυρα	3,88	Έδεσσα	2,64	Ιωάννινα	2,40	Αθήνα	3,97

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Μια επιπρόσθετη διάσταση για την συνολική εικόνα που δίνει η κάθε ελληνική πόλη, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των επιμέρους δειγμάτων, προέρχεται από την ερώτηση κατά πόσο θεωρούν ότι η πόλη τους είναι ελκυστική σε επενδύσεις. Η συγκεκριμένη διάσταση συμπληρώνει ειδικότερα την εικόνα που αφορά στις οικονομικές, εργασιακές και παραγωγικές συνθήκες που επικρατούν σε μια περιοχή. Διαπιστώνεται λοιπόν από τον Πίνακα 5.28β, ότι σε γενικά πλαίσια το δείγμα δεν φαίνεται να υποστηρίζει ότι η επενδυτική ελκτικότητα των πόλεων είναι σε υψηλά επίπεδα (διάμεσος 4,12). Αντιθέτως, μόλις 11 πόλεις εκδηλώνουν άποψη πάνω από την ουδέτερη τιμή του 5. Η υψηλότερη εκτίμηση εκδηλώνεται από την πόλη του Ηρακλείου (7,02), προφανώς λόγω της ιδιαίτερα έντονης τουριστικής ανάπτυξης που απολαμβάνει η περιοχή. Για τον ίδιο λόγο, ακολουθούν ο διεθνής τουριστικός προορισμός της Ρόδου, δύο ακόμη πρωτεύουσες της Κρήτης, Χανιά (5,71) και Ρέθυμνο (5,69), η Λευκάδα, (5,53), η Ερμούπολη, η Χίος και το Ναύπλιο. Η πρώτη δεκάδα των σχετικά θετικότερων εκτιμήσεων συμπληρώνεται από την μητρόπολη Αθήνα και την πρωτεύουσα της Θεσσαλίας Λάρισα, όπου εκεί ο όποιος βαθμός ελκτικότητας είναι δυνατόν να αποδοθεί στις οικονομίες συγκέντρωσης, στην συγκέντρωση αστικών και διοικητικών υπηρεσιών και στο κρίσιμο μέγεθος του πληθυσμού της για την κεντρική Ελλάδα. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί, ότι αν και οι παραπάνω πόλεις παρουσίασαν τις μεγαλύτερες επιδόσεις, αυτές δεν ξεφεύγουν ιδιαίτερα από την ουδέτερη ζώνη του 5.

Συνολικά, είναι εμφανές ότι επικρατεί ένα αρνητικό κλίμα στο δείγμα σε σχέση με το κατά πόσο οι πόλεις τους κατέχουν τις κατάλληλες παραγωγικές δομές και εφαρμόζουν τις κατάλληλες αναπτυξιακές και πολιτικές προβολής, ώστε να προσελκύσουν πόρους, κεφάλαια, επενδύσεις και νέες επιχειρηματικές ιδέες. Στις τελευταίες δέκα θέσεις, σύμφωνα και με τις τάσεις από προηγούμενες οικονομικές ερωτήσεις, εμφανίζονται πόλεις της ηπειρωτικής, της δυτικής και βόρειας Ελλάδας, όπως η Δράμα, τα Γρεβενά, η Βέροια, τα Τρίκαλα, οι Σέρρες, η Καρδίτσα και στις τελευταίες θέσεις με έντονη τη στάση δυσαρέσκειας, η Φλώρινα (2,63), η Άρτα (2,30), η Έδεσσα (2,19) και τέλος η Άμφισσα (2,02).



<b>Πίνακας 5.28β: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Οικονομία και Ανάπτυξη</b>										
α/α	Ο βαθμός καινοτομίας των επιχειρήσεων		Η τουριστική κίνηση της περιοχής		Ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων		Η ελκτικότητα της πόλης σε επενδύσεις από άλλες περιοχές		Επίπεδο παραοικονομίας	
	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.	Ιεράρχηση Πόλεων	Μ.Τ.
1	Ηράκλειο	5,67	Ηράκλειο	8,49	Ηράκλειο	6,58	Ηράκλειο	7,02	Ιωάννινα	8,38
2	Ιωάννινα	5,33	Ρόδος	8,36	Ρόδος	5,98	Ρόδος	6,42	Αθήνα	7,82
3	Σάμος	5,20	Λευκάδα	8,30	Ρέθυμνο	5,77	Χανιά	5,71	Ζάκυνθος	7,80
4	Π.Σ. Χίου	5,02	Χανιά	8,19	Ερμούπολη	5,60	Ρέθυμνο	5,69	Θεσ/νίκη	7,70
5	Ερμούπολη	5,00	Καρπενήσι	8,14	Λευκάδα	5,53	Λευκάδα	5,53	Ερμούπολη	7,66
6	Πρέβεζα	4,76	Ναύπλιο	8,04	Σάμος	5,20	Ερμούπολη	5,39	Καστοριά	7,34
7	Ρέθυμνο	4,60	Ρέθυμνο	8,00	Π.Σ. Χίου	5,13	Λάρισα	5,33	Λευκάδα	7,26
8	Κόρινθος	4,59	Καστοριά	7,96	Κέρκυρα	5,06	Π.Σ. Χίου	5,23	Ναύπλιο	7,20
9	Τρίπολη	4,45	Ερμούπολη	7,94	Αργοστόλι	4,92	Αθήνα	5,21	Χανιά	7,14
10	Αργοστόλι	4,42	Σάμος	7,48	Χανιά	4,88	Ναύπλιο	5,16	Χαλκίδα	7,10
11	Αγρίνιο	4,42	Αργοστόλι	7,31	Ναύπλιο	4,50	Σάμος	5,08	Καλαμάτα	7,06
12	Κέρκυρα	4,39	Άγιος Νικόλαος	7,16	Άγιος Νικόλαος	4,41	Αργοστόλι	4,97	Αγρίνιο	7,02
	<b>Διάμεσος: 4,00</b>		<b>Διάμεσος: 5,74</b>		<b>Διάμεσος: 3,69</b>		<b>Διάμεσος: 4,12</b>		<b>Διάμεσος: 6,61</b>	
40	Λαμία	3,42	Λαμία	4,35	Καρδίτσα	2,95	Πάτρα	3,27	Αλεξανδρούπολη	6,24
41	Κοζάνη	3,40	Λιβαδειά	4,31	Τρίκαλα	2,88	Σπάρτη	3,19	Αργοστόλι	6,15
42	Γρεβενά	3,35	Κόρινθος	4,28	Σπάρτη	2,84	Δράμα	3,17	Καρπενήσι	6,09
43	Χαλκίδα	3,32	Λάρισα	4,04	Πάτρα	2,71	Γρεβενά	3,14	Πολύγυρος	6,09
44	Αλεξ/πολη	3,24	Κομοτηνή	3,90	Αλεξ/πολη	2,68	Βέροια	3,12	Δράμα	6,05
45	Ηγουμενίτσα	3,23	Σέρρες	3,73	Χαλκίδα	2,60	Τρίκαλα	3,02	Άμφισσα	5,98
46	Ζάκυνθος	3,19	Πάτρα	3,53	Σέρρες	2,58	Σέρρες	2,71	Γρεβενά	5,90
47	Άρτα	3,18	Κοζάνη	3,51	Βέροια	2,51	Καρδίτσα	2,70	Λιβαδειά	5,85
48	Φλώρινα	3,14	Αγρίνιο	3,17	Φλώρινα	2,45	Φλώρινα	2,63	Κόρινθος	5,79
49	Άμφισσα	3,11	Άμφισσα	3,07	Έδεσσα	2,09	Άρτα	2,30	Π.Σ. Χίου	5,73
50	Καρπενήσι	3,06	Άρτα	3,06	Άρτα	1,95	Έδεσσα	2,19	Σπάρτη	5,68
51	Έδεσσα	3,02	Κιλκίς	2,08	Άμφισσα	1,85	Άμφισσα	2,02	Φλώρινα	5,04

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στα παραπάνω συμπεράσματα έρχονται να υπερθεματίσουν οι απαντήσεις του δείγματος για το ποιος είναι ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων στην πόλη τους (Πίνακας 5.28β). Η συμπεριφορά του δείγματος είναι παρόμοια και πιο έντονη (διάμεσος 3,69), προκρίνοντας τους τουριστικούς προορισμούς του Ηρακλείου, της Ρόδου, του Ρεθύμνου και της Ερμούπολης ως αποδέκτες περισσότερων επενδυτικών πόρων. Το αστικό κέντρο της Πάτρας καταλαμβάνει μια από τις χαμηλότερες θέσεις με εκτίμηση 2,71, και οι τελευταίες θέσεις συμπληρώνονται και πάλι με πόλεις της ηπειρωτικής, της δυτικής και βόρειας Ελλάδας, όπως είναι οι Σέρρες, η Βέροια, η Φλώρινα, η Έδεσσα, η Άρτα και τέλος η Άμφισσα με μέση τιμή μόλις 1,85.

Το δείγμα παρουσιάζεται σαφώς περισσότερο ικανοποιημένο σε γενικό πλαίσιο, από την τουριστική κίνηση στην πόλη τους (διάμεσος 5,74). Οι μέσες εκτιμήσεις των ερωτώμενων λαμβάνουν πολύ υψηλές μέσες τιμές, άνω του 8,00 για τα γνωστά τουριστικά αστικά κέντρα και

νησιωτικές περιοχές, όπως είναι το Ηράκλειο, η Ρόδος, η Λευκάδα, τα Χανιά, το Καρπενήσι, το Ναύπλιο και το Ρέθυμνο.

Η Αθήνα επιδεικνύει μια σχετικά θετική στάση με μέση τιμή 5,59, ενώ οι πολίτες της Θεσσαλονίκης παρουσιάζονται ουδέτεροι (5,03), δηλώνοντας προφανώς ότι οι δυνατότητες τουριστικές ανάπτυξης της πόλης τους είναι πολύ μεγαλύτερες. Το αστικό κέντρο της Πάτρας καταλαμβάνει εκ νέου μια από τις χαμηλότερες θέσεις με 3,53, ενώ ιδιαίτερα απογοητευμένοι προκύπτει ότι είναι τα επί μέρους δείγματα από την Κοζάνη, το Αγρίνιο, την Άμφισσα, την Άρτα και το Κιλκίς (2,08).

Η τελευταία ερώτηση του Πίνακα 5.28β, σχετίζεται με μία πολύ ενδιαφέρουσα, όσο και απογοητευτική παράμετρο του οικονομικού περιβάλλοντος στη χώρα, μιας και διερευνά το επίπεδο παραοικονομίας σε κάθε πόλη. Αποτελεί αξιοσημείωτο το γεγονός, ότι και οι 51 περιπτώσεις εξέφρασαν εκτιμήσεις πάνω από την ουδέτερη στάση του 5 (διάμεσος 6,61). Υπάρχει διάχυτη δηλαδή η πεποίθηση ότι το φαινόμενο της παραοικονομίας κυριαρχεί στις καθημερινές συναλλαγές. Η πόλη που το θεωρεί πιο έντονα είναι τα Ιωάννινα με 8,38, ενώ στις πρώτες θέσεις βρίσκονται και τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας (7,82) και της Θεσσαλονίκης (7,70). Η πρώτη δεκάδα συμπληρώνεται από τη Ζάκυνθο, την Ερμούπολη, την Καστοριά, τη Λευκάδα, το Ναύπλιο, τα Χανιά και τη Χαλκίδα. Σε ανάλογα έντονο βαθμό είναι και η γενική τάση για την αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ελληνικές πόλεις (Πίνακας 14). Η πλειοψηφία των επιδόσεων κυμαίνονται κοντά στην ουδέτερη στάση του 5 και σε σχετικά αρνητικότερες γνώμες. Περισσότερο απογοητευμένοι από τη λειτουργία της αυτοδιοίκησης φαίνεται να είναι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης (4,05), της Αθήνας (3,97), των Σερρών (3,96), της Πάτρας (3,63) και τέλος της Ζακύνθου (3,58).

Εάν προχωρήσει κανείς σε μια συνολική επισκόπηση του τρόπου που ανταποκρίνονται οι ερωτώμενοι στην αξιολόγηση παραμέτρων που αφορούν στην ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη', των Πινάκων 5.28α και 5.28β, διαπιστώνεται ότι στο πλαίσιο του γενικότερου αρνητικού αναπτυξιακού κλίματος που επικρατεί, μια σειρά από πόλεις εμφανίζονται περισσότερο ικανοποιημένες από το οικονομικό και επενδυτικό περιβάλλον τους. Οι πόλεις αυτές, όπως έχει εντοπισθεί και στην προηγούμενη ανάλυση, αποτελούν κυρίως παραθαλάσσιες και έντονα τουριστικές περιοχές, και είναι το Ηράκλειο και το Ρέθυμνο στην Κρήτη, η Ερμούπολη, η Σάμος και η Ρόδος. Με το ίδιο σκεπτικό, μια σειρά από πόλεις έδειξε την τάση να εκφράζει εντονότερα απόψεις δυσαρέσκειας για τις οικονομικές συνθήκες και την

κατάσταση στην απασχόληση που επικρατεί στην περιοχή τους. Οι πόλεις αυτές είναι κυρίως αστικές περιοχές της κεντρικής, βόρειας και δυτικής Ελλάδας, και είναι η Βέροια, τα Γρεβενά, η Φλώρινα, οι Σέρρες, τα Τρίκαλα, η Καρδίτσα, και πολύ περισσότερο η Άρτα, η Άμφισσα και η Έδεσσα. Στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, οι στάση των πληροφορημένων πολιτών στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα και στο Βόλο κινείται σε αρνητικά πεδία, ενώ στην περίπτωση της Λάρισας, οι αντιλήψεις χαρακτηρίζονται από μια πιο ουδέτερη χροιά.

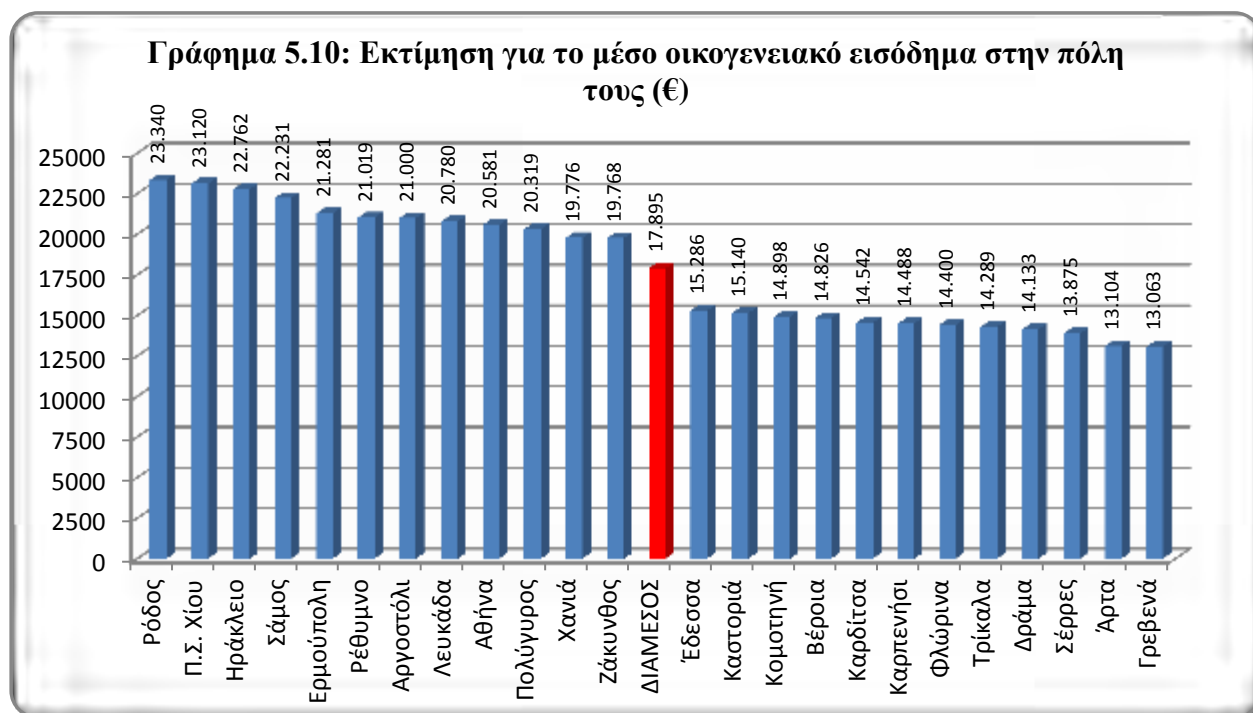
Εν συνεχεία, μια πιο συγκεκριμένη εικόνα λαμβάνεται για την οικονομική κατάσταση των οικογενειών σε κάθε πόλη, από το ερώτημα για το ποιο θεωρούν ότι είναι το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη τους, δίνοντας το κάθε δείγμα μια εκτίμηση για ένα συγκεκριμένο ποσό σε ευρώ (Πίνακας 5.29).

**Πίνακας 5.29: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για το εισόδημα στην πόλη τους**

α/α	Ιεράρχηση Πόλεων	Εκτίμηση σε €	α/α	Ιεράρχηση Πόλεων	Εκτίμηση σε €
1	Ρόδος	23.340	27	Κέρκυρα	17.640
2	Π.Σ. Χίου	23.120	28	Καλαμάτα	17.580
3	Ηράκλειο	22.762	29	Αγρίνιο	17.271
4	Σάμος	22.231	30	Αλεξανδρούπολη	17.000
5	Ερμούπολη	21.281	31	Καβάλα	16.667
6	Ρέθυμνο	21.019	32	Άμφισσα	16.585
7	Αργοστόλι	21.000	33	Κατερίνη	16.468
8	Λευκάδα	20.780	34	Κιλκίς	16.167
9	Αθήνα	20.581	35	Λαμία	16.128
10	Πολύγυρος	20.319	36	Πάτρα	15.864
11	Χανιά	19.776	37	Πύργος	15.837
12	Ζάκυνθος	19.768	38	Ηγουμενίτσα	15.413
13	Ιωάννινα	19.643	39	Πρέβεζα	15.300
14	Κοζάνη	19.596	40	Έδεσσα	15.286
15	Τρίπολη	19.551	41	Καστοριά	15.140
16	Λιβαδειά	19.371	42	Κομοτηνή	14.898
17	Κόρινθος	19.026	43	Βέροια	14.826
18	Λάρισα	18.982	44	Καρδίτσα	14.542
19	Θεσσαλονίκη	18.804	45	Καρπενήσι	14.488
20	Σπάρτη	18.750	46	Φλώρινα	14.400
21	Άγιος Νικόλαος	18.705	47	Τρίκαλα	14.289
22	Ναύπλιο	18.512	48	Δράμα	14.133
23	Μυτιλήνη	18.500	49	Σέρρες	13.875
24	Ξάνθη	18.440	50	Άρτα	13.104
25	Χαλκίδα	18.167	51	Γρεβενά	13.063
26	Βόλος	17.895		<b>ΔΙΑΜΕΣΟΣ</b>	<b>17.895</b>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν συμπλέουν με τις γενικότερες τάσεις που προκύπτουν από την ανάλυση των προηγούμενων πινάκων. Οι δέκα πόλεις που εμφανίζουν να έχουν το μεγαλύτερο μέσο οικογενειακό εισόδημα (Γράφημα 5.10) αποτελούν και σε αυτή την περίπτωση παραθαλάσσιες και ιδιαίτερα τουριστικές περιοχές, όπως είναι η Ρόδος (23.340€), η Χίος (23.120€), το Ηράκλειο (22.762€), η Σάμος (22.231€), η Ερμούπολη (21.281€), η Ρέθυμνο (21.019€), η Αργοςτόλι (21.000€), η Λευκάδα (20.780€), η Αθήνα (20.581€), η Πολύγυρος (20.319€), η Χανιά (19.776€), η Ζάκυνθος (19.768€), η ΔΙΑΜΕΣΟΣ (17.895€), η Έδεσσα (15.286€), η Καστοριά (15.140€), η Κομοτηνή (14.898€), η Βέροια (14.826€), η Καρδίτσα (14.542€), η Καρπενήσι (14.488€), η Φλώρινα (14.400€), η Τρίκαλα (14.289€), η Δράμα (14.133€), η Σέρρες (13.875€), η Άρτα (13.104€) και με τελευταία την πόλη των Γρεβενών (13.063€).



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

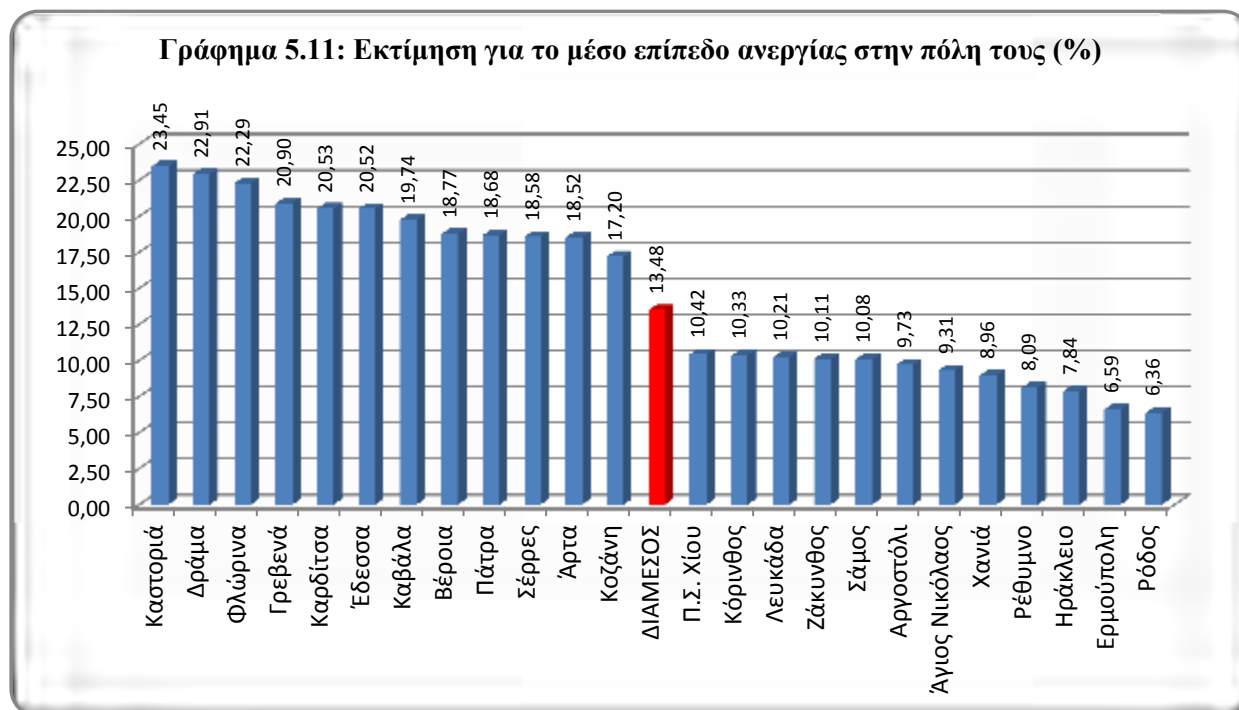
Η συχνή εμφάνιση των παραπάνω πόλεων στις τελευταίες θέσεις των Πινάκων που αφορούν την οικονομία και την απασχόληση, και η συνεπαγόμενη ερμηνεία των αρνητικών εκτιμήσεων σε μια απαισιόδοξη στάση απέναντι σε ζητήματα, όπως το μέσο οικογενειακό εισόδημα, οι ευκαιρίες απασχόλησης, οι οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας και οι οικονομικές ανισότητες,

είναι δυνατόν να μεταφραστεί σε ένα αίσθημα δυσαρέσκειας για το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον και το επίπεδο διαβίωσης στις πόλεις τους, οι οποίες με τη σειρά τους δεν φαίνεται ακόμα να έχουν εντοπίσει την αναπτυξιακή τους ταυτότητα στο νέο οικονομικό και παραγωγικό περιβάλλον.

**Πίνακας 5.30: Ταξινόμηση των εκτιμήσεων για το επίπεδο ανεργίας στην πόλη τους**

α/α	Ιεράρχηση Πόλεων	Ανεργία σε (%)	α/α	Ιεράρχηση Πόλεων	Ανεργία σε (%)
1	Καστοριά	23,45	27	Πρέβεζα	13,29
2	Δράμα	22,91	28	Πύργος	13,04
3	Φλώρινα	22,29	29	Κέρκυρα	13,04
4	Γρεβενά	20,90	30	Τρίπολη	12,90
5	Καρδίτσα	20,53	31	Ξάνθη	12,88
6	Έδεσσα	20,52	32	Αλεξανδρούπολη	12,80
7	Καβάλα	19,74	33	Αθήνα	12,40
8	Βέροια	18,77	34	Αγρίνιο	12,19
9	Πάτρα	18,68	35	Κομοτηνή	11,86
10	Σέρρες	18,58	36	Λάρισα	11,63
11	Άρτα	18,52	37	Ναύπλιο	11,41
12	Κοζάνη	17,20	38	Λιβαδειά	11,14
13	Τρίκαλα	17,19	39	Πολύγυρος	11,06
14	Καρπενήσι	17,05	40	Π.Σ. Χίου	10,42
15	Κιλκίς	16,71	41	Κόρινθος	10,33
16	Κατερίνη	16,48	42	Λευκάδα	10,21
17	Αμφισσα	16,29	43	Ζάκυνθος	10,11
18	Ηγουμενίτσα	15,76	44	Σάμος	10,08
19	Λαμία	14,62	45	Αργοστόλι	9,73
20	Θεσσαλονίκη	14,59	46	Άγιος Νικόλαος	9,31
21	Χαλκίδα	14,41	47	Χανιά	8,96
22	Βόλος	14,24	48	Ρέθυμνο	8,09
23	Καλαμάτα	14,08	49	Ηράκλειο	7,84
24	Ιωάννινα	14,05	50	Ερμούπολη	6,59
25	Μυτιλήνη	13,70	51	Ρόδος	6,36
26	Σπάρτη	13,48		<b>ΔΙΑΜΕΣΟΣ</b>	<b>13,48</b>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι συνιστώσες που ερμηνεύουν την οικονομική κατάσταση και το επίπεδο απασχόλησης σε κάθε πόλη, οπωσδήποτε συμπληρώνεται και από την εκτίμηση για το μέσο επίπεδο ανεργίας. Στην συγκεκριμένη ερώτηση κατατέθηκε για την περίοδο 2006-2008, ως εθνικό επίπεδο σύγκρισης της ανεργίας το 10%. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα 5.31, οι εκτιμήσεις των ερωτώμενων είναι αρκετά αποθαρρυντικές, μιας και οι 44 από τις 51 πόλεις εκδήλωσαν γνώμη πάνω από 10%. Στις πρώτες θέσεις, παρατηρούνται και πάλι συγκεκριμένες πόλεις της δυτικής και βόρειας Ελλάδας, με πρώτη την Καστοριά με εκτίμηση 23,45%. Δηλαδή περίπου 1 στα 4 άτομα του ανθρώπινου δυναμικού της πόλης δεν βρίσκουν εργασία. Ακολουθούν η Δράμα (22,91%), η Φλώρινα (22,29%), τα Γρεβενά, η Καρδίτσα, η Έδεσσα, η Καβάλα, η Βέροια, η Πάτρα και οι Σέρρες. Η Πάτρα, όπως έχει αναφερθεί και πρωτύτερα, αντιμετωπίζει ίσως ακόμα σε έντονο βαθμό τις επιδράσεις της αποβιομηχάνισης των δύο προηγούμενων δεκαετιών, αναζητώντας στη σύγχρονη εποχή, ως το τρίτο λιμάνι της χώρας, ένα νέο στρατηγικό και αναπτυξιακό ρόλο. Στις χαμηλότερες θέσεις, με εκτιμώμενη ανεργία κάτω από 10%, εμφανίζονται ιδιαίτερα τουριστικές περιοχές, όπως οι τέσσερις πρωτεύουσες της Κρήτης, το Αργοστόλι, η Ερμούπολη και τέλος η Ρόδος με μόλις 6,36%.

Ιεράρχηση των αποτελεσμάτων της ενότητας ‘Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’ του  
ερωτηματολογίου

Στους Πίνακες 5.31α και 5.31β, καταγράφονται σε ιεράρχηση οι μέσες εκτιμήσεις ανά πόλη, για την αξιολόγηση παραγόντων που σκιαγραφούν το ‘Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’ στον ελληνικό αστικό χώρο. Διερευνώντας παραμέτρους που αφορούν στο κοινωνικό πλαίσιο της ζωής, κομβικό είναι το σημείο εκτίμησης του επιπέδου της ποιότητας ζωής. Ενδιαφέρουσα προκύπτει ως τάση το γεγονός ότι σε γενικά πλαίσια επικρατεί μια ικανοποίηση, αφού μόλις 3 από τις 51 πόλεις εκφράζουν γνώμη κάτω από την ουδέτερη στάση του 5 (διάμεσος 6,17). Τη θετικότερη γνώμη παρουσιάζει η πόλη της Χίου με 7,12 και έπειτα το Αργοστόλι με 7,10. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στην 47<sup>η</sup> θέση με ουδέτερη εκτίμηση 5,04, ενώ στην τελευταία θέση είναι η πρωτεύουσα Αθήνα με 4,71. Γίνεται λοιπόν εύλογα φανερό, το γεγονός ότι ο συνδυασμός της υπερσυγκέντρωσης, της άναρχης αστικής επέκτασης, των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων και το υψηλότερο κόστος διαβίωσης, αντικατοπτρίζεται ως συνέπεια, στις τελευταίες θέσεις που καταλαμβάνουν τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Η περίπτωση της προτελευταίας πόλης της Κοζάνης (4,76), πολύ πιθανόν να συνδέεται με τη λειτουργία και τις εγκαταστάσεις παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ και της επιβάρυνσης που επιφέρουν στο φυσικό και αστικό περιβάλλον.

Η εικόνα για την ποιότητα διαβίωσης στις ελληνικές πόλεις εμπλουτίζεται από την εκτίμηση για το αστικό και δομημένο περιβάλλον (Πίνακας 5.31α). Η κατάσταση σε αυτήν την περίπτωση προκύπτει σχετικά ισορροπημένη με μέτριες αντιδράσεις από την πλευρά των δειγμάτων και σχετικά ισορροπημένη όσον αφορά τη μέγιστη και ελάχιστη επίδοση (διάμεσος 5,14). Η ικανοποιητικότερη στάση προέρχεται από την Ερμούπολη με 6,55 και η αρνητικότερη από την Κοζάνη με 3,40. Αξίζει να σημειωθεί, ότι η Κοζάνη έχει εμφανισθεί στην προτελευταία θέση και σχετικά με το επίπεδο της ποιότητας ζωής. Για τους ίδιους πιθανώς λόγους που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ερώτηση, τα μεγαλύτερα και πιο επιβαρυσμένα αστικά κέντρα όπως η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και η Πάτρα εμφανίζονται στις τελευταίες θέσεις. Οι πόλεις που δείχνουν να είναι πιο θετικές για την ποιότητα του αστικού και δομημένου περιβάλλοντος είναι μετά την Ερμούπολη, ο Πολύγυρος (6,48), το Αργοστόλι (6,40), η Σάμος (6,18) και η Μυτιλήνη (6,13), δηλαδή κυρίως μικρές, νησιωτικές και τουριστικές πόλεις, με προφανές το συγκριτικό πλεονέκτημα της αισθητικής και των ήπιων αστικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων.

Σαφέστερη είναι η στάση του δείγματος για την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος στην περιοχή τους. Σε γενικές γραμμές, φαίνεται να υπάρχει ιδιαίτερα θετική άποψη σε αυτήν την παράμετρο (διάμεσος 6,75), κυρίως από μικρότερες πόλεις ορεινών ή παραθαλάσσιων περιοχών, όπως είναι το Καρπενήσι, η Καστοριά, ο Πολύγυρος, με μέσες τιμές πάνω από 8,00, και το Αργοστόλι, η Ερμούπολη και η Σάμος με μέσες τιμές πάνω από 7,70. Και σε αυτήν την περίπτωση, πιστοποιώντας τις βασικές τάσεις ανταπόκρισης που εκδηλώνουν τα επί μέρους δείγματα κατά την έρευνα πεδίου, τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Λάρισας, της Πάτρας, του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα της Αθήνας (3,24) και της Κοζάνης (3,06), βρίσκονται στις χαμηλότερες θέσεις.

Η διαδικασία της ρύπανσης, σε όλες τις εκφάνσεις της, αποτελεί βασικό παράγοντα επίδρασης στην ποιότητα του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Στην ερώτηση για το μέγεθος του προβλήματος της ρύπανσης, οι πολίτες αντιδρούν με ανάλογο τρόπο, τοποθετώντας στις περιοχές με την μικρότερη επιβάρυνση, τη Χίο, την Ερμούπολη, την Άμφισσα, την Σπάρτη, την Μυτιλήνη, το Καρπενήσι και την Καστοριά. Όπως αναμενόταν, τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα αλλά και η Κοζάνη, καταλαμβάνουν τις τελευταίες θέσεις.

Στην ερώτηση για την εκτίμηση της κατάστασης στην αισθητική εικόνα των δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, από τις απαντήσεις απορρέει ουσιαστικά άλλη μια οπτική γωνία για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, αλλά ειδικότερα για το κτιριακό απόθεμα. Η γενικότερη στάση είναι ουδέτερη προς αρνητική (διάμεσος 4,83), ενώ η πρωτεύουσα των Κυκλάδων Ερμούπολη καταλαμβάνει μακράν την πρώτη θέση με μέση τιμή 8,52. Πόλεις με ικανοποιητική εικόνα των κτιρίων τους, είναι ακόμα ο Πολύγυρος, η Σάμος, η Πρέβεζα, η Σπάρτη, το Ναύπλιο και το Αργοστόλι. Στον αντίποδα, τα δύο μεγαλύτερα μητροπολιτικά κέντρα εντοπίζονται εκ νέου στις τελευταίες θέσεις, μαζί με την Κοζάνη, την Ηγουμενίτσα, τα Γρεβενά και το Ηράκλειο. Σε ότι αφορά τον κρίσιμο τομέα της υγείας, το δείγμα στην ερώτηση για αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, φαίνεται να τηρεί μια ισορροπία (διάμεσος 4,96). Μικρότερες πόλεις της περιφέρειας και των νησιών, όπως η Αλεξανδρούπολη, η Χίος, το Καρπενήσι, η Σάμος, η Τρίπολη και η Μυτιλήνη, δείχνουν να έχουν λιγότερα παράπονα από το σύστημα υγείας, ενώ περισσότερο δυσαρεστημένοι είναι οι κάτοικοι στην Ηγουμενίτσα, στη Φλώρινα, στην Κατερίνη, στη Ζάκυνθο, στην Κομοτηνή και στη Χαλκίδα. Η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και ο Βόλος βρίσκονται στο εύρος των αρνητικών εκτιμήσεων, ενώ η Πάτρα τείνει προς μια περισσότερο ουδέτερη στάση.



Πρωτότερα διερευνήθηκε η άποψη του δείγματος για το επίπεδο των πολιτιστικών υποδομών στην πόλη τους. Στην ενότητα αυτή, εξετάζεται η γνώμη του δείγματος για τις πολιτιστικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα ή θα έπρεπε να βελτιωθούν στον τόπο τους (Πίνακας 5.31α). Η διάμεσος κυμαίνεται σε ουδέτερα επίπεδα (5,22), και πόλεις όπως η Ερμούπολη, ο Πολύγυρος, η Ξάνθη, η Χίος, η Λευκάδα και η Κέρκυρα έχουν σε υψηλή εκτίμηση (με τιμές άνω του 6,50) την πολιτιστική δραστηριότητα που χαρακτηρίζει τις περιοχές τους. Ενδιαφέρον προκαλεί, ότι η Ηγουμενίτσα αποτελεί μακράν την πόλη με την μεγαλύτερη δυσαρέσκεια στην παράμετρο αυτή, με μέση εκτίμηση 2,98. Πόλεις που δείχνουν επίσης να επιθυμούν την αναβάθμιση των πολιτιστικών τους δραστηριοτήτων, είναι τα Γρεβενά, το Καρπενήσι, η Καστοριά και η Άρτα, περιοχές δηλαδή που έχουν ήδη εκδηλώσει αρνητικές απόψεις για τις οικονομικές τους επιδόσεις, οπότε η ενίσχυση της πολιτιστικής προβολής τους, ίσως να αποτελέσει επιπρόσθετο χαρακτηριστικό προσέλκυσης τουριστικών και οικονομικών πόρων.

Σημαντική ερώτηση κατά τη διερεύνηση των κοινωνικών συνθηκών στις αστικές περιοχές, αποτελεί και η αξιολόγηση εκ μέρους των πολιτών, για το ποιο θεωρούν ότι είναι το επίπεδο της φτώχειας στην πόλη τους. Συνολικά, μόλις 10 πόλεις εκφράζουν μια σχετικά θετική άποψη, ενώ οι υψηλότερες θέσεις καταλαμβάνονται από την Ερμούπολη, τη Χίο και τη Σάμο, με συγκεντρωμένες εκτιμήσεις. Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων δεν φαίνεται να είναι ικανοποιημένοι με το επίπεδο ευημερίας στην πόλη τους (διάμεσος 4,45). Οι πόλεις της κεντρικής και βορειοδυτικής Ελλάδας, που παρουσίασαν και πρωτότερα απογοήτευση για το αναπτυξιακό τους επίπεδο, εμφανίζονται στις χαμηλότερες θέσεις και σε αυτήν την ερώτηση (Καρπενήσι, Χαλκίδα, Έδεσσα, Βέροια, Άρτα, Ιωάννινα) και συμπληρώνονται από την Πάτρα και την Αθήνα. Η χαμηλή αυτή επίδοση για τα δύο αυτά μεγαλύτερα αστικά κέντρα, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι δύο αυτές πόλεις αξιολογήθηκαν νωρίτερα ως περιοχές με υψηλές οικονομικές ανισότητες, αποτελεί και ένα σημείο ελέγχου για την συνέπεια στον τρόπο που ανταποκρίνονται τα επί μέρους δείγματα στην έρευνα ερωτηματολογίου.

**Πίνακας 5.31α: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο**

	Η ποιότητα ζωής		Το αστικό δομημένο περιβάλλον		Το φυσικό περιβάλλον		Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)		Η αισθητική εικόνα των δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων		Οι υπηρεσίες υγείας		Οι πολιτιστικές δραστηριότητες		Το επίπεδο φτώχειας	
	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.
1	Π.Σ. Χίου	7,12	Ερμούπολη	6,55	Καρπενήσι	9,07	Π.Σ. Χίου	7,47	Ερμούπολη	8,52	Αλεξ/πολη	6,64	Ερμούπολη	7,88	Ερμούπολη	5,84
2	Αργοστόλι	7,10	Πολύγυρος	6,48	Καστοριά	8,40	Ερμούπολη	7,06	Πολύγυρος	7,40	Π.Σ. Χίου	6,59	Πολύγυρος	7,68	Π.Σ. Χίου	5,75
3	Ερμούπολη	7,09	Αργοστόλι	6,40	Πολύγυρος	8,28	Άμφισσα	6,85	Σάμος	7,08	Καρπενήσι	6,37	Ξάνθη	7,38	Σάμος	5,68
4	Ρόδος	7,08	Σάμος	6,18	Αργοστόλι	8,00	Σπάρτη	6,83	Πρέβεζα	6,70	Σάμος	6,36	Π.Σ. Χίου	6,63	Πρέβεζα	5,33
5	Σάμος	7,08	Μυτιλήνη	6,13	Ερμούπολη	7,72	Μυτιλήνη	6,41	Σπάρτη	6,65	Τρίπολη	5,98	Λευκάδα	6,62	Πολύγυρος	5,32
6	Αγρίνιο	7,00	Σπάρτη	6,10	Σάμος	7,70	Καρπενήσι	6,39	Ναύπλιο	6,47	Μυτιλήνη	5,90	Κέρκυρα	6,58	Λιβαδειά	5,26
7	Χανιά	6,84	Χανιά	6,08	Άμφισσα	7,66	Πολύγυρος	6,38	Αργοστόλι	6,33	Άγιος Νικόλαος	5,85	Καλαμάτα	6,56	Μυτιλήνη	5,23
8	Βόλος	6,82	Πρέβεζα	6,07	Πρέβεζα	7,60	Καστοριά	6,31	Π.Σ. Χίου	6,23	Ρόδος	5,85	Πρέβεζα	6,18	Καβάλα	5,17
9	Ξάνθη	6,78	Ναύπλιο	6,00	Λευκάδα	7,58	Πρέβεζα	6,31	Καστοριά	6,13	Άμφισσα	5,80	Ρόδος	6,14	Άμφισσα	5,07
10	Καστοριά	6,67	Βόλος	5,90	Έδεσσα	7,50	Κιλκίς	6,23	Κέρκυρα	6,02	Ιωάννινα	5,73	Ναύπλιο	6,04	Ρόδος	5,02
11	Καλαμάτα	6,65	Κόρινθος	5,82	Χανιά	7,46	Χανιά	6,14	Ρόδος	5,95	Ηράκλειο	5,72	Χανιά	6,02	Άγιος Νικόλαος	4,93
12	Πρέβεζα	6,58	Ρόδος	5,79	Φλώρινα	7,40	Λευκάδα	6,13	Άμφισσα	5,88	Χανιά	5,67	Σπάρτη	6,00	Ρέθυμνο	4,88
	<b>Διάμεσος: 6,17</b>		<b>Διάμεσος: 5,14</b>		<b>Διάμεσος: 6,75</b>		<b>Διάμεσος: 5,65</b>		<b>Διάμεσος: 4,83</b>		<b>Διάμεσος: 4,96</b>		<b>Διάμεσος: 5,22</b>		<b>Διάμεσος: 4,45</b>	
40	Πάτρα	5,61	Πάτρα	4,76	Λαμία	5,57	Ρέθυμνο	5,02	Ζάκυνθος	4,14	Τρίκαλα	4,40	Πύργος	4,65	Καστοριά	4,20
41	Σέρρες	5,60	Κομοτηνή	4,69	Σέρρες	5,55	Ζάκυνθος	4,94	Αλεξ/πολη	4,14	Λαμία	4,17	Κομοτηνή	4,57	Φλώρινα	4,20
42	Φλώρινα	5,58	Σέρρες	4,53	Χαλκίδα	5,47	Τρίκαλα	4,94	Καρπενήσι	3,93	Βόλος	4,08	Χαλκίδα	4,43	Κατερίνη	4,14
43	Άρτα	5,43	Λαμία	4,47	Καβάλα	5,40	Λαμία	4,91	Λαμία	3,91	Κέρκυρα	3,98	Αλεξ/πολη	4,40	Πάτρα	4,05
44	Λαμία	5,36	Κατερίνη	4,40	Ρέθυμνο	5,40	Λάρισα	4,68	Χαλκίδα	3,78	Κοζάνη	3,94	Πάτρα	4,32	Καρπενήσι	4,02
45	Έδεσσα	5,34	Χαλκίδα	4,35	Λάρισα	5,00	Χαλκίδα	4,50	Σέρρες	3,77	Πύργος	3,90	Λαμία	4,30	Χαλκίδα	4,02
46	Ηγουμενίτσα	5,28	Θεσ/νίκη	4,24	Πάτρα	4,66	Ηράκλειο	4,44	Θεσ/νίκη	3,77	Ηγουμεν/τσα	3,87	Σέρρες	4,23	Γρεβενά	3,98
47	Θεσ/νίκη	5,04	Ηγουμεν/τσα	4,13	Κιλκίς	4,45	Πάτρα	4,33	Ηγουμεν/τσα	3,65	Φλώρινα	3,83	Γρεβενά	4,22	Έδεσσα	3,83
48	Γρεβενά	5,00	Ζάκυνθος	4,11	Ηράκλειο	4,35	Καβάλα	3,98	Αθήνα	3,59	Κατερίνη	3,72	Καστοριά	4,20	Βέροια	3,76
49	Ζάκυνθος	4,95	Αθήνα	3,97	Θεσ/νίκη	3,97	Θεσ/νίκη	3,88	Γρεβενά	3,18	Ζάκυνθος	3,70	Καρπενήσι	4,17	Αθήνα	3,66
50	Κοζάνη	4,76	Γρεβενά	3,56	Αθήνα	3,24	Αθήνα	2,94	Ηράκλειο	2,86	Κομοτηνή	3,60	Άρτα	4,15	Άρτα	3,50
51	Αθήνα	4,71	Ηράκλειο	3,51	Κοζάνη	3,06	Κοζάνη	2,53	Κοζάνη	2,42	Χαλκίδα	3,46	Ηγουμεν/τσα	2,98	Ιωάννινα	2,91

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ακολούθως, διερευνάται μια σημαντική συνιστώσα για το εργασιακό πλαίσιο, το περιβάλλον και τις συνθήκες της απασχόλησης σε κάθε ελληνική πόλη (Πίνακας 5.31β). Οι εκτιμήσεις φαίνεται και πάλι να είναι μέτριες, μιας και δεν ξεφεύγουν πολύ από την ουδέτερη στάση του 5. Η μεγαλύτερη τιμή εντοπίζεται και πάλι στην Ερμούπολη (6,66) και η μικρότερη στην πρωτεύουσα Αθήνα (4,25). Στη ζώνη των πιο δυσαρεστημένων συγκαταλέγονται και οι πόλεις της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Χαλκίδας, αλλά και των Ιωαννίνων. Σε γενικές γραμμές, οι ερωτώμενοι παρουσιάζονται ουδέτεροι στο ζήτημα της ποιότητας των εργασιακών συνθηκών, ενώ διαφαίνεται να υπάρχει μια αναλογική συσχέτιση της δυσαρέσκειας με το μέγεθος των πόλεων. Η συγκεκριμένη σχέση είναι δυνατόν να αποδοθεί στους διαφορετικούς εργασιακούς ρυθμούς στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, στις μεγαλύτερες εργασιακές απαιτήσεις και στους μεγαλύτερους χρόνους μετακίνησης από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα.

Όσον αφορά λοιπόν στην αξιολόγηση του μέσου ημερήσιου δαπανώμενου χρόνου για μετακινήσεις, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον το γεγονός ότι το δείγμα παρουσιάζει έναν σαφή διαχωρισμό. Από την μία, εντοπίζονται τα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που είναι οι μοναδικές περιπτώσεις που βρίσκονται στο πεδίο αρνητικών απόψεων, οπότε και καταλαμβάνουν μακράν τις δύο τελευταίες θέσεις, με μέσες τιμές 3,37 και 4,10 αντίστοιχα. Όλες οι υπόλοιπες αστικές περιοχές τηρούν μια θετικότερη στάση, και οι μικρότερες συγκριτικά πόλεις της Καστοριάς, της Ερμούπολης, του Καρπενησίου, της Λευκάδας, του Πολυγύρου και της Άμφισσας, θεωρούν ότι δεν ξοδεύουν πολύ χρόνο για τις ημερήσιες μετακινήσεις τους.

Ιδιαίτερα αισιόδοξη προκύπτει η στάση του δείγματος για το επίπεδο της παρεχόμενης εκπαίδευσης (διάμεσος 5,89). Επιβεβαιώνοντας και την γενικότερη έποψη που εντοπίστηκε νωρίτερα για το υψηλό μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού, οι μικρότερες πόλεις της περιφέρειας (Κιλκίς, Πολύγυρος, Καρπενήσι) φαίνεται να είναι περισσότερο ικανοποιημένες από την εκπαιδευτική δραστηριότητα στην περιοχή τους, με μέσες τιμές πάνω από 7,00. Και σε αυτήν την περίπτωση, οι ερωτώμενοι στα δυο μεγαλύτερα αστικά κέντρα, τοποθετούν τις πόλεις τους στις χαμηλότερες θέσεις, εκφράζοντας γενικά ουδέτερη άποψη.

Υψηλά επίπεδα ικανοποίησης εμφανίζονται και για το επίπεδο των διαπροσωπικών σχέσεων που απολαμβάνουν οι κάτοικοι στο πλαίσιο του κοινωνικού τους περίγυρου (διάμεσος 6,66). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι από τις 51 πόλεις της έρευνας, οι 16 επιδεικνύουν θετική στάση με μέση τιμή άνω του 7,00. Στις πρώτες θέσεις εντοπίζονται το Ηράκλειο, η Καστοριά, ο

Πολύγυρος και η Πρέβεζα, ενώ όπως ίσως αναμενόταν, στην τελευταία θέση με 4,86 βρίσκεται η Αθήνα και πλαισιώνεται από τα υπόλοιπα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Θεσσαλονίκης, της Χαλκίδας, της Λάρισας, της Πάτρας και του Βόλου. Είναι γεγονός, ότι οι σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων δυσκολεύουν σε μεγαλύτερους αστικούς ιστούς, όπου η έννοια της ‘γειτονιάς’ λαμβάνει μικρότερη αξία, επικρατεί περισσότερο το στοιχείο του άγνωστου, υπάρχει μεγαλύτερη ανομοιογένεια μεταξύ των κοινωνικών ομάδων, και αναδύονται εντονότερα φαινόμενα κοινωνικού διαχωρισμού. Παρατηρείται ωστόσο, μια διαφοροποίηση του Ηρακλείου από τις υπόλοιπες μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, στην ποιότητα των διαπροσωπικών σχέσεων.

Στο ευαίσθητο ζήτημα για το ποια είναι τα επίπεδα κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών από την αγορά εργασίας ή από τη δυνατότητα δραστηριοποίησης στα κοινά, το δείγμα γενικά παρουσιάζεται ισορροπημένο, αλλά και συγκρατημένο είτε προς τις θετικές, είτε προς τις αρνητικές γνώμες (διάμεσος 5,28). Λιγότερες ευκαιρίες προς τις γυναίκες φαίνεται να θεωρούν οι πολίτες ότι δίνονται στις περιοχές της Καρδίτσας, Ξάνθης, Ιωαννίνων, Γρεβενών και Αγρινίου, ενώ περισσότερες στην Καβάλα, στη Χίο, στη Ρόδο και στην Ερμούπολη.

Ουδέτερη σχετικά προκύπτει η στάση του δείγματος για την ποιότητα των σχέσεων με τους οικονομικούς μετανάστες (διάμεσος 5,35), γίνεται όμως εύκολα αντιληπτή η δυσαρέσκεια που υπάρχει στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Πάτρας, της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και των Ιωαννίνων, εμφανίζοντας χαμηλότερες μέσες τιμές από 4,09 έως 2,52. Η συγκεκριμένη στάση πιθανόν να οφείλεται στο γεγονός ότι οι μεγαλύτερες πόλεις προσελκύουν και περισσότερους μετανάστες, προς αναζήτηση εργασίας, οπότε και προκύπτει και μεγαλύτερη αναλογία σε σχέση με τον τοπικό πληθυσμό. Έντονα είναι και τα ζητήματα της λαθρομετανάστευσης που αντιμετωπίζουν κυρίως η Πάτρα λόγω του λιμανιού της, που λειτουργεί άτυπα ως κόμβος-διέξοδος στην Ιταλία και στην υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και τα Ιωάννινα που δεχόντουσαν τα μεταναστευτικά ρεύματα από την Αλβανία και τις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες.

**Πίνακας 5.31β: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο**

	Οι συνθήκες εργασίας		Η παρεχόμενη εκπαίδευση		Ο μέσος ημερήσιος δαπανώμενος χρόνος για τις μετακινήσεις		Οι διαπροσωπικές σχέσεις		Ο βαθμός κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών (απασχόληση, στα κοινά)		Οι σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες		Ο βαθμός εγκληματικότητας		Το επίπεδο ρατσισμού και ξενοφοβίας	
	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.
1	Ερμούπολη	6,66	Κιλκίς	7,53	Καστοριά	7,74	Ηράκλειο	7,98	Καβάλα	6,80	Σπάρτη	6,13	Ερμούπολη	7,52	Ηράκλειο	6,71
2	Πολύγυρος	6,64	Πολύγυρος	7,18	Ερμούπολη	7,69	Καστοριά	7,75	Π.Σ. Χίου	6,74	Καρπενήσι	6,12	Καβάλα	6,83	Καβάλα	6,57
3	Σάμος	6,55	Καρπενήσι	7,07	Καρπενήσι	7,64	Πρέβεζα	7,71	Ρόδος	6,45	Πρέβεζα	6,09	Ηράκλειο	6,80	Δράμα	6,36
4	Π.Σ. Χίου	6,42	Άμφισσα	6,95	Λευκάδα	7,55	Πολύγυρος	7,65	Ερμούπολη	6,37	Καρδίτσα	6,00	Δράμα	6,58	Άμφισσα	6,15
5	Πρέβεζα	6,33	Π.Σ. Χίου	6,94	Πολύγυρος	7,53	Φλώρινα	7,50	Δράμα	6,22	Καβάλα	5,98	Λιβαδειά	6,26	Σάμος	6,05
6	Λιβαδειά	6,20	Ιωάννινα	6,84	Άμφισσα	7,53	Αγρίνιο	7,40	Πρέβεζα	6,10	Καστοριά	5,93	Ιωάννινα	6,20	Πρέβεζα	5,93
7	Ρόδος	5,93	Τρίπολη	6,54	Ιωάννινα	7,39	Π.Σ. Χίου	7,33	Μυτιλήνη	6,10	Άμφισσα	5,93	Σάμος	6,13	Ερμούπολη	5,81
8	Λευκάδα	5,89	Πρέβεζα	6,49	Πρέβεζα	7,35	Ερμούπολη	7,32	Πολύγυρος	6,10	Γρεβενά	5,90	Ηγουμεύτσα	5,91	Ηγουμεύτσα	5,70
9	Έδεσσα	5,88	Χανιά	6,46	Τρίπολη	7,35	Δράμα	7,28	Λευκάδα	6,10	Ερμούπολη	5,84	Καστοριά	5,78	Λευκάδα	5,59
10	Καρπενήσι	5,86	Αγρίνιο	6,38	Ξάνθη	7,29	Καβάλα	7,17	Ρέθυμνο	5,94	Ηράκλειο	5,81	Πρέβεζα	5,72	Πολύγυρος	5,57
11	Αργοστόλι	5,85	Σπάρτη	6,38	Δράμα	7,27	Σάμος	7,15	Σάμος	5,90	Αγρίνιο	5,81	Μυτιλήνη	5,70	Μυτιλήνη	5,57
12	Ρέθυμνο	5,78	Κομοτηνή	6,36	Ρόδος	7,14	Άμφισσα	7,12	Τρίπολη	5,85	Σάμος	5,79	Ξάνθη	5,64	Αλεξ/πολη	5,55
	<b>Διάμεσος: 5,38</b>		<b>Διάμεσος: 5,89</b>		<b>Διάμεσος: 6,71</b>		<b>Διάμεσος: 6,66</b>		<b>Διάμεσος: 5,28</b>		<b>Διάμεσος: 5,35</b>		<b>Διάμεσος: 4,97</b>		<b>Διάμεσος: 5,00</b>	
40	Γρεβενά	4,73	Σέρρες	5,61	Λαμία	6,09	Μυτιλήνη	6,28	Έδεσσα	4,82	Κέρκυρα	4,79	Έδεσσα	4,44	Καλαμάτα	4,71
41	Βέροια	4,72	Άρτα	5,52	Πάτρα	6,00	Ναύπλιο	6,20	Χαλκίδα	4,78	Σέρρες	4,77	Κατερίνη	4,42	Ξάνθη	4,70
42	Ζάκυνθος	4,64	Γρεβενά	5,45	Κατερίνη	5,98	Πύργος	6,13	Λαμία	4,69	Χαλκίδα	4,76	Αθήνα	4,36	Έδεσσα	4,69
43	Κοζάνη	4,60	Κέρκυρα	5,40	Χανιά	5,96	Χανιά	6,13	Άρτα	4,69	Λάρισα	4,71	Ρόδος	4,32	Φλώρινα	4,64
44	Θεσ/νίκη	4,49	Τρίκαλα	5,40	Αργοστόλι	5,89	Σέρρες	6,10	Σέρρες	4,62	Ξάνθη	4,65	Ρέθυμνο	4,28	Κέρκυρα	4,52
45	Σέρρες	4,49	Λαμία	5,39	Ναύπλιο	5,78	Βόλος	5,95	Θεσ/νίκη	4,57	Λαμία	4,64	Λάρισα	4,23	Κομοτηνή	4,49
46	Πάτρα	4,42	Ερμούπολη	5,38	Χαλκίδα	5,69	Λάρισα	5,93	Κοζάνη	4,54	Λιβαδειά	4,54	Γρεβενά	4,11	Χαλκίδα	4,45
47	Χαλκίδα	4,35	Αθήνα	5,27	Λάρισα	5,48	Ζάκυνθος	5,81	Καρδίτσα	4,33	Άρτα	4,18	Κομοτηνή	4,11	Τρίκαλα	4,43
48	Τρίκαλα	4,34	Κοζάνη	5,26	Ηράκλειο	5,47	Πάτρα	5,72	Ξάνθη	4,32	Θεσ/νίκη	4,09	Ναύπλιο	4,02	Θεσ/νίκη	4,41
49	Ιωάννινα	4,32	Θεσ/νίκη	5,22	Κέρκυρα	5,10	Χαλκίδα	5,36	Ιωάννινα	4,30	Αθήνα	4,04	Τρίκαλα	3,83	Καρδίτσα	4,30
50	Καρδίτσα	4,27	Χαλκίδα	5,12	Θεσ/νίκη	4,10	Θεσ/νίκη	5,34	Γρεβενά	4,10	Πάτρα	3,86	Καρδίτσα	3,64	Αθήνα	4,22
51	Αθήνα	4,25	Ζάκυνθος	4,98	Αθήνα	3,37	Αθήνα	4,86	Αγρίνιο	4,02	Ιωάννινα	2,52	Αγρίνιο	3,63	Ιωάννινα	3,21

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ο βαθμός εγκληματικότητας και η ένταση των φαινομένων ρατσισμού και ξενοφοβίας αποτελούν βασικούς παράγοντες που επιδρούν στην κοινωνική συνοχή και στο επίπεδο διαβίωσης των πολιτών. Σε γενικές γραμμές, το δείγμα δείχνει να τηρεί μια ισορροπημένη στάση, χωρίς ιδιαίτερα ακραίες τιμές στις εκτιμήσεις του. Η κατάσταση φαίνεται να είναι καλύτερη σε πόλεις όπως η Ερμούπολη, η Καβάλα, το Ηράκλειο, η Δράμα και η Σάμος. Στον αντίποδα, επιφυλακτικοί παρουσιάζονται οι κάτοικοι στην Αθήνα, στην Καρδίτσα, στα Τρίκαλα και στο Αγρίνιο. Στα Ιωάννινα, οι ερωτώμενοι, δείχνουν να είναι σχετικά ικανοποιημένοι με τα ποσοστά εγκληματικότητας στην πόλη τους, παρουσιάζουν όμως έντονη απογοήτευση με την ένταση των φαινομένων ρατσισμού και ξενοφοβίας. Συνολικά, προκύπτει ότι οι πόλεις της Αθήνας, των Ιωαννίνων και της Θεσσαλονίκης αποκαλύπτουν την ύπαρξη προβληματικών καταστάσεων στην αλληλεπίδραση με τους οικονομικούς μετανάστες.

Και σε αυτή την Ενότητα, εάν παρατηρήσει κανείς συνολικά τον τρόπο που αποκρίνονται τα επί μέρους δείγματα από κάθε πόλη, θα διαπιστώσει συνολικά ότι υπάρχει μεγαλύτερη ικανοποίηση από αυτή που φάνηκε για τον τομέα της οικονομίας. Επιπρόσθετα, μια σειρά από αστικά κέντρα προκύπτει ότι εκδηλώνουν μια θετικότερη κατά κανόνα στάση ως προς τις συνιστώσες που εξετάζονται για το Αστικό Περιβάλλον και το Κοινωνικό Πλαίσιο, αλλά και το αντίστροφο. Αναλυτικότερα, η πόλη της Ερμούπολης φαίνεται να παίρνει τα πρωτεία, και με δεδομένο ότι κατείχε μια από τις πρώτες θέσεις και στην ενότητα της Οικονομίας και Ανάπτυξης, διαφαίνεται ότι οι κάτοικοι της είναι συγκριτικά περισσότερο ικανοποιημένοι από το οικονομικό, συνάμα και το κοινωνικό τους περιβάλλον. Στην ίδια κατηγορία ανήκει και η πόλη της Σάμου. Ευχαριστημένες από τις κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στον τόπο τους είναι γενικά οι μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας και παραθαλάσσιες περιοχές, όπως η Χίος, ο Πολύγυρος, η Πρέβεζα, το Καρπενήσι, η Σπάρτη, η Ρόδος, η Άμφισσα και η Δράμα. Αντίθετα, οι πολίτες της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και έπειτα της Πάτρας και της Κοζάνης, δείχνουν να είναι λιγότερο ικανοποιημένοι από τις επικρατούσες συνθήκες στο αστικό και κοινωνικό τους πλαίσιο.

#### Ιεράρχηση των αποτελεσμάτων της ενότητας 'Πολιτικό πλαίσιο' του ερωτηματολογίου

Η επόμενη ενότητα για την οποία αξιολογούνται μια σειρά από παραμέτρους ανά πόλη, είναι το 'Πολιτικό πλαίσιο' (Πίνακας 5.32). Αρχικά, εξετάζεται το επίπεδο λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών και η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης. Σε αυτό το σημείο, πρέπει εκ

νέου να εξηγηθεί, ότι οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή, ενδέχεται να περιλαμβάνουν ορισμένες δόσεις μεροληψίας, μιας και όπως εξηγήθηκε στην ενότητα της Μεθοδολογικής προσέγγισης, το ερωτηματολόγιο διενεμήθη εν πολλοίς σε στελέχη δημόσιων οργανισμών και οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης. Στο πλαίσιο αυτό, το δείγμα φαίνεται να εκφράζει συνολικά μια ουδέτερη προς θετική στάση για την λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών (διάμεσος 5,41). Περισσότερο θετικοί προκύπτουν οι πολίτες στα Γρεβενά, στη Δράμα, στο Καρπενήσι, στη Ρόδο και στη Λαμία, ενώ αρνητικότερη στάση τηρούν οι κάτοικοι στις τρεις μεγαλύτερες πόλεις και στη Ζάκυνθο. Μπορεί να υποθέσει κανείς ότι οι κάτοικοι των μικρότερων πόλεων, όπου υπάρχει εντονότερο το στοιχείο της προσωπικής επικοινωνίας, αλλά και μικρότερες πληθυσμιακές πυκνότητες προς εξυπηρέτηση, είναι περισσότερο ικανοποιημένοι από την παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Πιο συγκρατημένη στάση, επιδεικνύει το δείγμα στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης, μιας και η πλειοψηφία των επιδόσεων κυμαίνονται κοντά στην ουδέτερη στάση του 5 και σε σχετικά αρνητικότερες γνώμες. Περισσότερο απογοητευμένοι από τη λειτουργία της αυτοδιοίκησης φαίνεται να είναι και πάλι οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης (4,05), της Αθήνας (3,97), των Σερρών (3,96), της Πάτρας (3,63) και τέλος της Ζακύνθου (3,58). Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι οι πολίτες της Ζακύνθου αποτύπωσαν την μεγαλύτερη δυσαρέσκεια και στις προηγούμενες δύο ερωτήσεις, απόρροια που ίσως να σχετίζεται με την οργάνωση και την παραγωγικότητα των τοπικών υπηρεσιών, αλλά πιθανώς και με την εσωτερική οργάνωση και κατανομή λειτουργιών της δημόσιας διοίκησης στα Ιόνια Νησιά.

**Πίνακας 5.32: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Πολιτικό πλαίσιο**

	Η λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών		Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης		Η πολιτική αστικού σχεδιασμού		Η πολιτική αναπτυξιακού σχεδιασμού		Η δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων		Οι μηχανισμοί απορρόφησης κρατικών ή ευρωπαϊκών κονδυλίων		Βαθμός συμμετοχής Πολιτών στη λήψη αποφάσεων		Βαθμός συμμετοχής Επιχειρήσεων στη λήψη αποφάσεων	
	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.
1	Γρεβενά	6,37	Λαμία	5,80	Πολύγυρος	6,77	Πολύγυρος	6,33	Σάμος	5,33	Κοζάνη	6,66	Π.Σ. Χίου	6,02	Ερμούπολη	6,78
2	Δράμα	6,26	Καρδίτσα	5,78	Έδεσσα	5,51	Κέρκυρα	5,38	Ρόδος	5,27	Ρόδος	6,20	Λιβαδειά	5,74	Ιωάννινα	6,54
3	Καρπενήσι	6,21	Πολύγυρος	5,76	Σάμος	5,08	Σάμος	5,24	Κόρινθος	5,21	Ηράκλειο	5,97	Ερμούπολη	5,69	Ξάνθη	6,51
4	Ρόδος	6,20	Ρόδος	5,76	Καρδίτσα	5,05	Ξάνθη	5,23	Μυτιλήνη	5,11	Ερμούπολη	5,69	Σάμος	5,55	Λιβαδειά	6,49
5	Λαμία	6,15	Κιλκίς	5,68	Σπάρτη	4,85	Ρόδος	5,19	Καβάλα	5,11	Λάρισα	5,43	Κοζάνη	5,44	Σάμος	6,38
6	Κιλκίς	6,04	Καβάλα	5,61	Ρόδος	4,79	Καρδίτσα	5,00	Π.Σ. Χίου	5,07	Κατερίνη	5,43	Πολύγυρος	5,32	Π.Σ. Χίου	6,11
7	Καρδίτσα	6,02	Δράμα	5,54	Πρέβεζα	4,76	Λάρισα	4,96	Ξάνθη	4,91	Καστοριά	5,35	Κόρινθος	5,15	Κόρινθος	6,05
8	Βέροια	5,93	Καρπενήσι	5,47	Λάρισα	4,75	Καβάλα	4,90	Λάρισα	4,89	Μυτιλήνη	5,34	Πρέβεζα	4,87	Ρόδος	5,88
9	Καβάλα	5,93	Σάμος	5,41	Κιλκίς	4,74	Κιλκίς	4,87	Καλαμάτα	4,81	Σάμος	5,26	Καβάλα	4,79	Αθήνα	5,87
10	Ρέθυμνο	5,91	Κοζάνη	5,40	Δράμα	4,74	Πρέβεζα	4,82	Τρίπολη	4,76	Λαμία	5,24	Ξάνθη	4,74	Άγιος Νικόλαος	5,83
11	Άμφισσα	5,85	Γρεβενά	5,39	Ιωάννινα	4,74	Αργοστόλι	4,82	Πολύγυρος	4,72	Αργοστόλι	5,20	Καλαμάτα	4,51	Ρέθυμνο	5,75
12	Άγιος Νικόλαος	5,80	Τρίπολη	5,31	Αργοστόλι	4,69	Καλαμάτα	4,74	Ρέθυμνο	4,69	Κομοτηνή	5,18	Τρίπολη	4,50	Χανιά	5,74
	<b>Διάμεσος: 5,41</b>		<b>Διάμεσος: 5,00</b>		<b>Διάμεσος: 4,22</b>		<b>Διάμεσος: 4,40</b>		<b>Διάμεσος: 4,22</b>		<b>Διάμεσος: 4,57</b>		<b>Διάμεσος: 3,95</b>		<b>Διάμεσος: 5,00</b>	
40	Ναύπλιο	5,04	Λιβαδειά	4,48	Ηγουμεύτσα	3,80	Καρπενήσι	3,88	Βόλος	3,81	Καρπενήσι	3,98	Χανιά	3,60	Δράμα	4,89
41	Μυτιλήνη	5,03	Αλεξ/πολη	4,44	Χανιά	3,80	Χαλκίδα	3,71	Ζάκυνθος	3,76	Κέρκυρα	3,94	Ναύπλιο	3,57	Βέροια	4,89
42	Σέρρες	5,01	Ιωάννινα	4,40	Χαλκίδα	3,78	Χανιά	3,67	Χαλκίδα	3,65	Σέρρες	3,93	Ζάκυνθος	3,56	Αλεξ/πολη	4,80
43	Ερμούπολη	4,94	Κέρκυρα	4,38	Αλεξ/πολη	3,78	Θεσ/νίκη	3,67	Ναύπλιο	3,61	Βέροια	3,79	Βόλος	3,42	Καρδίτσα	4,80
44	Κόρινθος	4,90	Μυτιλήνη	4,38	Φλώρινα	3,73	Αλεξ/πολη	3,64	Άρτα	3,61	Θεσ/νίκη	3,76	Καρπενήσι	3,40	Αργοστόλι	4,73
45	Ξάνθη	4,68	Έδεσσα	4,28	Σέρρες	3,66	Σέρρες	3,58	Τρίκαλα	3,55	Ζάκυνθος	3,59	Αθήνα	3,38	Γρεβενά	4,69
46	Λιβαδειά	4,66	Ηγουμεύτσα	4,22	Κοζάνη	3,60	Αθήνα	3,57	Άμφισσα	3,38	Άρτα	3,58	Πάτρα	3,36	Καρπενήσι	4,40
47	Κέρκυρα	4,52	Θεσ/νίκη	4,05	Γρεβενά	3,58	Έδεσσα	3,47	Σέρρες	3,30	Σπάρτη	3,53	Θεσ/νίκη	3,33	Κέρκυρα	4,35
48	Θεσ/νίκη	4,35	Αθήνα	3,97	Θεσ/νίκη	3,52	Άμφισσα	3,44	Έδεσσα	3,17	Αλεξ/πολη	3,51	Έδεσσα	3,33	Μυτιλήνη	4,33
49	Πάτρα	4,25	Σέρρες	3,96	Αθήνα	3,24	Φλώρινα	3,38	Φλώρινα	3,13	Πάτρα	3,43	Ιωάννινα	3,21	Φλώρινα	4,16
50	Αθήνα	4,22	Πάτρα	3,63	Πάτρα	3,21	Ζάκυνθος	3,25	Πάτρα	3,04	Έδεσσα	3,06	Φλώρινα	3,20	Έδεσσα	3,89
51	Ζάκυνθος	4,05	Ζάκυνθος	3,58	Ζάκυνθος	2,94	Πάτρα	3,20	Ιωάννινα	2,26	Φλώρινα	2,79	Χαλκίδα	3,04	Σπάρτη	3,89

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Στο κρίσιμο ζήτημα της αξιολόγησης της πολιτικής του αστικού, αλλά και του αναπτυξιακού σχεδιασμού γενικότερα στην πόλη τους, οι απόψεις του δείγματος δείχνουν ιδιαίτερα αρνητικές (διάμεσος 4,22 και 4,40 αντίστοιχα). Οι πόλεις που εκδηλώνουν μια σχετικά θετικότερη εκτίμηση για την εφαρμογή της αστικής πολιτικής και είναι μόλις 4 με πρώτο τον Πολύγυρο με 6,77 και έπειτα την Έδεσσα με 5,51, και αντίστοιχα οι πόλεις με σχετικά θετικότερη άποψη για την αναπτυξιακή πολιτική είναι μόλις 5, με πρώτο και πάλι τον Πολύγυρο (6,33) και κατόπιν την Κέρκυρα (5,38). Η γενική τάση χαρακτηρίζεται ουδέτερη προς αρνητική, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα βρίσκονται στις δέκα τελευταίες θέσεις, γεγονός που μπορεί να ερμηνευτεί ως μια αποδοκιμασία για τις έως τώρα αναπτυξιακές πολιτικές, από το μεγαλύτερο κομμάτι του αστικού πληθυσμού της χώρας. Άλλες πόλεις που προκύπτουν δυσαρεστημένες από την εφαρμοζόμενη πολιτική αστικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού είναι η Ζάκυνθος, η Φλώρινα, η Έδεσσα, οι Σέρρες, η Χαλκίδα και η Αλεξανδρούπολη.

Μαζική φαίνεται να είναι και η αποδοκιμασία του τρόπου που δραστηριοποιούνται τα πολιτικά κόμματα (διάμεσος 4,22). Ελάχιστη ικανοποίηση εντοπίζεται στη Σάμο και στη Ρόδο, ενώ οι αστικές περιοχές που αποκαλύπτουν εντονότερη αποδοκιμασία είναι τα Ιωάννινα, η Πάτρα, η Έδεσσα, η Φλώρινα και οι Σέρρες.

Την αρνητική άποψη που παρουσιάζει το δείγμα για τις εφαρμοζόμενες πολιτικές και για τις επιδόσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης, δείχνει να την συνδυάζει και με τη γνώμη που εκφράζει για την αποτελεσματικότητα των μηχανισμών που απορροφούν ευρωπαϊκά κονδύλια (διάμεσος 4,57). Σχετική ικανοποίηση προέρχεται από τους ερωτώμενους στην Κοζάνη, στη Ρόδο και στο Ηράκλειο, ενώ καλύτερες επιδόσεις από τους μηχανισμούς απορρόφησης κονδυλίων περιμένουν οι πολίτες από τη Φλώρινα, την Έδεσσα, την Πάτρα και την Αλεξανδρούπολη.

Εν συνεχεία, έντονα αρνητική στάση τηρεί το δείγμα, για το εάν η τοπική ή η κεντρική διοίκηση υιοθετεί διαδικασίες κοινωνικής συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων (διάμεσος 3,95). Περισσότερο δυσαρεστημένες προκύπτουν οι τρεις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, όπως και η Έδεσσα, τα Ιωάννινα, η Φλώρινα και η Χαλκίδα. Τέλος, πιο ουδέτερη στάση διατηρείται για το εάν λαμβάνονται υπόψη οι θέσεις των επιχειρήσεων (διάμεσος 5,00). Τα Ιωάννινα σε αυτήν την περίπτωση φαίνεται να κρίνουν ότι στην περιοχή τους οι επιχειρήσεις συμμετέχουν περισσότερο στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, μαζί με την Ερμούπολη και τη Ξάνθη. Η Λιβαδειά δείχνει ικανοποίηση στην αξιολόγηση και των δύο παραπάνω παραμέτρων.

Σε γενικές γραμμές, είναι φανερό ότι οι αποδέκτες του ερωτηματολογίου προσδίδουν περισσότερο αρνητική χροιά στις εκτιμήσεις τους για τις συνιστώσες που διαμορφώνουν το 'Πολιτικό πλαίσιο' στην πόλη τους. Μικρή ικανοποίηση προέρχεται μόνο από τις περιοχές της Ρόδου, της Σάμου και του Πολυγύρου, ενώ αντίθετα η πόλη της Πάτρας εντοπίζεται κατά κανόνα περισσότερο στις χαμηλότερες θέσεις στην ιεράρχηση των απαντήσεων. Απογοήτευση για την κατάσταση στο πολιτικό πλαίσιο, προκύπτει συχνότερα και από τη Θεσσαλονίκη, την Αθήνα, την Άρτα, τις Σέρρες, τη Ζάκυνθο, τη Φλώρινα και την Έδεσσα, δηλαδή κυρίως από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα και τις μικρότερες πόλεις του δυτικού και βόρειου τμήματος της χώρας.

#### Ιεράρχηση των αποτελεσμάτων της ενότητας 'Προσδοκίες και Μελλοντικές εξελίξεις' του ερωτηματολογίου

Έχοντας παρουσιάσει μια σειρά από ζητήματα που αφορούν την παρούσα κατάσταση σχετικά με την οικονομική και κοινωνική κατάσταση στις ελληνικές πόλεις, στις επόμενες ερωτήσεις γίνεται διερεύνηση των προσδοκιών και των μελλοντικών εξελίξεων για συγκεκριμένες παραμέτρους για τα επόμενα δέκα χρόνια (από την περίοδο που έλαβε χώρα η έρευνα ερωτηματολογίου, δηλαδή αφορά σε προοπτικές μέχρι το 2018). Αναλυτικότερα, στον Πίνακα 5.33 παρουσιάζεται αρχικά οι απαντήσεις στο ερώτημα για το εάν το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα θα παρουσιάσει επιδείνωση ή βελτίωση τα επόμενα δέκα χρόνια. Ως πιο αισιόδοξες πόλεις εμφανίζονται ο Πολύγυρος, η Πρέβεζα και η Χίος, με εκτιμήσεις πάνω από την τιμή του 6,00, ενώ ως πιο απαισιόδοξες προκύπτουν η Άρτα, τα Γρεβενά, η Φλώρινα, η Βέροια, η Έδεσσα και η Καρδίτσα. Έπειτα, σε ότι αφορά την πορεία της ποιότητας ζωής τα επόμενα δέκα χρόνια, η γενικότερη τάση είναι από μέτρια προς μάλλον θετική, μιας και οι 36 από τις 51 πόλεις εμφανίζουν γνώμη πάνω την ουδέτερη στάση του 5. Ωστόσο, η μεγαλύτερη επίδοση φτάνει μόλις το 6,90 από την πόλη της Τρίπολης. Ακολουθούν ο Πολύγυρος με 6,73, η Πρέβεζα και η Καστοριά με 6,52, η Σάμος, το Αγρίνιο και η Λευκάδα. Μέσα στις τελευταίες θέσεις εντοπίζονται και πάλι οι δύο μητροπόλεις της Αθήνας (4,11) και της Θεσσαλονίκης (4,71). Συνεπώς, είναι δυνατόν να ισχυριστεί κανείς ότι επικρατεί μια θετική στάση για την ποιότητα ζωής τα επόμενα δέκα χρόνια από την πλευρά του δείγματος, αλλά σε συγκρατημένο βαθμό.

Σαφέστερη είναι τάση των προσδοκιών για το επίπεδο ανεργίας (διάμεσος 4,07) στον ελληνικό αστικό χώρο. Πολύ μικρή βελτίωση θεωρούν ότι θα σημειώσει, οι κάτοικοι από την Ερμούπολη,

την Πρέβεζα και τη Χίο, ενώ οι ερωτώμενοι από τα Ιωάννινα, τη Φλώρινα, τα Γρεβενά και την Έδεσσα, δηλαδή πόλεις που είχαν εκδηλώσει γενικότερα δυσαρέσκεια για το οικονομικό και παραγωγικό τους περιβάλλον, είναι περισσότερο πεπεισμένοι ότι θα σημειώσει επιδείνωση.

Απαισιόδοξοι εμφανίζονται οι ‘πληροφορημένοι πολίτες’ και για τη διεύρυνση ή όχι των οικονομικών ανισοτήτων (διάμεσος 4,33) στις πόλεις τους. Σημαντική επιδείνωση της κατάστασης προβλέπουν περισσότερο και πάλι, πόλεις όπως τα Ιωάννινα, η Φλώρινα, η Έδεσσα και τα Γρεβενά, αλλά και οι κάτοικοι της Αθήνας και της Χαλκίδας.

Στον τομέα της ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας και προσέκλυσης ξένων επενδυτικών κεφαλαίων, οι ερωτώμενοι σε γενικές γραμμές κρατούν μια επιφυλακτική στάση. Από την μία, συγκεκριμένες πόλεις όπως το Ηράκλειο, η Πρέβεζα, η Λευκάδα, η Ρόδος, η Χίος και το Αργοστόλι, δηλαδή νησιωτικές και ιδιαίτερα τουριστικές περιοχές, προβλέπουν ένα βελτιωμένο και ευνοϊκότερο επιχειρηματικό και επενδυτικό περιβάλλον. Από την άλλη, συναντώνται και πάλι μικρότερες πόλεις της κεντρικής και βορειοδυτικής Ελλάδας, όπως η Άμφισσα, το Κιλκίς, η Έδεσσα, η Άρτα, η Καρδίτσα και οι Σέρρες. Η Αθήνα εκδηλώνει και αυτή πρόβλεψη (3,94) για υποβάθμιση των ευκαιριών για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, ενώ εντύπωση προκαλεί η εμφανώς εντονότερη απαισιόδοξη στάση των πολιτών της Ζακύνθου, σε σχέση με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα του Ιονίου.

**Πίνακας 5.33: Ιεράρχηση των εκτιμήσεων ανά πόλη για την Ενότητα: Προσδοκίες και Μελλοντικές εξελίξεις**

	Το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα		Η ποιότητα ζωής		Το επίπεδο ανεργίας		Οι οικονομικές ανισότητες		Οι ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων		Η δυνατότητα προσέλκυσης ξένων επενδύσεων		Η τουριστική κίνηση της πόλης		Οι αστικές υποδομές στην πόλη σας	
	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.	Ιεράρχηση Πόλεων	M.T.
1	Πολύγυρος	6,48	Τρίπολη	6,90	Ερμούπολη	5,38	Πρέβεζα	5,95	Αγρίνιο	6,02	Ρόδος	6,14	Καστοριά	7,94	Π.Σ. Χίου	6,73
2	Πρέβεζα	6,17	Πολύγυρος	6,73	Πρέβεζα	5,29	Αγρίνιο	5,73	Πρέβεζα	5,95	Ηράκλειο	6,03	Ηράκλειο	7,68	Λευκάδα	6,67
3	Π.Σ. Χίου	6,00	Καστοριά	6,52	Π.Σ. Χίου	5,28	Π.Σ. Χίου	5,70	Ηράκλειο	5,87	Π.Σ. Χίου	5,95	Λευκάδα	7,53	Καστοριά	6,62
4	Σάμος	5,83	Πρέβεζα	6,52	Σάμος	5,20	Σάμος	5,45	Λευκάδα	5,82	Σάμος	5,80	Πολύγυρος	7,38	Αγρίνιο	6,57
5	Λευκάδα	5,82	Σάμος	6,50	Αγρίνιο	5,16	Μυτιλήνη	5,24	Πολύγυρος	5,76	Λευκάδα	5,79	Χανιά	7,36	Πολύγυρος	6,53
6	Αγρίνιο	5,73	Αγρίνιο	6,04	Λευκάδα	5,10	Κόρινθος	5,23	Αργοστόλι	5,70	Πρέβεζα	5,78	Σάμος	7,15	Πρέβεζα	6,23
7	Ηράκλειο	5,68	Λευκάδα	6,03	Αργοστόλι	4,86	Ηράκλειο	5,05	Σάμος	5,58	Αγρίνιο	5,69	Αργοστόλι	7,12	Βέροια	6,21
8	Ερμούπολη	5,50	Π.Σ. Χίου	6,00	Ηράκλειο	4,82	Ερμούπολη	5,00	Ηγουμεν/τσα	5,53	Ρέθυμνο	5,60	Ναύπλιο	7,02	Σάμος	6,18
9	Ηγουμενίτσα	5,44	Ερμούπολη	5,90	Ρόδος	4,69	Λευκάδα	4,92	Π.Σ. Χίου	5,53	Αργοστόλι	5,55	Πρέβεζα	6,91	Καβάλα	6,17
10	Λιβαδειά	5,38	Ηράκλειο	5,90	Κόρινθος	4,63	Ρόδος	4,87	Κόρινθος	5,43	Πολύγυρος	5,47	Ερμούπολη	6,87	Ηγουμεν/τσα	6,16
11	Αλεξ/πολη	5,29	Πύργος	5,88	Άγιος Νικόλαος	4,62	Αργοστόλι	4,82	Ρόδος	5,38	Χανιά	5,36	Ξάνθη	6,81	Αλεξ/πολη	6,10
12	Άγιος Νικόλαος	5,28	Κέρκυρα	5,82	Καβάλα	4,60	Τρίπολη	4,81	Ρέθυμνο	5,35	Ερμούπολη	5,30	Καρπενήσι	6,76	Κατερίνη	6,09
	<b>Διάμεσος: 4,78</b>		<b>Διάμεσος: 5,33</b>		<b>Διάμεσος: 4,07</b>		<b>Διάμεσος: 4,33</b>		<b>Διάμεσος: 4,73</b>		<b>Διάμεσος: 4,67</b>		<b>Διάμεσος: 6,13</b>		<b>Διάμεσος: 5,83</b>	
40	Τρίκαλα	4,29	Κιλκίς	4,98	Τρίκαλα	3,65	Ζάκυνθος	3,98	Χαλκίδα	4,27	Δράμα	4,02	Κομοτηνή	5,23	Φλώρινα	5,33
41	Μυτιλήνη	4,17	Φλώρινα	4,96	Λαμία	3,65	Θεσ/νίκη	3,92	Ζάκυνθος	4,19	Χαλκίδα	3,98	Λιβαδειά	5,23	Χαλκίδα	5,30
42	Αθήνα	4,13	Πάτρα	4,91	Άμφισσα	3,60	Σέρρες	3,91	Κιλκίς	4,18	Σπάρτη	3,88	Λαμία	5,09	Κέρκυρα	5,24
43	Άμφισσα	4,10	Κοζάνη	4,84	Σέρρες	3,59	Βέροια	3,88	Φλώρινα	4,09	Κιλκίς	3,71	Λάρισα	5,02	Καρδίτσα	5,21
44	Καρπενήσι	4,10	Καρδίτσα	4,83	Χαλκίδα	3,55	Λαμία	3,80	Καρδίτσα	4,05	Φλώρινα	3,68	Ζάκυνθος	5,02	Κιλκίς	5,20
45	Σέρρες	4,05	Χαλκίδα	4,79	Βέροια	3,45	Έδεσσα	3,79	Σέρρες	3,95	Βέροια	3,67	Αγρίνιο	5,00	Πάτρα	5,15
46	Άρτα	3,96	Σέρρες	4,71	Κοζάνη	3,44	Φλώρινα	3,71	Αθήνα	3,94	Γρεβενά	3,62	Κοζάνη	4,85	Καρπενήσι	5,00
47	Γρεβενά	3,90	Θεσ/νίκη	4,71	Αθήνα	3,36	Γρεβενά	3,70	Βέροια	3,75	Ζάκυνθος	3,59	Πάτρα	4,81	Σέρρες	4,98
48	Φλώρινα	3,88	Βέροια	4,62	Έδεσσα	3,16	Πολύγυρος	3,58	Γρεβενά	3,72	Σέρρες	3,47	Σέρρες	4,70	Άμφισσα	4,85
49	Βέροια	3,78	Ζάκυνθος	4,42	Γρεβενά	3,02	Χαλκίδα	3,34	Άρτα	3,54	Άρτα	3,19	Άρτα	4,09	Άρτα	4,83
50	Έδεσσα	3,69	Έδεσσα	4,36	Φλώρινα	2,92	Αθήνα	3,30	Άμφισσα	3,44	Έδεσσα	3,00	Άμφισσα	3,85	Έδεσσα	4,68
51	Καρδίτσα	3,47	Αθήνα	4,11	Ιωάννινα	2,91	Ιωάννινα	2,31	Έδεσσα	3,13	Άμφισσα	2,76	Κιλκίς	3,54	Ζάκυνθος	4,15

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Βελτίωση και αύξηση γενικά της τουριστικής κίνησης στην πόλη τους φαίνεται να προβλέπει το δείγμα (διάμεσος 6,13). Ειδικότερα, τρεις είναι μόλις οι πόλεις που εμφανίζουν μια σχετική απαισιοδοξία, και είναι η Άρτα, η Άμφισσα και το Κιλκίς. Οι αστικές περιοχές που αναμένουν περισσότερο βελτίωση, με εκτιμήσεις άνω του 7,00, είναι η Καστοριά, το Ηράκλειο, η Λευκάδα, ο Πολύγυρος, τα Χανιά, η Σάμος, το Αργοστόλι και το Ναύπλιο. Εξίσου αισιόδοξα, διαφαίνονται τα επί μέρους δείγματα και για την μελλοντική κατάσταση των αστικών υποδομών στην περιοχή τους (διάμεσος 5,83). Μόλις 5 περιπτώσεις εκφράζουν εκτίμηση κάτω της ουδέτερης τιμής του 5, ενώ οι κάτοικοι της Ζακύνθου εμφανίζονται να είναι οι περισσότερο δύσπιστοι (4,15). Μεγαλύτερη βελτίωση στις υποδομές τους προβλέπουν οι πόλεις της Χίου, της Λευκάδας, της Καστοριάς, του Αγρινίου και του Πολυγύρου.

Σε συνολικό πλαίσιο για την ενότητα των Προσδοκιών, συγκεκριμένες πόλεις παρουσιάζονται περισσότερο αλλά συγκρατημένα αισιόδοξες για την μελλοντική πορεία των διαφόρων παραμέτρων που εξετάζονται για την πόλη τους. Αποτελούνται ουσιαστικά και πάλι από νησιωτικές και παραθαλάσσιες περιοχές και είναι η Σάμος, η Ερμούπολη, η Λευκάδα, η Πρέβεζα και το Αργοστόλι. Τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης τείνουν περισσότερο προς απαισιόδοξες εκτιμήσεις, μαζί με μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας, όπως το Καρπενήσι, την Σπάρτη, τη Δράμα, την Άμφισσα και την Έδεσσα.

### **5.4.3 S.W.O.T. ανάλυση και Πολιτικές ανάπτυξης για τις 6 μεγαλύτερες πόλεις**

Είναι γενικά αποδεκτό ότι αστικοποίηση και οικονομική ανάπτυξη είναι έννοιες που συνδέονται άμεσα. Αν και η σχέση αυτή δεν είναι πάντα τόσο ξεκάθαρη στο παρελθόν, τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται μια ομόρροπη σχέση, όπου αύξηση του πληθυσμιακού μεγέθους φαίνεται να οδηγεί σε οικονομική ανάπτυξη (Bertinelli και Black, 2004). Οι Martin και Ottaviano (1999), θεωρούν ότι η ανάπτυξη και η αστική συγκέντρωση αποτελούν ‘αμοιβαία αυτοενισχυόμενες διαδικασίες, ενώ οι Fujita και Thisse (2002), θεωρούν ότι η ανάπτυξη και η συγκέντρωση ‘πηγαίνουν χέρι-χέρι’. Ωστόσο, όπως έχει ήδη αναφερθεί, οποιαδήποτε σχέση μεταξύ των δύο αυτών διαδικασιών δεν φαίνεται να είναι γραμμική. Οι εξωτερικές οικονομίες κλίμακας ή συγκέντρωσης (agglomeration economies) είναι μεν σημαντικές και ενισχύονται από την συγκέντρωση δραστηριοτήτων στις πόλεις, αλλά από ένα σημείο και μετά αρχίζουν να φθίνουν λόγω της αυξανόμενης δημιουργίας αντι-οικονομιών συγκέντρωσης (diseconomies of agglomeration). Αυτές συνίστανται στο υψηλό κόστος γης, στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, στη χαμηλή ποιότητα ζωής και στην περιβαλλοντική υποβάθμιση (Πετράκος και Τσουκαλάς, 1999). Υψηλές αντιοικονομίες δύναται να θέσουν σε κίνδυνο τις αναπτυξιακές προοπτικές των μεγάλων αστικών κέντρων (Cheshire, 2006).

Η αναπτυξιακή προοπτική των πόλεων εναπόκειται στην “αγωγιμότητα” του “αστικού περιβάλλοντος”, στην ικανότητά δηλαδή της πόλης ως θεσμού να προλαμβάνει και να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και περιστάσεις. Είναι σημαντικό να διευκρινισθεί εδώ ότι το αστικό περιβάλλον περιλαμβάνει τόσο το τυπικό και άτυπο θεσμικό πλαίσιο της πόλης (πολιτικό-νομικό και κοινωνικό, αντίστοιχα) και τα οικονομικά χαρακτηριστικά της, όσο και τα τεχνητά και φυσικά στοιχεία και τις υποδομές του αστικού χώρου. Η κατεύθυνση που μεταβάλλεται και ο τρόπος που εξελίσσεται το αστικό περιβάλλον εξαρτάται από την κατάσταση και τα χαρακτηριστικά του συστήματος στην προηγούμενη περίοδο (path dependence), υπό την έννοια ότι οι συνθήκες του παρελθόντος ορίζουν τις δυνατότητες, ευκαιρίες και όρια των αλλαγών. Ωστόσο, η έννοια του path dependence δεν σημαίνει απλά ότι η πόλη ως θεσμός μεταβάλλεται σωρευτικά. Τονίζει ότι το υπάρχων πλαίσιο (χωρικό, οικονομικό, πολιτικό, νομικό, κοινωνικό) και οι συναφείς οργανισμοί δημιουργούν εξωτερικότητες (externalities) που καθιστούν τη ριζική αλλαγή ιδιαίτερα δύσκολη. (Παυλέας κ.α., 2009)

Οι πόλεις γίνονται πιο περίπλοκες και πιο σύνθετες, με στοιχεία και εμπειρίες τόσο ενσωμάτωσης όσο και κοινωνικού αποκλεισμού, οικονομικής ολοκλήρωσης και αποδιάρθρωσης, ευμάρειας και ανέχειας, παροχής και στέρησης δυνατοτήτων και ευκαιριών. Επίσης, διαφοροποιούνται πιο συχνά και ακολουθούν διαφορετικές διαδρομές, καθώς κάποιες αντιμετωπίζουν περισσότερες ευκαιρίες και κάποιες άλλες περισσότερους κινδύνους από την παραγωγική τους δομή, τη γεωγραφική τους θέση, αλλά και στάση τους απέναντι στο μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον.

Τα χαρακτηριστικά των πόλεων μεσαίου μεγέθους (όπως έχουν αναλυθεί στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο), αυξάνουν τις πιθανότητες να αντιμετωπίσουν οι πόλεις αυτές πρόσθετες δυσκολίες διαρθρωτικής προσαρμογής στα δεδομένα του νέου οικονομικού περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα πόλεις οι οποίες ιστορικά οφείλουν την ύπαρξή τους στην βιομηχανική επανάσταση και εξακολουθούν να εξειδικεύονται σε παραδοσιακούς - και κατά κανόνα φθίνοντες - κλάδους παραγωγής, αντιμετωπίζουν σήμερα σημαντικά προβλήματα συρρίκνωσης της παραγωγικής τους βάσης. Τα προβλήματα αυτά, τα οποία απαιτούν πολιτικές αναδιάρθρωσης και διαφοροποίησης της παραγωγικής βάσης, συχνά είναι πιο δύσκολο να αντιμετωπιστούν στις πόλεις μεσαίου μεγέθους, από ότι στα μεγάλα αστικά κέντρα και τις μητροπολιτικές περιοχές. Στις τελευταίες, πέρα από το γεγονός ότι διαθέτουν μια πιο πλούσια και λιγότερο μονοδιάστατη παραγωγική βάση, προσφέρεται η δυνατότητα αντιμετώπισης της αποβιομηχάνισης με «φυγή» προς τον νέο τριτογενή τομέα (υπηρεσίες), μια επιλογή που δεν είναι πάντα διαθέσιμη (ούτε με την ίδια ευκολία υλοποιήσιμη) στα μικρότερα αστικά κέντρα.

Αν και υπάρχουν αποκλίσεις στους ορισμούς μεταξύ χωρών, θα λέγαμε ότι ως πόλεις μεσαίου μεγέθους νοούνται συνήθως αυτές με πληθυσμό μεταξύ 100 και 500 χιλιάδων κατοίκων. Στις περισσότερες χώρες, οι μεσαιές πόλεις δεν συγκεντρώνουν πάνω από το 20% του αστικού πληθυσμού, ενώ οι πόλεις με πληθυσμό κάτω των 100 χιλιάδων συγκεντρώνουν άλλο ένα 25% περίπου. Είναι λοιπόν φανερό ότι το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού πληθυσμού ζει στις μητροπολιτικές περιοχές και τα μεγάλα αστικά κέντρα. Από αυτή την άποψη, οι προοπτικές των πόλεων μεσαίου μεγέθους στο νέο οικονομικό περιβάλλον αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς συσχετίζονται με τις χωρικές ισορροπίες του Ευρωπαϊκού χώρου. Οι πόλεις αυτές καλούνται στην ουσία να διαδραματίσουν έναν έντονα αντισταθμιστικό ρόλο στα πλεονεκτήματα των μητροπολιτικών περιοχών, αφενός

διατηρώντας τον δικό τους πληθυσμό και αφετέρου αποτελώντας ανάχωμα στις μετατοπίσεις πληθυσμού από τις αγροτικές περιοχές και τις μικρές πόλεις προς τα μητροπολιτικά κέντρα.

Όσον αφορά στο ελληνικό αστικό σύστημα, όπως υποστηρίχθηκε και στο προηγούμενο Κεφάλαιο, αυτό εμφανίζει όλο και πιο έντονες τάσεις συγκέντρωσης, κυρίως μέσω της χωρικής αναδιάρθρωσης των περιοχών της Αττικής και Θεσσαλονίκης και της επέκτασης των δύο μητροπόλεων. Προκύπτει λοιπόν ένα ζήτημα, κατά πόσο έχουν αναπτυχθεί ισχυρές αντιοικονομίες συγκέντρωσης στις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις και κατά πόσο αυτές δύναται να επηρεάσουν την αναπτυξιακή τους δυναμική. Οι υπόλοιπες μεγάλες ελληνικές πόλεις (που σαφώς υπολείπονται σε μέγεθος από την Αθήνα και Θεσσαλονίκη), φαίνεται να αποτελούν επιπρόσθετους πόλους ανάπτυξης και εμφάνισης οικονομικού δυναμισμού, οπότε και προκύπτει ένα ενδιαφέρον για την ύπαρξη και το μέγεθος των οικονομιών και αντιοικονομιών συγκέντρωσης που πιθανά και αυτές παρουσιάζουν.

Δίνεται λοιπόν έμφαση στην ενότητα αυτή, η διερεύνηση των δυνατών και αδύναμων σημείων, των ευκαιριών και των απειλών, όπως και των κατάλληλων αναπτυξιακών πολιτικών, για τα 6 μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, βάσει των αποτελεσμάτων της έρευνας πεδίου.

Η δεσπόζουσα πρωτιά του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, επιβεβαιώνει το γεγονός ότι η χώρα μας παρουσιάζει ένα από τα πλέον ανισοκατανομημένα συστήματα αστικών κέντρων διεθνώς (Παυλέας και Πετράκος, 2005). Η Θεσσαλονίκη ακολουθεί με ένα πληθυσμό περίπου 3 με 4 φορές μικρότερο, ενώ οι τέσσερις υπόλοιπες περιπτώσεις ακολουθούν με δημογραφικό μέγεθος 5 φορές περίπου μικρότερο από τη Θεσσαλονίκη. Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη είναι δυνατόν όπως έχει ήδη αναφερθεί, βάση του πληθυσμού τους, να χαρακτηριστούν ως αστικά μορφώματα με μητροπολιτικές λειτουργίες, ενώ οι υπόλοιπες πόλεις Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα και Βόλος, βάση των ευρωπαϊκών δεδομένων, μπορούν στην καλύτερη περίπτωση να χαρακτηρισθούν ως αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους. Στο πλαίσιο αυτό, αξιοποιούνται οι απαντήσεις των αποδεκτών της έρευνας ερωτηματολογίου από τις έξι μεγαλύτερες αστικές περιοχές, προκειμένου να προκύψει μια ιεραρχημένη παρουσίαση των πλεονεκτημάτων, των μειονεκτημάτων, των ευκαιριών και των αδυναμιών που τις χαρακτηρίζουν, δηλαδή η S.W.O.T. ανάλυση για κάθε αστικό κέντρο (Πίνακες 5.34 έως 5.39).



Στους ίδιους Πίνακες, ενσωματώνεται επιπρόσθετα μια σειρά από Πολιτικές ανάπτυξης για κάθε πόλη, σύμφωνα με το βαθμό προτίμησης, τις οποίες κρίνει το κάθε δείγμα ως καταλληλότερες. Βάσει του συνόλου της πληθυσμιακής μάζας των έξι αυτών περιπτώσεων, οι εκτιμήσεις των επί μέρους δειγμάτων, εκφράζουν ουσιαστικά το 65% περίπου του ελληνικού αστικού πληθυσμού το 2011, ενώ ειδικότερα αντιστοιχούν σε 846 (από τα 3023) ερωτηματολόγια της έρευνας πεδίου. Υπενθυμίζεται, ότι δόθηκε η δυνατότητα στους αποδέκτες του ερωτηματολογίου να επιλέξουν από μια ευρεία λίστα πιθανών επιλογών, έχοντας συγκεκριμένο όριο<sup>33</sup>, ώστε να διαμορφωθεί μια ιεράρχηση.

Οι δύο πρώτες παράμετροι (Δυνατά και Αδύνατα Σημεία) καθορίζονται από την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος, δηλαδή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της πόλης και ευρύτερης περιοχής, και αφορούν αποκλειστικά τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων που πηγάζουν από την υφιστάμενη υποδομή και τα στοιχεία που αποτυπώνουν το κοινωνικό-οικονομικό της προφίλ. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκροτούν το εσωτερικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης εντοπίζονται και εξειδικεύονται οι παράμετροι που συνιστούν τα δυνατά σημεία, τα οποία πρέπει να αναπτύξει η παραγωγική και αναπτυξιακή δραστηριότητα στην περιοχή καθώς και τα αδύνατα σημεία, τα οποία καλείται να περιορίσει, ώστε να μην αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξή της. Κατ' αναλογία, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος (τα οποία κατά κύριο λόγο αφορούν την ευρύτερη περιοχή, καθώς και τους εξωτερικούς παράγοντες που την επηρεάζουν, οι οποίοι διαμορφώνουν και επηρεάζουν το πλαίσιο σχεδιασμού και υλοποίησης μιας ολοκληρωμένης πολιτικής ανάπτυξης, προσδιορίζονται τα σημεία εκείνα που διαφαίνεται να αποτελούν ευκαιρίες για ανάπτυξη, που θα πρέπει ο στρατηγικός σχεδιασμός στην περιοχή μελέτης να εκμεταλλευτεί, καθώς και κινδύνους που ενδέχεται να αντιμετωπίσει στο μέλλον. Τα συμπεράσματα της ανάλυσης αυτής χρησιμεύουν στον καθορισμό των αξόνων και πολιτικών παρέμβασης και, που θα πρέπει να σχεδιαστούν και να εφαρμοστούν στην περιοχή μελέτης, έτσι ώστε να αρθούν τα εμπόδια στην ανάπτυξή της.

---

<sup>33</sup> μέχρι 5 επιλογές για πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα - μέχρι 3 επιλογές για ευκαιρίες και απειλές - μέχρι 5 επιλογές για τις πολιτικές.

Σύμφωνα με τις αποκρίσεις των ‘πληροφορημένων πολιτών’ στο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Αθήνας (Πίνακας 5.34), τα ισχυρότερα πλεονεκτήματα τα οποία πρέπει να εκμεταλλευτεί στην εφαρμογή των αναπτυξιακών της μέτρων, είναι αρχικά το νέο αεροδρόμιο (50,55%), δηλαδή η δυνατότητα εξωστρέφειας και διασύνδεσης με το εσωτερικό της χώρας, αλλά και διεθνείς οικονομικούς πόλους. Έπειτα, τοποθετούνται τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της περιοχής (με 42,86%), η τουριστική κίνηση, οι πολιτιστικές δραστηριότητες και η εύκολη προσβασιμότητα, που επελέγησαν από το ένα τρίτο περίπου του δείγματος. Μακράν, ως πιο σημαντική κατεύθυνση και ευκαιρία καταγράφεται η αξιοποίηση των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων από το 60% περίπου των ερωτώμενων, και ακολουθεί η εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης (35,65%), προφανώς για να αποτυπωθούν οι πραγματικές αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής και η προσέλκυση ξένων επενδύσεων συγκεκριμένα σε τομείς νέων τεχνολογιών (34,82%). Ως σημαντικότερες αδυναμίες προκύπτουν κατά πρώτο λόγο το υποβαθμισμένο περιβάλλον με 58,68%, συνιστώσα που ακουμπά την ποιότητα διαβίωσης. Έπειτα, επιλέγεται η αισθητική εικόνα της πόλης και οι περιορισμένοι ελεύθεροι χώροι (42,98%), τα προβλήματα οργάνωσης και λειτουργίας της δημόσιας διοίκησης (39,64%) και της τοπικής αυτοδιοίκησης (36,26%), όπως και οι λανθασμένες πολιτικές που εφαρμόζονται (35,26%).

**Πίνακας 5.34: S.W.O.T. ανάλυση και Πολιτικές ανάπτυξης βάσει των εκτιμήσεων για την Αθήνα**

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Το αεροδρόμιο	50,55	Το υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον	58,68
Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά	42,86	Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	42,98
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	36,54	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	39,94
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	33,79	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	36,36
Οι πολιτιστικές δραστηριότητες	32,69	Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	35,26
Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	32,69	Η χαμηλή ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	27,27
Η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα	29,67	Το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	26,72
Η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	29,12	Η μικρή διαθεσιμότητα φυσικών πόρων	22,59
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	59,61	Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	62,84
Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	35,65	Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	59,02
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	34,82	Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	53,55
Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	27,58	Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	26,23
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε εμπορικές, τραπεζικές και τουριστικές υπηρεσίες	22,56	Υφεση στην παγκόσμια οικονομία	21,58
<b>Οι πιο σημαντικές Πολιτικές ανάπτυξης για την Αθήνα</b>			<b>Προτίμηση (%)</b>
Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίμματα, ρύπανση κτλ.)			71,51
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού			60,00
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)			53,70
Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)			42,19
Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων			27,12
Πολιτική για την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου (εκπαίδευση, κατάρτιση)			26,30
Πολιτική αναβάθμισης και αναδιοργάνωσης των υπηρεσιών από δημόσιους φορείς/ υπηρεσίες			26,03
Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας			25,21

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η επικράτηση αυτών των αδυναμιών ευνοεί την καθιέρωση συγκεκριμένων ανεπιθύμητων καταστάσεων (απειλών) για την πόλη, όπως είναι η συνεχόμενη αύξηση του κόστους διαβίωσης (62,84%), η περαιτέρω υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (59,02%) και η κακή χρήση των διατιθέμενων πόρων από την Ε.Ε. (53,55%). Η αδυναμία στην προσέλκυση επενδύσεων και η ύφεση στην παγκόσμια οικονομία, εξελίξεις που την

σημερινή εποχή έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη κρισιμότητα για το οικονομικοκοινωνικό περιβάλλον του ελληνικού αστικού χώρου, επιλέγονται από το 26,23% και το 21,58% αντίστοιχα.

Έχοντας επισημάνει λοιπόν τις σπουδαιότερες ευκαιρίες και απειλές για την Αθήνα, το δείγμα βάζει σε προτεραιότητα τις αναπτυξιακές πολιτικές που είναι καταλληλότερες και πιο κρίσιμες. Πρώτη εμφανίζεται η πολιτική βελτίωσης του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος, η οποία επιλέγεται από το 71% περίπου του δείγματος, αναδεικνύοντας την ανησυχία των κατοίκων για τις υποβαθμισμένες συνθήκες της καθημερινότητας τους. Εν συνεχεία, κρίσιμη θεωρείται η πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού με 60%, και οι πολιτικές βελτίωσης των κοινωνικών (53,70%) και αστικών υποδομών (42,19%). Οι προτεραιότητες πολιτικής που αναδύονται για την Αθήνα, είναι σε συμφωνία με τις χαμηλές εκτιμήσεις που έχουν ήδη εκφραστεί από τους ερωτώμενους, στην αξιολόγηση των παραμέτρων των Ενοτήτων για την Οικονομία, τις Υποδομές και το Κοινωνικό πλαίσιο.

Στην περίπτωση του δεύτερου στην τάξη αστικού κέντρου της Θεσσαλονίκης και τα πλεονεκτήματα του (Πίνακας 5.35), οι κάτοικοι αποδίδουν μεγαλύτερη αξία στα Πανεπιστημιακά και Τεχνολογικά ιδρύματα της περιοχής με 49% του δείγματος. Σε αντίθεση με την Αθήνα, κρίνουν περισσότερο αξιοποιήσιμη την ύπαρξη του λιμανιού με 42,57%, σε σχέση με το αεροδρόμιο που το επιλέγει το 33,73%, ενώ θεωρούν και αυτοί, την ιστορική – αρχιτεκτονική κληρονομιά (40,56%) και την εύκολη προσβασιμότητα (39,36%), ως σημαντικούς αναπτυξιακούς πόρους. Βάσει των παραπάνω πλεονεκτημάτων, η αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. προς όφελος της πόλης τοποθετείται (όπως και στην Αθήνα) ως βασικότερη ευκαιρία με επιλογή από το 58,73% του δείγματος. Σχετική διαφοροποίηση σε σχέση με την πρωτεύουσα, προκύπτει από το γεγονός ότι θεωρείται αμέσως μετά, πιο σημαντική ευκαιρία η αξιοποίηση ουσιαστικά της κομβικότητας της Θεσσαλονίκης στο Βαλκανικό, νοτιοανατολικό ευρωπαϊκό (38,49%) και ελληνικό χώρο (36,90%), ώστε να επιδιώξει η τοπική διοίκηση περισσότερη δικτύωση και διεθνείς συνεργασίες. Στο ίδιο πλαίσιο, χρήσιμη κρίνεται ακόμα από το ένα τρίτο περίπου των ερωτώμενων, η εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης και η προσέλκυση επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών.

**Πίνακας 5.35: S.W.O.T. ανάλυση και Πολιτικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για τη Θεσσαλονίκη**

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	49,00	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	37,45
Το λιμάνι	42,57	Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	36,65
Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά	40,56	Η έλλειψη βιομηχανίας στην περιοχή	30,28
Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	39,36	Το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	30,28
Το αεροδρόμιο	33,73	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	29,08
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	32,53	Το υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον	27,89
Η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	24,90	Η έλλειψη επιχειρηματικότητας	22,71
Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΙΑ ΚΤΛ.)	20,08	Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	21,51
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	58,73	Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	49,00
Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	38,49	Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	48,61
Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης στον Ελληνικό χώρο	36,90	Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	40,24
Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	34,52	Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	34,66
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	33,33	Υφεση στην παγκόσμια οικονομία	18,73
<b>Οι πιο σημαντικές Πολιτικές ανάπτυξης για τη Θεσσαλονίκη</b>			<b>Προτίμηση (%)</b>
Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)			49,80
Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίμματα, ρύπανση κτλ.)			49,80
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού			45,45
Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων			44,66
Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας			42,29
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)			35,97
Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας			33,99
Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού			27,27

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η κατάσταση στο αστικό και φυσικό περιβάλλον της πόλης, που επιλέγεται από το ένα πέμπτο περίπου του δείγματος, δεν αντιμετωπίζεται ως τόσο επιβαρυντικό χαρακτηριστικό, όσο ο χαμηλό βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης (37,45%). Στο ίδιο πνεύμα της ανεπάρκειας της τοπικής και κεντρικής διοίκησης, τα επόμενα πιο σημαντικά μειονεκτήματα είναι οι λανθασμένες αναπτυξιακές πολιτικές (36,65%), αλλά και η περιορισμένη βιομηχανική (30,28%) και επιχειρηματική δραστηριότητα (22,71%) στην

περιοχή. Οι σημαντικότερες απειλές για την πόλη της Θεσσαλονίκης, όπως και για την Αθήνα, φαίνεται να είναι το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης (49,00%), η κακή χρήση των πόρων της Ε.Ε. (48,61%), και η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (40,24%). Επιπλέον, είναι η αδυναμία προσέλκυσης ξένων επενδύσεων (34,66%) και η ύφεση στην παγκόσμια οικονομία, που επιλέγεται από το 18,73% των πολιτών.

Σχετικά με τις πολιτικές που αντιμετωπίζονται ως περισσότερο απαραίτητες για το τόπο τους, οι ερωτώμενοι δίνουν προτεραιότητα στη βελτίωση των αστικών υποδομών γενικότερα (49,80%) και στις υποδομές που σχετίζονται με τη διαχείριση των λυμάτων και απορριμμάτων και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (49,80%). Ακολούθως, κρίσιμη θεωρείται η αντιμετώπιση της ανεργίας και της φτώχειας (45,45%), ενώ δίνεται μεγαλύτερη σημασία (σε σχέση με την Αθήνα) στην προσέλκυση επενδύσεων (44,66%) και στην ενίσχυση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος (42,29%).

Στην περίπτωση του τρίτου σε μέγεθος αστικού κέντρου της Πάτρας (Πίνακας 5.36), το λιμάνι κρίνεται ως το κυριότερο πλεονέκτημα, αφού επιλέγεται από το σύνολο σχεδόν του δείγματος (93,33%). Πολύ σημαντική θεωρείται και η ύπαρξη των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (81,67%), και η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (53,33%). Οι 'πληροφορημένοι' αποδέκτες του ερωτηματολογίου προσδίδουν μεγαλύτερη αξία και στους οργανωμένους χώρους υποδοχής βιομηχανικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, σε σχέση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, ενώ επιλέγουν ως αξιοποιήσιμους πόρους την ποιότητα του εργατικού δυναμικού (25%), αλλά και το φυσικό περιβάλλον (23,33%). Τα παραπάνω δυνατά σημεία της πόλης, είναι δυνατόν να συμβάλλουν θετικά στην πορεία της πόλης, εάν αξιοποιηθούν οι πόροι της Ε.Ε. (50,00%) και η στρατηγική θέση της πόλης στον ελληνικό χώρο, ως πύλη αγαθών και προϊόντων από την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη (48,28%). Ευκαιρίες για την Πάτρα θεωρούνται επίσης, η εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης (39,66%), και η προσέλκυση επενδύσεων, τόσο σε νέες τεχνολογίες (36,21%), όσο και σε εμπορικές, τραπεζικές και τουριστικές υπηρεσίες (36,21%).

**Πίνακας 5.36: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για την Πάτρα**

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Το λιμάνι	93,33	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	51,67
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	81,67	Η έλλειψη βιομηχανίας στην περιοχή	50,00
Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	53,33	Το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	48,33
Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	35,00	Η χαμηλή τουριστική κίνηση της περιοχής	45,00
Η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	25,00	Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	35,00
Το φυσικό περιβάλλον	23,33	Η έλλειψη επιχειρηματικότητας	33,33
Η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα	13,33	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	26,67
Οι πολιτιστικές δραστηριότητες	13,33	Η έλλειψη αεροδρομίου	26,67
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	50,00	Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	55,93
Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης στον Ελληνικό χώρο	48,28	Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	52,54
Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	39,66	Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	40,68
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	36,21	Αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές	32,20
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε εμπορικές, τραπεζικές και τουριστικές υπηρεσίες	36,21	Αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης	20,34
<b>Οι πιο σημαντικές Πολιτικές ανάπτυξης για την Πάτρα</b>			<b>Προτίμηση (%)</b>
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού			68,33
Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)			56,67
Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού			50,00
Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας			48,33
Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων			46,67
Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας			41,67
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)			28,33
Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίμματα, ρύπανση κτλ.)			25,00

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η ιεράρχηση των αδύναμων σημείων για την πόλη της Πάτρας προσομοιάζει στην ιεράρχηση που περιγράφηκε πρωτύτερα για τη Θεσσαλονίκη. Ως κρισιμότερα μειονεκτήματα, αναφέρονται ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης και η έλλειψη βιομηχανικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, τα οποία επιλέγονται σχεδόν από το 50% του δείγματος. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή αναφέρεται ως σημαντικό αδύνατο

σημείο και η περιορισμένη τουριστική κίνηση της περιοχής, άρα και η περιορισμένη επισκεψιμότητα της (45,00%).

Στο πλαίσιο των πιθανών απειλών που μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την εξέλιξη της πόλης, πέρα από την κακή χρήση των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων (55,93%), την μείωση των ξένων επενδύσεων (52,54%) και το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης (40,68%), οι ερωτώμενοι εισάγουν τις έννοιες του διεθνούς επιχειρηματικού ανταγωνισμού και της περιφερειακής σύγκλισης. Βασικές απειλές θα μπορούσαν να είναι, τόσο η αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να συμβαδίσουν με τις διεθνείς εξελίξεις και να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις της χώρας και της Ευρώπης (32,20%), όσο και η αποτυχία άσκησης πολιτικών περιφερειακής σύγκλισης<sup>34</sup> (20,34%).

Δεδομένου και των παραπάνω εκτιμήσεων, το δείγμα από την Πάτρα κρίνει ως αναπτυξιακές παρεμβάσεις πρώτης προτεραιότητας, την αντιμετώπιση της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού με 68,33%, και τη βελτίωση των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.) με 56,67%. Επιπρόσθετα, οι μισοί ερωτώμενοι δίνουν βαρύτητα σε πρωτοβουλίες ενίσχυσης της ελκυστικότητας της πόλης και αύξησης της τουριστικής κίνησης, σε συνδυασμό με την στήριξη επιχειρηματικών και επενδυτικών πρωτοβουλιών, ενώ το 41,67% θεωρεί ότι το σύνολο των παρεμβάσεων και ενεργειών θα πρέπει να υπακούσει σε ένα Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του ευρύτερου αστικού χώρου.

Οι δυνατότητες του αστικού κέντρου του Ηρακλείου, ώστε να διαδραματίσει ένα σημαντικό περιφερειακό, εθνικό και διεθνή ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης και ειδικότερα της Ν.Α. Μεσογείου είναι πραγματικά σημαντικές (Πίνακας 5.37). Κύρια πλεονεκτήματα προς αυτή την κατεύθυνση, σύμφωνα με την ιεράρχηση των εκτιμήσεων των πολιτών, είναι κατά πρώτο λόγο η τουριστική κίνηση της περιοχής, που επελέγη σχεδόν από όλο το δείγμα (97,67%). Επίσης, από άποψη υποδομών, δυνατά σημεία θεωρούνται το αεροδρόμιο για τις εσωτερικές και κυρίως για τις διεθνείς συνδέσεις (86,05%), αλλά και το λιμάνι (60,47%). Βασικά πλεονεκτήματα αναφέρονται ακόμα τα εκπαιδευτικά ιδρύματα

---

<sup>34</sup> Οι Αρτελάρης κ.α., (2008) διατύπωσαν την άποψη ότι την περίοδο 1995-2005 δεν βρέθηκαν τάσεις ενισχυτικές της ύπαρξης εισοδηματικής σύγκλισης μεταξύ των ελληνικών νομών. Αντιθέτως, φανερώθηκαν ξεκάθαρες τάσεις απόκλισης αναδεικνύοντας, παράλληλα, την τάση υποεκτίμησης του περιφερειακού προβλήματος της χώρας.



(69,77%), η ιστορική – αρχιτεκτονική κληρονομιά (44,19%), η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα (34,88%), και λιγότερο, οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (13,95%) και το φυσικό περιβάλλον (11,63%).

Βάσει των παραπάνω, οι σημαντικότερες ευκαιρίες που φαίνεται να προκύπτουν για το Ηράκλειο, είναι η αξιοποίηση των εισερχόμενων χρηματοδοτικών πόρων (60,47%), η εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού αναπτυξιακού σχεδίου (53,49%) και η αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης (39,63%).

**Πίνακας 5.37: S.W.O.T. ανάλυση και Πολικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για το Ηράκλειο**

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	97,67	Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	79,07
Το αεροδρόμιο	86,05	Η χαμηλή ποιότητα των αστικών υποδομών	51,16
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	69,77	Η έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων	39,53
Το λιμάνι (αν υπάρχει)	60,47	Το υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον	37,21
Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά	44,19	Η χαμηλή ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	34,88
Η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα	34,88	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	34,88
Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	13,95	Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	34,88
Το φυσικό περιβάλλον	11,63	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	30,23
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	60,47	Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	67,44
Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	53,49	Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	51,16
Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης στον Ελληνικό χώρο	39,53	Υφεση στην παγκόσμια οικονομία	48,84
Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	34,88	Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	32,56
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	30,23	Αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές	25,58
<b>Οι πιο σημαντικές Πολιτικές ανάπτυξης για το Ηράκλειο</b>			<b>Προτίμηση (%)</b>
Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίματα, ρύπανση κτλ.)			83,72
Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)			79,07
Πολιτική αστικού σχεδιασμού, βελτίωση χρήσεων γης, αστικών αναπλάσεων			74,42
Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού			41,86
Πολιτική ανάπτυξης των πολιτιστικών δραστηριοτήτων			37,21
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)			32,56
Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας			27,91
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού			23,26

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Παράγοντες που δύναται να δυσχεράνουν την επιδίωξη των προαναφερθέντων ευκαιριών, είναι η υποβαθμισμένη αισθητική εικόνα της πόλης και οι λίγοστοί ελεύθεροι χώροι (79,07%), η χαμηλή ποιότητα των αστικών υποδομών (51,16%) και του φυσικού περιβάλλοντος (37,21%). Παράλληλα, αν και η πόλη διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, το 39,53% του δείγματος φαίνεται να θεωρεί ότι υπάρχει έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Επιπλέον αδύνατα σημεία που επιλέγονται από το ένα τρίτο περίπου των ερωτώμενων, είναι η χαμηλή ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.), οι λανθασμένες αναπτυξιακές πολιτικές και ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής και κεντρικής διοίκησης. Τις σημαντικότερες απειλές για την πόλη τους, οι αποδέκτες του ερωτηματολογίου τις εντοπίζουν στην περεταίρω υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (67,44%), στο αυξανόμενο κόστος διαβίωσης και στην εντεινόμενη ύφεση και διεθνή οικονομική κρίση (48,84%). η μη αντιμετώπιση των αδύνατων σημείων της πόλης του Ηρακλείου, είναι να δυνατόν να επιφέρει αποδιάρθρωση του παραγωγικού ιστού σε όλους σχεδόν τους παραγωγικούς τομείς, συνεχή αύξηση της ανεργίας και περιορισμό των ιδιωτικών και δημοσίων επενδύσεων. Ταυτόχρονα, η όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση της οικονομίας από τον μαζικό τουρισμό δεν ευνοεί τον εκσυγχρονισμό του τουριστικού τομέα. Συνεπώς, οι αναπτυξιακές πολιτικές που προκρίνονται από το δείγμα, είναι η βελτίωση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (83,72%) και των αστικών υποδομών (79,07%), ώστε να γίνει η περιοχή περισσότερο ελκυστική για διαβίωση. Ανησυχία αποτυπώνεται στο ίδιο πλαίσιο, μιας και το 74,42% του δείγματος θέτει σε προτεραιότητα την εφαρμογή ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού και την αναβάθμιση γενικότερα των πολεοδομικών λειτουργιών, κατανοώντας καθαρά πια ότι οι κάτοικοι δεν είναι ικανοποιημένοι γενικότερα με την εικόνα και τη λειτουργία της πόλης. Κρίσιμες παρεμβάσεις θεωρούνται ακόμα, η αναβάθμιση του τουριστικού τομέα (41,86%) και η βελτίωση των κοινωνικών υποδομών (32,56%).

Η Λάρισα είναι η μεγαλύτερη, σε έκταση και πληθυσμό, πόλη της Κεντρικής Ελλάδος, πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της Περιφέρειας Θεσσαλίας, κατέχει θέση εξέχουσας οικονομικής σημασίας επί του οδικού άξονα Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.). Η πόλη της Λάρισας συγκεντρώνει λειτουργίες οικισμού πρώτου επιπέδου και αποτελεί (μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη) ένα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας. Βρίσκεται πάνω στον βασικό οδικό και σιδηροδρομικό άξονα της χώρας που ενώνει τα

δύο μεγάλα αστικά κέντρα, την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη (βόρεια και νότια Ελλάδα). Παράλληλα δεν πρέπει να αγνοηθεί και η σύνδεση της με το δυτικό τμήμα της χώρας (Ηπειρος), ενώ εν γένει θεωρείται οικισμός με ειδίκευση στο δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα παραγωγής.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά την καθιστούν ως μία από τις δυναμικότερες αστικές περιοχές, λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Βάσει της έρευνας πεδίου (Πίνακας 5.38), επιβεβαιώνεται αρχικά ότι τα σπουδαιότερο πλεονέκτημα για την Λάρισα είναι η εύκολη προσβασιμότητα που έχει, είτε οδική, είτε σιδηροδρομική (68,42%). Έπειτα, ακολουθούν τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της (50,88%), η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού (43,86%), η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα (36,84%) και οι υποδομές που έχει για την υποδοχή βιομηχανικών επενδύσεων (24,56%). Και σε αυτήν την περίπτωση, πρώτη ευκαιρία αξιολογείται η σωστή αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. (62,96%), σε συνδυασμό έπειτα με την προσέλκυση ξένων επενδύσεων (48,15%), την αξιοποίηση της προαναφερθείσας στρατηγικής θέσης (38,89%) και πρωτοβουλίες περαιτέρω δικτύωσης και ένταξης της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας (37,04%).

Το δείγμα ωστόσο, δείχνει να θεωρεί βασική αδυναμία την χαμηλή τουριστική κίνηση στην περιοχή (64,91%), ενώ αξιολογεί ως σημαντική έλλειψη και την ανυπαρξία πολιτικού αεροδρομίου (52,63%). Ειδικότερα, η έλλειψη πολιτικού αεροδρομίου με διεθνείς συνδέσεις συνεπάγεται αδυναμία προσέλκυσης ορισμένων δραστηριοτήτων (όπως π.χ. ξένες βιομηχανικές επενδύσεις, υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και υψηλής ποιότητας ανθρώπινο δυναμικό), αδυναμία εξυπηρέτησης της ευρύτερης περιοχής σε μεταφορές ατόμων και προϊόντων, αδυναμία οργάνωσης εξαγωγικής βάσης, κυρίως σε ευπαθή αγροτικά προϊόντα με υψηλή ζήτηση σε διεθνείς αγορές, αδυναμία ανάπτυξης διεθνών συνεργασιών των τοπικών επιχειρήσεων κ.α. Στο ίδιο πλαίσιο, ένας στους τέσσερις ερωτώμενους εναντιώνεται στις πολιτικές που εφαρμόζονται και στο κατά πόσο αποτελεσματική είναι η τοπική αυτοδιοίκηση. Αδύνατα σημεία θεωρούνται επίσης, η ένταση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, αλλά και η εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από συγκεκριμένους κλάδους παραγωγής (22,81%).

**Πίνακας 5.38: S.W.O.T. ανάλυση και Πολιτικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για την Λάρισα**

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	68,42	Η χαμηλή τουριστική κίνηση της περιοχής	64,91
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	50,88	Η έλλειψη αεροδρομίου	52,63
Η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	43,86	Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	26,32
Η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα	36,84	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	24,56
Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	24,56	Η έλλειψη βιομηχανίας στην περιοχή	22,81
Η διαθεσιμότητα φυσικών πόρων	19,30	Η εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από 1 με 2 κλάδους παραγωγής	22,81
Η οικονομική συνεργασία με τις άλλες πόλεις	19,30	Η έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων	22,81
Οι βιομηχανικές μονάδες της περιοχής	17,54	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	21,05
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	62,96	Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	64,29
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	48,15	Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	51,79
Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης στον Ελληνικό χώρο	38,89	Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	37,50
Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	37,04	Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	37,50
Ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων στους οποίους η πόλη έχει συγκριτικό πλεονέκτημα	35,19	Υφεση στην παγκόσμια οικονομία	25,00
<b>Οι πιο σημαντικές Πολιτικές ανάπτυξης για την Λάρισα</b>			<b>Προτίμηση (%)</b>
Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίμματα, ρύπανση κτλ.)			57,14
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού			51,79
Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων			51,79
Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας			42,86
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)			41,07
Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού			33,93
Πολιτική δημιουργίας Πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων			30,36
Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας			26,79

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Βάσει και των παραπάνω, οι κρισιμότερες απειλές για τους πολίτες της Λάρισας είναι το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης (64,29%), η μη αποδοτική χρήση των εισερχόμενων ευρωπαϊκών πόρων (51,79%), η συνέχιση υποβάθμισης του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (37,50%), και όπως σχολιάστηκε και νωρίτερα, η αδυναμία προσέλκυσης επενδύσεων (37,50%).

Οι εκτιμήσεις των κατοίκων για τις επί μέρους πολιτικές ανάπτυξης, ανάλογα με το βαθμό προτεραιότητας, τοποθετούν τις πρωτοβουλίες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος πρώτες με

57,14%. Το αστικό περιβάλλον εξακολουθεί να υποβαθμίζεται από τη χρήση του αυτοκινήτου, από την ύπαρξη οχλουσών δραστηριοτήτων και αντιφατικών χρήσεων στον αστικό ιστό, καθώς και από τη λειτουργία των νοικοκυριών (π.χ. καυστήρες, κλιματισμός, οικιακές συσκευές). Οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι που οφείλονται σε παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και οι κλιματολογικές αλλαγές, αναμένεται να εντατικοποιηθούν.

Οι επόμενες πολιτικές στην ιεράρχηση, είναι αυτές για την αντιμετώπιση της ανεργίας και της φτώχειας και αυτές για την προσέλκυση επενδύσεων (51,79%). Μια περιοχή με ευνοϊκή γεωγραφική θέση και ευνοϊκό παραγωγικό προφίλ, μπορεί να προσελκύσει νέες επενδύσεις από τον ευρύτερο οικονομικό περίγυρο. Συνεπώς το πρώτο μέλημα μιας πολιτικής προσέλκυσης νέων δραστηριοτήτων στην περιοχή θα πρέπει να είναι η ενίσχυση όλων εκείνων των στοιχείων του παραγωγικού δυναμικού που την καθιστούν ελκτική και ανταγωνιστική. Το αμέσως επόμενο μέλημα θα πρέπει να είναι η προβολή αυτών των χαρακτηριστικών στο ευρύτερο εθνικό και διεθνές περιβάλλον σε επιλεγμένες ομάδες ή κατηγορίες επενδυτών, που εκτιμάται ότι θα εντόπιζαν τα κοστολογικά και μη κοστολογικά πλεονεκτήματα μιας επένδυσης στην περιοχή. Ακολουθούν οι πολιτικές για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας (42,86%). Στην κατεύθυνση αυτή, οι δράσεις θα πρέπει να αφορούν στην προώθηση καινοτομικής νοοτροπίας, στην τεχνολογική αναδιάρθρωση της παραγωγικής δομής των επιχειρήσεων, στην ανάπτυξη και προβολή υπηρεσιών της ερευνητικής και τεχνολογικής υποδομής. Τέλος, σημαντικές αξιολογούνται και οι παρεμβάσεις για την αναβάθμιση των κοινωνικών υποδομών (41,07%) και της ενίσχυσης της τουριστικής κίνησης (33,93%). Η πόλη της Λάρισας έχει αναπτύξει πολύ περιορισμένη τουριστική δραστηριότητα, καθώς δεν διαθέτει ή δεν έχει αναδείξει τα ιστορικά της μνημεία και επίσης δεν διαθέτει το τρίπτυχο βουνό – θάλασσα – παραδοσιακοί οικισμοί, που θα της επέτρεπε να προσελκύσει τουρισμό αναψυχής.

Συμπληρώνοντας τα έξι μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, η πόλη του Βόλου χαρακτηρίζεται σε γενικές γραμμές από έντονες αστικές λειτουργίες, μια σημαντική παρουσία της βιομηχανίας και του τουρισμού, αλλά και από ένα αξιοσημείωτο αριθμό νέων ανθρώπων, κυρίως λόγω της ύπαρξης της πλειονότητας των τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, παράμετροι οι οποίοι συμβάλλουν σε ένα αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον. Βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το βασικό οδικό και σιδηροδρομικό άξονα της χώρας που ενώνει τα δύο

μεγάλα αστικά κέντρα, την πρωτεύουσα και τη συμπρωτεύουσα (βόρεια και νότια Ελλάδα), ενώ δεν πρέπει να αγνοείται και η ύπαρξη του λιμανιού, που προσδίδει τη δυνατότητα θαλάσσιας σύνδεσης, τουριστικής ή εμπορικής, με άλλα λιμάνια και νησιά της ελληνικής επικράτειας.

Τα παραπάνω βασικά χαρακτηριστικά της εν λόγω περιοχής, επιβεβαιώνονται και ως τα σημαντικότερα δυνατά της σημεία, σύμφωνα με τις απαντήσεις του δείγματος (Πίνακας 5.39). Η τουριστική αναπτυξιακή κατεύθυνση φαίνεται να προτιμάται έναντι άλλων στρατηγικών κατευθύνσεων (73,77%), ενώ το φυσικό περιβάλλον (60,66%), τα υπάρχοντα εκπαιδευτικά ιδρύματα (60,66%), το λιμάνι (52,46%) και η ιστορική και αρχιτεκτονική κληρονομιά, είναι δυνατόν να αποτελέσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα, στα οποία μπορεί να βασιστούν οι ανάλογες πολιτικές. Το δείγμα, ωστόσο, δεν δείχνει να προσπερνά το σημαντικότερο στυλοβάτη της οικονομίας της πόλης τα προηγούμενα χρόνια, που είναι η βιομηχανική δραστηριότητα και παραγωγή. Για το λόγο αυτό, κρίνει ως ιδιαίτερα σημαντικά πλεονεκτήματα της πόλης τους οργανωμένους χώρους υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (39,34%), αλλά και τις ήδη υπάρχουσες βιομηχανικές μονάδες (26,23%), μιας και ένα χαρακτηριστικά σημαντικό ποσοστό του εργατικού δυναμικού (περίπου 40%) απασχολείται ακόμη σε αυτές.

Η αξιοποίηση των παραπάνω δυνατοτήτων της πόλης του Βόλου, αποτελεί παράλληλα αναγκαία βάση και προϋπόθεση για τη δημιουργία ευκαιριών και ίσως οραμάτων. Σύμφωνα με τις απαντήσεις του δείγματος, η πόλη θα πρέπει να εντοπίσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν πρωύτερα (42,62%) και να τα συνδυάσει με την αξιοποίηση των πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση (55,74%) και την ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας (32,78%). Οι συγκεκριμένοι στόχοι είναι δυνατόν να γίνουν εντονότερα διακριτοί και προσιτοί, στο πλαίσιο της ανάλυσης των πολιτικών που θα προκύψουν μέσα από το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου (37,70%). Εξίσου σπουδαία ευκαιρία αποτελεί και η προσέλκυση ξένων επενδύσεων στην περιοχή, είτε αυτές προορίζονται στην καινοτομία (37,70%) και στις νέες τεχνολογίες, είτε σε εμπορικές και τουριστικές υπηρεσίες.

**Πίνακας 5.39: S.W.O.T. ανάλυση και Πολιτικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων για το Βόλο**

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	73,77	Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	52,46
Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	60,66	Η έλλειψη αεροδρομίου	50,82
Το φυσικό περιβάλλον	60,66	Το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	45,90
Το λιμάνι	52,46	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	40,98
Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	39,34	Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	34,43
Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	34,43	Η χαμηλή ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	27,87
Οι βιομηχανικές μονάδες της περιοχής	26,23	Ο οικονομικός ανταγωνισμός από τις άλλες πόλεις	26,23
Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά	24,59	Η χαμηλή ποιότητα των υποδομών του λιμανιού	22,95
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Προτίμηση (%)</b>
Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	55,74	Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	55,00
Ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων στους οποίους η πόλη έχει συγκριτικό πλεονέκτημα	42,62	Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	53,33
Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	37,70	Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	35,00
Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	37,70	Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	33,33
Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	32,78	Αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές	28,33
<b>Οι πιο σημαντικές Πολιτικές ανάπτυξης για το Βόλο</b>			<b>Προτίμηση (%)</b>
Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού			63,93
Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού			52,46
Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων			44,26
Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)			42,62
Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας			34,43
Πολιτική αστικού σχεδιασμού, βελτίωση χρήσεων γης, αστικών αναπλάσεων			27,87
Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας			27,87
Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)			26,23

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από την άλλη μεριά, το δείγμα εντοπίζει μια σειρά μειονεκτημάτων στην περιοχή του Βόλου, που μέσω της έλλειψης πρωτοβουλιών, είναι δυνατόν να λειτουργήσουν ως τροχοπέδη στην αναπτυξιακή της πορεία. Έτσι λοιπόν, στις πρώτες θέσεις εντοπίζονται η έλλειψη αεροδρομίου (50,86%), στοιχείο που σχετίζεται με τις μεταφορικές υποδομές και με την ανάγκη βελτίωσης της σύνδεσης του Βόλου με τις άλλες περιοχές της Ελλάδας και της

Ευρώπης. Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης (52,46%) που ήταν και είναι σε εξέλιξη, μπορούν να θεωρηθούν απόρροια του χαμηλού βαθμού ενεργοποίησης και αποτελεσματικότητας, τόσο της κεντρικής εξουσίας (μέσω των δημοσίων οργανισμών, 34,43%), όσο και της τοπικής αυτοδιοίκησης (40,98%).

Στο ίδιο πνεύμα, στις λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης είναι δυνατόν να οφείλονται το χαμηλό επίπεδο των κοινωνικών υποδομών (27,87%) και η ανεπάρκεια ικανών συνθηκών για την προώθηση της επιχειρηματικότητας (45,90%). Η δημιουργία νέων επιχειρήσεων και κατ' επέκταση νέων θέσεων εργασίας θα μπορούσε επίσης να ισχυροποιήσει τη θέση της πόλης απέναντι στον ευρύτερο οικονομικό ανταγωνισμό που δέχεται από τις υπόλοιπες πόλεις (26,23%).

Η διατήρηση των μειονεκτημάτων που εντόπισαν, κατά προτεραιότητα, οι κάτοικοι του Βόλου, συμβάλλει σημαντικά στην εδραίωση συγκεκριμένων κινδύνων και απειλών στην αναπτυξιακή δυναμική της πόλης. Τέτοιες απειλές, κατά τη γνώμη των ερωτώμενων, μπορεί να είναι η αδυναμία προσέλκυσης ξένων επενδύσεων (55,00%), η κακή και μη αποδοτική χρήση των πόρων της Ε.Ε. (53,33%) και η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (35,00%). Αναφορικά με το επίπεδο ευημερίας των πολιτών του Βόλου, εν δυνάμει κίνδυνοι αποτελούν και το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης (33,33%) και τέλος η αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές (28,33%).

Συνολικά, τα έξι μεγαλύτερα αστικά κέντρα προκύπτει ότι τοποθετούν ως βασικότερα δυνατά τους σημεία τις βασικές τους υποδομές, όπως είναι το αεροδρόμιο ή λιμάνι, και εκφράζεται δυσαρέσκεια στην περίπτωση των πόλεων της Θεσσαλίας που δεν υπάρχει ένα οργανωμένο πολιτικό αεροδρόμιο στην περιοχή τους. Έπειτα, δίνουν μεγάλη σημασία στην ήδη υπάρχουσα παραγωγική εξειδίκευση στον τόπο τους, είτε αυτή έχει να κάνει με τις τουριστικές υπηρεσίες, είτε με τη βιομηχανική και επιχειρηματική δραστηριότητα. Στις περιπτώσεις της Πάτρας και της Λάρισας, φαίνεται να αποτελεί προτεραιότητα η ενίσχυση της τουριστικής επισκεψιμότητας. Μεγάλο βάρος δίνεται παράλληλα από τα επί μέρους δείγματα, στη συγκοινωνιακή συνδεσιμότητα της πόλης τους και στην ανάγκη διεύρυνσης της δικτύωσης της. Πρωταρχικές αναπτυξιακές ευκαιρίες, εντοπίζονται από κοινού η αποδοτική αξιοποίηση των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων, η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και η αξιοποίηση της στρατηγικής αξίας της χωροθέτησης του κάθε αστικού κέντρου.



Στο ίδιο πλαίσιο, έντονη δυσαρέσκεια εκφράζεται για τις ελλειπείς αστικές υποδομές και το υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, το οποίο εν πολλοίς αποδίδεται στις λανθασμένες πολιτικές και στην περιορισμένη αποτελεσματικότητα της κεντρικής και της τοπικής διοίκησης. Κρίσιμο μειονέκτημα αναφέρεται και το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το οποίο αποθαρρύνει τις καινοτομικές πρωτοβουλίες και την εισροή επενδυτικών κεφαλαίων στην πόλη τους. Ως επικίνδυνες μελλοντικές καταστάσεις (που εν πολλοίς τα σημερινά χρόνια έχουν επαληθευθεί), καταγράφηκαν από το δείγμα, αρχικά η κακή χρήση των χρηματοδοτικών πόρων, δηλαδή οι καθυστερήσεις, τα ατελή έργα και οι άστοχες αναπτυξιακές δράσεις, όπως και το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης και η περαιτέρω υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος.

Λαμβάνοντας υπόψη και τις εκτιμήσεις που προκύπτουν από την έρευνα ερωτηματολογίου (και παρουσιάστηκαν στην ενότητα 5.4.2), συνάγει κανείς ότι οι συνθήκες του οικονομικού περιβάλλοντος των έξι μεγαλύτερων πόλεων του ελληνικού αστικού συστήματος είναι κατά κύριο λόγο ουδέτερες προς αρνητικές. Σε πολύ λίγες περιπτώσεις, οι απόψεις του δείγματος κυμαίνονται στο θετικό εύρος της κλίμακας. Το νέο οικονομικό περιβάλλον που διαμορφώνεται στις μεσαίες και μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, μέσα από τη χωρική και παραγωγική τους αναδιάρθρωση, βάσει των εκτιμήσεων των κατοίκων και σε συνδυασμό με τα δεδομένα οικονομικής διάρθρωσης (που παρουσιάστηκαν στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο), παρουσιάζει διαφοροποιήσεις μεταξύ των έξι υπό διερεύνηση πόλεων. Οι δύο μητροπόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μέσα τη διαχρονική ενίσχυση της τάσης της συγκέντρωσης και των συνεπαγόμενων αντικοινωνικών συγκέντρωσης, φαίνεται να έχουν δεχτεί επιδράσεις υποβάθμισης του οικονομικού τους περιβάλλοντος, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επικρατούσες οικονομικές ανισότητες, την ποιότητα και την ελκυστικότητα του επιχειρηματικού τους περιβάλλοντος και σε συνδυασμό με το έντονο φαινόμενο της παραοικονομίας. Για τα αστικά κέντρα του Βόλου και ιδιαίτερα της Πάτρας, διαμορφώνεται ένα σχετικά αρνητικό προφίλ, τόσο σχετικά με την οικονομική κατάσταση, το χαμηλότερο εισόδημα και την υψηλότερη ανεργία, όσο και με τις γενικότερες προοπτικές ανάπτυξης τους. Υπάρχουν ενδείξεις, δηλαδή, ότι οι διεθνείς διαρθρωτικές μεταβολές και η ύφεση που τους προκάλεσε, έχουν περιορίσει τις απαραίτητες συνιστώσες για την επίδειξη οικονομικού δυναμισμού. Εν συνεχεία, η Λάρισα αποτελεί μια περίπτωση όπου, είτε για τις οικονομικές συνθήκες διαβίωσης των νοικοκυριών, είτε για τις παραμέτρους του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, επικρατεί μια μετριοπαθής και

ουδέτερη αντιμετώπιση. Τέλος, για την πόλη του Ηρακλείου, ο θετικότερος συνδυασμός της εξέλιξης των στοιχείων οικονομικής διάρθρωσης, αποτυπώνεται και στη θετικότερη στάση που διατηρούν οι κάτοικοι του για την ποιότητα των οικονομικών συνθηκών στην πόλη τους.

#### **5.4.4 Παραγοντική ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας ερωτηματολογίου**

Η μέχρι τώρα ανάλυση στο Κεφάλαιο αυτό, μέσω της περιγραφικής στατιστικής, οδήγησε στη διαμόρφωση ορισμένων σημαντικών βασικών συμπερασμάτων, που προέκυψαν κατά πρώτο λόγο, από την ανάλυση των εκτιμήσεων του συνολικού δείγματος για τις παραμέτρους που διερευνώνται σε κάθε Ενότητα του ερωτηματολογίου, και κατά δεύτερο λόγο από την ανάλυση της συγκριτικής ιεράρχησης των εκτιμήσεων από κάθε πόλη, για τις διάφορες συνιστώσες που επηρεάζουν το επίπεδο ευημερίας τους. Στην παρούσα ενότητα, εφαρμόζεται πιο εξειδικευμένη τεχνική στατιστική επεξεργασίας, μέσω της παραγοντικής ανάλυσης για τις εκτιμήσεις του δείγματος.

##### **5.4.4.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την Παραγοντική Ανάλυση (Factor Analysis)**

Η παραγοντική ανάλυση ανήκει στην ευρύτερη ομάδα των πολυστατιστικών μεθόδων (multivariate data analysis). Το 1888 πρώτος ο Galton εισήγαγε την έννοια της παραγοντικής ανάλυσης, υποστηρίζοντας ότι σε ένα σύνολο μεταβλητών υπάρχουν κρυμμένοι παράγοντες που επηρεάζουν τη διακύμανση και ερμηνεύουν τη σχέση των αρχικών μεταβλητών. Το 1904 οι Pearson και Spearman διατύπωσαν το μοντέλο της παραγοντικής ανάλυσης και έκτοτε αρκετοί ερευνητές συνέβαλαν έτσι ώστε το μοντέλο να πάρει την τελική του μορφή (Morrison, 1991). Κύρια λειτουργία της παραγοντικής ανάλυσης είναι, μέσα από ένα σύνολο πολύπλοκα συσχετιζόμενων μεταβλητών, η δημιουργία νέων κατά κανόνα ασυσχέτιστων μεταξύ τους μεταβλητών – παραγόντων (Wells και Shetn, 1971). Στόχος αυτής της διαδικασίας είναι η μεγιστοποίηση της κατανόησης των δεδομένων και η ερμηνεία τους κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο (Joreskog, 2003). Η χρησιμότητα της μεθόδου επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, στη διεθνή βιβλιογραφία υπάρχει μεγάλο εύρος εφαρμογών της συγκεκριμένης μεθόδου σε διαφορετικές επιστημονικές περιοχές εμπειρικών διερευνήσεων (Chang κ.α, 2003· Piscitello και Sgobbi, 2003· Nosoohi και Zeinal-Hadamani, 2011).

Τα παραπάνω αποτελούν τη βασική ιδέα (Ρούσσου, 2011) για τη διερευνητική παραγοντική ανάλυση (Exploratory Factor Analysis). Πριν το 1970 ο όρος παραγοντική ανάλυση δεν συνοδευόταν από τον όρο διερευνητική. Αυτός ο όρος εισήχθη το 1969 για να γίνει διάκριση από την επαληθευτική παραγοντική ανάλυση (Confirmatory Factor Analysis). Ως αποτέλεσμα, η παραγοντική ανάλυση διαχωρίστηκε σε

α) Διερευνητική: Η Διερευνητική Ανάλυση Παράγοντα (Exploratory Factor Analysis - EFA), επιδιώκει να αποκαλύψει την ελλοχεύουσα δομή ενός σχετικά μεγάλου συνόλου μεταβλητών. Η 'a-priori' υπόθεση του ερευνητή, είναι ότι οποιαδήποτε αρχική μεταβλητή μπορεί να συνδεθεί με οποιοδήποτε παράγοντα. Αυτό είναι η πιο κοινή μορφή ανάλυσης παράγοντα. Δεν υπάρχει καμία προγενέστερη θεωρία και κάποιος χρησιμοποιεί τα φορτία του παράγοντα προκειμένου να αναδείξει την σημασία των στοιχείων παράγοντα.

β) Επικυρωτική: Η Επικυρωτική Ανάλυση Παράγοντα (Confirmatory Factor Analysis - CFA), επιδιώκει να καθορίσει εάν ο αριθμός παραγόντων και τα φορτία των αρχικών μεταβλητών σε αυτούς προσαρμόζονται σε αυτό που αναμένεται, βάσει της καθιερωμένης εκ των προτέρων θεωρίας. Οι αρχικές μεταβλητές επιλέγονται βάσει της προγενέστερης θεωρίας και η ανάλυση παράγοντα χρησιμοποιείται για να δει εάν συσχετίζονται όπως προβλέπονται στον αναμενόμενο αριθμό παραγόντων. Η a-priori υπόθεση του ερευνητή είναι ότι κάθε παράγοντας (ο αριθμός και οι ετικέτες των οποίων μπορεί να είναι διευκρινισμένα a priori) συνδέεται με ένα διευκρινισμένο υποσύνολο των μεταβλητών δεικτών. Μια ελάχιστη απαίτηση της επικυρωτικής ανάλυσης παράγοντα, είναι το να υποθέτει εκ των προτέρων τον αριθμό παραγόντων στο πρότυπο, αλλά συνήθως και τις προσδοκίες για το ποιες μεταβλητές θα συσχετίζονται με ποιους παράγοντες (Hair κ.α., 1992).

Η παραγοντική ανάλυση είναι μια τεχνική που έχει πολλές ομοιότητες με την τεχνική της ανάλυσης σε κύριες συνιστώσες. Η διαφορά της μεθόδου της παραγοντικής ανάλυσης από αυτήν των κύριων συνιστωσών είναι ότι, ενώ η τελευταία κατασκευάζει έναν ορθογώνιο μετασχηματισμό των μεταβλητών ο οποίος δεν εξαρτάται από το μοντέλο, η παραγοντική ανάλυση βασίζεται σε ένα κατάλληλο στατιστικό μοντέλο. (Μαύρου, 2012)

Επίσης, η παραγοντική ανάλυση εστιάζεται περισσότερο στην εξήγηση της δομής της συνδιακύμανσης των μεταβλητών, παρά στην εξήγηση της διακύμανσης, κάτι που συμβαίνει στην ανάλυση σε κύριες συνιστώσες. Οποιαδήποτε διακύμανση δεν εξηγείται από τους κοινούς παράγοντες, θεωρείται ότι προέρχεται από τους όρους των καταλοίπων. (Harmon, 1976· Johnson και Wichern, 2007)

Υπάρχουν διαφορετικές μέθοδοι εξαγωγής (Βεντουράτου, 2006) των παραγόντων από ένα σύνολο στοιχείων. Η μέθοδος που επιλέγεται θα επηρεάσει το αποτέλεσμα περισσότερο, αν το δείγμα είναι μικρό, ή αν οι μεταβλητές είναι λίγες.

- Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών (Principal Component Analysis - PCA): Κατά πολύ η πιο κοινή μορφή ανάλυσης παράγοντα, η PCA επιδιώκει έναν γραμμικό συνδυασμό των μεταβλητών έτσι ώστε η μέγιστη διασπορά να εξάγεται από τις μεταβλητές. Αφαιρεί έπειτα αυτήν την διαφορά και επιδιώκει έναν δεύτερο γραμμικό συνδυασμό που εξηγεί το μέγιστο ποσοστό της υπόλοιπης διασπορά, και τα λοιπά. Το αποτέλεσμα είναι ένα σύνολο από ορθογώνιους (ανεξάρτητους) παράγοντες. Η PCA αναλύει τη συνολική (κοινή και μοναδική) διασπορά.
- Ανάλυση Κύριου Παράγοντα (Principal Factor Analysis - PFA): Η PFA είναι μια μορφή ανάλυσης παράγοντα που επιδιώκει το λιγότερο αριθμό παραγόντων που μπορεί να ερμηνεύσει την κοινή διασπορά / συσχέτιση ενός συνόλου μεταβλητών, σε αντίθεση με την PCA η οποία επιδιώκει να ερμηνεύσει το σύνολο, τόσο της κοινής όσο και της μοναδικής διασποράς σε ένα σύνολο μεταβλητών. Η PFA χρησιμοποιεί μια PCA στρατηγική, αλλά την εφαρμόζει σε μια μήτρα συσχέτισης στην οποία τα διαγώνια στοιχεία δεν είναι 1, όπως στην PCA, αλλά ισούνται με τις παραγόμενες εκτιμήσεις των εταιρικοτήτων (communalities).

Σε γενικές γραμμές, σύμφωνα με τους Minhas και Jacobs (1996), ο ρόλος της παραγοντικής ανάλυσης είναι:

- η ερμηνεία των σχέσεων μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού μεταβλητών, μέσω της ανάδειξης παραγόντων που επηρεάζουν και καθορίζουν τη φύση, αλλά και την εξέλιξη των αρχικών μεταβλητών.
- Η μείωση του όγκου των δεδομένων χωρίς την απώλεια σημαντικής πληροφορίας, με στόχο την μετέπειτα στατιστική επεξεργασία.

Στο Ορθογώνιο Μοντέλο της παραγοντικής ανάλυσης, το οποίο είναι και το πιο διαδεδομένο, υποθέτουμε ότι οι όποιες συσχετίσεις μεταξύ των μεταβλητών οφείλονται αποκλειστικά στην ύπαρξη κάποιων κοινών παραγόντων, τους οποίους δεν γνωρίζουμε και θέλουμε να εκτιμήσουμε.

Στόχος της εφαρμογής αυτής, είναι η συμπύκνωση των αρχικών δεδομένων με την μικρότερη δυνατή απώλεια πληροφορίας (αδρανείας), έτσι ώστε να περιορίσει μέσω γραμμικών συνδέσεων, το εύρος ενός αριθμού  $p$  αρχικών μεταβλητών  $X_1, X_2, \dots, X_p$  σε ένα μικρότερο αριθμό  $k$  τελικών (νέων) μεταβλητών ( $k \leq p$ ),  $\Phi_1, \Phi_2, \dots, \Phi_k$ , τους οποίους αποκαλούμαι 'παράγοντες' (factors) (Pison κ.α, 2003) ή 'υπερ-μεταβλητές' (hyper-variables) (Rogerson,

2001). Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε η μήτρα συσχετίσεων (correlation matrix) των  $p$  αρχικών μεταβλητών, να ταιριάζει σωστά. Η μέθοδος αποσκοπεί στην απλοποίηση της συνολικής πληροφορίας, με τη δημιουργία συνθετικών μεταβλητών (παράγοντες) οι οποίες προκύπτουν από την γραμμική συσχέτιση μεταξύ των αρχικών μονοδιάστατων μεταβλητών.

Σύμφωνα με το παραγοντικό μοντέλο (Μαύρου, 2012), θεωρούμε ένα τυχαίο διάνυσμα  $\mathbf{X}$ , το οποίο μπορεί να παρατηρηθεί με  $p$  συνιστώσες, με μέσο  $\mu$  και πίνακα συνδιακύμανσης  $\Sigma$ . Το  $\mathbf{X}$  εξαρτάται γραμμικά από μια σειρά τυχαίων μεταβλητών  $F_1, F_2, \dots, F_k$ , οι οποίες δεν είναι δυνατόν να παρατηρηθούν. Οι μεταβλητές αυτές ονομάζονται κοινοί παράγοντες (common factors). Το  $\mathbf{X}$  εξαρτάται επίσης από  $p$  πρόσθετες πηγές μεταβλητότητας  $\varepsilon_1, \varepsilon_2, \dots, \varepsilon_p$  που ονομάζονται σφάλματα (errors).

Ειδικότερα το μοντέλο της παραγοντικής ανάλυσης γράφεται ως εξής (Μαύρου, 2012):

$\mathbf{X} - \mu = \mathbf{L}\mathbf{F} + \varepsilon$  (XXXX), όπου:

- $\mathbf{X}$  είναι το διάνυσμα των αρχικών μεταβλητών μεγέθους  $p \times 1$ ,
- $\mu$  είναι το διάνυσμα των μέσων μεγέθους  $p \times 1$ ,
- $\mathbf{L}$  είναι ένας πίνακας  $p \times k$  όπου το  $L_{ij}$  είναι η επιβάρυνση (loading) του παράγοντα  $F_j$  στη μεταβλητή  $X_i$ . Ονομάζεται *πίνακας των επιβαρύνσεων* (matrix of factor loadings),
- $\mathbf{F}$  είναι ένα  $k \times 1$  διάνυσμα με τους (κοινούς) παράγοντες (common factors) και
- $\varepsilon$  είναι το *σφάλμα* (error) ή *ειδικός παράγοντας* (specific factor). Το σφάλμα  $\varepsilon_i$  είναι ο μοναδικός παράγοντας της  $i$  μεταβλητής και είναι το μέρος της μεταβλητής το οποίο δεν μπορεί να εξηγηθεί από τους παράγοντες (Johnson και Wichern, 2007).

Μπορούμε να υποθέσουμε ότι όλες οι μεταβλητές έχουν μέσο 0, οπότε διάνυσμα  $\mu$  δεν χρειάζεται στο παραπάνω μοντέλο. Επίσης, είναι προφανές ότι  $k < p$ , δηλαδή ο αριθμός των παραγόντων πρέπει να είναι μικρότερος του αριθμού των μεταβλητών, ειδάλως η παραγοντική ανάλυση είναι άσκοπη. Σύμφωνα με τα παραπάνω, υποθέτουμε ότι κάθε μεταβλητή μπορούμε να τη γράψουμε με τη μορφή :

$$X_1 = L_{11} F_1 + L_{12} F_2 + \dots + L_{1k} F_k + \varepsilon_1$$

$$X_2 = L_{21} F_1 + L_{22} F_2 + \dots + L_{2k} F_k + \varepsilon_2$$

...

$$X_p = L_{p1} F_1 + L_{p2} F_2 + \dots + L_{pk} F_k + \varepsilon_p$$

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι:

- Το παραπάνω μοντέλο, αν και μοιάζει, με ένα γραμμικό μοντέλο παλινδρόμησης, έχει μερικές διαφορές. Πρώτον, τα  $X_i$  δεν είναι παρατηρήσεις αλλά μεταβλητές. Δεύτερον, το δεξί μέλος της εξίσωσης δεν είναι παρατηρήσιμο και έτσι πρέπει να εκτιμηθεί.
- Οι παράγοντες  $F_i$  μπορούν να γραφούν και αυτοί ως γραμμικός συνδυασμός των μεταβλητών. Αυτό είναι χρήσιμο να γίνεται, όταν θέλουμε να δημιουργήσουμε νέες μεταβλητές. Αυτοί οι συντελεστές όμως διαφέρουν από τις επιβαρύνσεις. Οι συντελεστές κάθε μεταβλητής όταν εκφράζουμε κάθε παράγοντα σαν γραμμικό συνδυασμό των μεταβλητών καλούνται συντελεστές των σκορ (factor scores coefficients).
- Οι παράγοντες έχουν την ίδια διακύμανση. Συνεπώς οι παράγοντες που προκύπτουν δεν είναι απαραίτητος σε μια σειρά.
- Το μοντέλο αυτό προσπαθεί να εκφράσει τις μεταβλητές ως γραμμικό συνδυασμό των παραγόντων.

Προκειμένου να καταστεί δυνατός ο έλεγχος του μοντέλου που εκφράζεται με τη σχέση (XX), είναι απαραίτητο να γίνουν κάποιες υποθέσεις για τα τυχαία διανύσματα  $\mathbf{F}$  και  $\mathbf{\varepsilon}$ . Με τον τρόπο αυτό εισάγουμε σχέσης διακύμανσης που είναι εύκολο να μελετηθούν.

Οι υποθέσεις τις οποίες κάνουμε είναι οι εξής (Johnson, 1998: Πανάρετος και Ξεκαλάκη, 1995):

1.  $E(\mathbf{F}) = 0$ ,  $Cov(\mathbf{F}) = E(\mathbf{F}, \mathbf{F}') = \mathbf{I}$ . Υποθέτουμε ότι οι παράγοντες είναι ασυσχέτιστοι μεταξύ τους και έχουν μηδενικές μέσες τιμές. Επίσης, οι παράγοντες είναι ορθογώνιοι μεταξύ τους και εφόσον οι διακυμάνσεις τους είναι ίσες με τη μονάδα, συμπεραίνουμε ότι όλοι οι παράγοντες έχουν την ίδια διακύμανση.
2.  $E(\mathbf{\varepsilon}) = 0$ ,  $Cov(\mathbf{\varepsilon}) = E(\mathbf{\varepsilon}, \mathbf{\varepsilon}') = \mathbf{\Psi}$ , όπου  $\mathbf{\Psi}$  είναι ένας διαγώνιος πίνακας της μορφής  $\mathbf{\Psi} = \text{diag}(\psi_1, \dots, \psi_p)$ . Υποθέτουμε ότι τα σφάλματα είναι ασυσχέτιστα μεταξύ τους και έχουν μηδενικές μέσες τιμές.
3.  $Cov(\varepsilon_i, F_j) = E(\varepsilon_i, F_j') = 0$ , για κάθε  $i \neq j$ . Υποθέτουμε ότι τα σφάλματα και οι παράγοντες είναι ασυσχέτιστοι μεταξύ τους.

Επίσης, υποθέτουμε ότι τα δεδομένα προέρχονται από πολυμεταβλητούς κανονικούς πληθυσμούς. Αυτή η υπόθεση χρησιμοποιείται ως βάση για ελέγχους καλής προσαρμογής και για την εκτίμηση με τη μέθοδο της μέγιστης πιθανοφάνειας. Συνεπώς, μπορεί να αγνοηθεί στην περίπτωση που δουλεύουμε με άλλες μεθόδους εκτίμησης.

Τα βήματα σε γενικές γραμμές για τη διαδικασία παραγοντικής ανάλυσης, είναι τα εξής:

- Έλεγχος για το αν υπάρχουν συσχετίσεις ικανοποιητικές για να κάνουμε παραγοντική ανάλυση.
- Εύρεση του αριθμού των παραγόντων και εκτίμηση των παραμέτρων του μοντέλου.
- Περιστροφή του μοντέλου με σκοπό να αυξήσουμε την ερμηνευτική του ικανότητα.
- Εκτίμηση των σκορ των παραγόντων για περαιτέρω στατιστική χρήση.

#### **5.4.4.2 Πλαίσιο εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης στην έρευνα ερωτηματολογίου**

Με βάση τη διάρθρωση και την παρουσίαση των Ενοτήτων του ερωτηματολογίου που έγινε νωρίτερα στο Κεφάλαιο αυτό, επιλέγεται η εφαρμογή της παραγοντικής ανάλυσης, για δυο λόγους:

A) για να μειωθεί ο αριθμός των αρχικών μεταβλητών που συναποτελούν τις συνιστώσες κάθε μιας από τις Ενότητες του ερωτηματολογίου που εξετάζεται και να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

B) για τον προσδιορισμό ενός νέου αριθμού ανεξάρτητων μεταβλητών, των λεγόμενων υπερ-μεταβλητών (όπως έχει αναφερθεί στην ενότητα της Μεθοδολογικής προσέγγιση) και για την αξιοποίηση τους στην ανάλυση κατά συστάδων και στην οικονομετρική ανάλυση.

Στο πλαίσιο εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης, χρησιμοποιήθηκε η ανάλυση των κύριων συνιστωσών (principal component analysis - PCA), η οποία αντιπροσωπεύει το γραμμικό συνδυασμό που αναδεικνύει την μεγαλύτερη συμμετρικότητα της μεταβλητότητας των δεδομένων (Κάτος, 2004:532). Αναλυτικότερα, η πρώτη κύρια συνιστώσα είναι ο γραμμικός συνδυασμός των αρχικών μεταβλητών που εξηγεί στο μέγιστο την ολική διακύμανση τους. Η δεύτερη κύρια συνιστώσα, η οποία είναι ασυσχέτιστη με την πρώτη, εξηγεί στο μέγιστο την υπόλοιπη διακύμανση κτλ. Κατά μέγιστο μπορούν να εξαχθούν τόσες κύριες συνιστώσες, όσες και οι αρχικές μεταβλητές και το άθροισμα των διακυμάνσεων τους είναι το άθροισμα των διακυμάνσεων των αρχικών μεταβλητών. Για κάθε μεταβλητή υπολογίζεται ένας δείκτης της σχέσης της μεταβλητής με τον κάθε παράγοντα. Οι δείκτες αυτοί, αν υψωθούν στο τετράγωνο, δείχνουν τη διακύμανση που μοιράζεται η κάθε μεταβλητή με τον κάθε παράγοντα και ονομάζονται structural coefficients ή factor loadings (επιβαρύνσεις ή φορτίσεις) (Hair κ.α., 1992)

Σκοπός της παρούσας ανάλυσης, είναι να εντοπιστούν εκείνες οι νέες ανεξάρτητες μεταβλητές των οποίων η χαρακτηριστική ρίζα (eigenvalue), είναι  $\geq 1.00$ . Ο λόγος είναι, ότι



οι μεταβλητές με χαρακτηριστική ρίζα  $<1.00$ , αποτελούνται από διακύμανση σφάλματος τέτοια που είναι δύσκολο να ερμηνευτεί.

Στη πρακτική διάσταση της ανάλυσης, έγινε εφαρμογή της παραγοντικής ανάλυσης μέσω του στατιστικού προγράμματος SPSS-17, σε:

- 12 μεταβλητές της Ενότητας ‘Υποδομές’, με αποτέλεσμα την ανάδειξη τεσσάρων (4) Παραγόντων (factors).
- 5 μεταβλητές της Ενότητας ‘Αγορά Γης’, με αποτέλεσμα την ανάδειξη δύο (2) Παραγόντων.
- 14 μεταβλητές της Ενότητας ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’, με αποτέλεσμα την ανάδειξη τριών (3) Παραγόντων.
- 24 μεταβλητές της Ενότητας ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’, με αποτέλεσμα την ανάδειξη πέντε (5) Παραγόντων.
- 11 μεταβλητές της Ενότητας ‘Πολιτικό πλαίσιο’, με αποτέλεσμα την ανάδειξη τριών (3) Παραγόντων.
- 16 μεταβλητές της Ενότητας ‘Προσδοκίες και Εκτιμήσεις εξελίξεων’, με αποτέλεσμα την ανάδειξη τριών (3) Παραγόντων.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η διαδικασία της εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης για κάθε μία από τις προαναφερθείσες Ενότητες<sup>35</sup> του ερωτηματολογίου.

#### **5.4.4.3 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Υποδομές’ του ερωτηματολογίου**

Κατά τη διαδικασία της παραγοντικής στατιστικής επεξεργασίας, ο δείκτης Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) παρέχει μια εκτίμηση του βαθμού ομοιογένειας των μεταβλητών ή αλλιώς σε ποιο βαθμό ο συγκεκριμένος πίνακας συσχέτισης είναι κατάλληλος για παραγοντική ανάλυση (Πίνακας 5.40). Ο δείκτης πρέπει να παίρνει τιμές μεγαλύτερες της τιμής 0,8, ωστόσο τιμές μεγαλύτερες του 0,55 είναι αποδεκτές. Στην περίπτωση των δεδομένων για την Ενότητα ‘Υποδομές’ ο δείκτης  $KMO = 0,66$ , που είναι τιμή ικανοποιητική.

---

<sup>35</sup> Κρίθηκε κατάλληλος ο διαχωρισμός της Ενότητας ‘Υποδομές και Αγορά γης’ στις δύο επί μέρους ενότητες, για τη διευκόλυνση της εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης.

Ένας άλλος τρόπος αξιολόγησης της καταλληλότητας του μοντέλου είναι και ο έλεγχος σφαιρικότητας του Bartlett (Bartlett's Test of Sphericity). Προϋπόθεση γι' αυτό είναι ότι το δείγμα προέρχεται από πολυμεταβλητό κανονικό πληθυσμό παρατηρήσεων. Ο έλεγχος απορρίπτει τη μηδενική υπόθεση, που σημαίνει ότι η ύπαρξη στατιστικής σημαντικότητας του στατιστικού  $X^2$ , υποδηλώνει ότι ο πίνακας συσχετίσεων δεν είναι ο μοναδιαίος (δηλ. οι μεταβλητές είναι συσχετισμένες μεταξύ τους) και συνεπώς το υπόδειγμα της παραγοντικής ανάλυσης είναι κατάλληλο (τιμή της ελεγχοσυνάρτησης = 322,925 με 66 βαθμούς ελευθερίας).

**Πίνακας 5.40: Έλεγχοι KMO και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας 'Υποδομές'**

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,660
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	322,925
	df	66,0
	Sig.	0,0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.41 παρακάτω απεικονίζει την συμπεριφορά της κάθε αρχικής μεταβλητής ως προς τους άξονες (κύριες συνιστώσες), δηλαδή σε ποιο βαθμό (ποσοστό διασποράς), κάθε αρχική μεταβλητή συμβάλλει στην διαμόρφωση των κυριών αξόνων (communalities). Η ποιότητα της αντιπροσώπευσης των 12 αρχικών μεταβλητών είναι ικανοποιητική, αφού τουλάχιστον το 60% της διασποράς της κάθε μιας περιλαμβάνεται στη διαμόρφωση των κύριων συνιστωσών, με εξαίρεση τη μεταβλητή για τις τουριστικές υποδομές, που συμμετέχει με 56% (ποσοστό και αυτό αποδεκτό). Οι μεταβλητές που αφορούσαν στην αξιολόγηση του αεροδρομίου, του λιμανιού και της μονάδας επεξεργασίας λυμάτων αφαιρέθηκαν από την ανάλυση, διότι δεν αφορούσαν σε όλες τις περιπτώσεις των πόλεων και παρουσίαζαν πολύ μικρή συμμετοχή στη διακύμανση των συνιστωσών (κάτω του 40%).

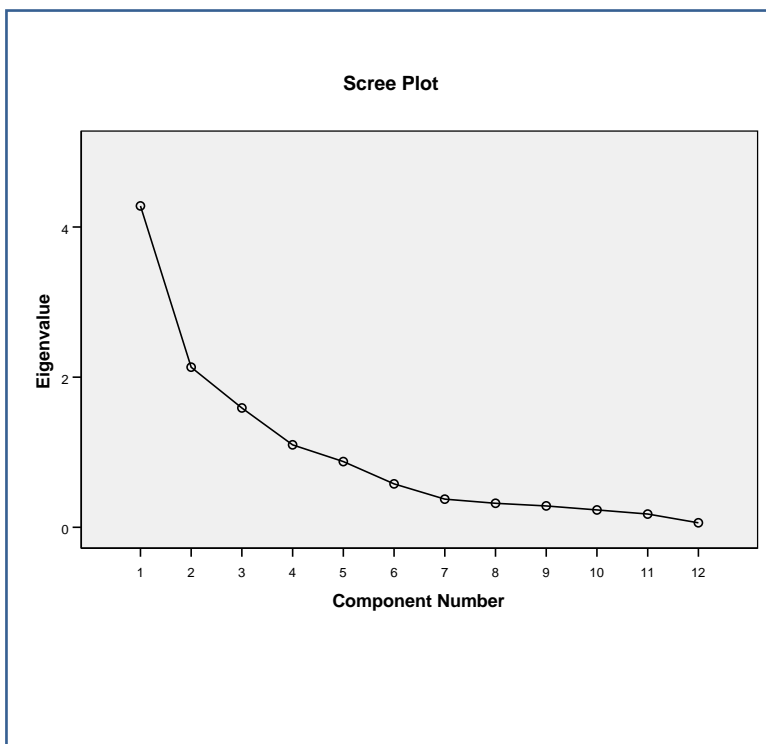
**Πίνακας 5.41: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Υποδομές’**

Μεταβλητές	Initial	Extraction
Το αστικό οδικό δίκτυο	1	0,797
Το νομαρχιακό οδικό δίκτυο	1	0,602
Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες	1	0,820
Οι αστικές συγκοινωνίες	1	0,788
Τα ταξί	1	0,686
Τα σχολεία	1	0,943
Οι βρεφικοί/ παιδικοί σταθμοί και τα νηπιαγωγεία	1	0,869
Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ΑΕΙ, ΤΕΙ κτλ. (αν υπάρχουν)	1	0,842
Οι υποδομές υγείας και πρόνοιας	1	0,658
Οι πολιτιστικές υποδομές	1	0,765
Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, αξιοθέατα κτλ.)	1	0,559
Οι ανοικτοί χώροι και χώροι πρασίνου (πλατείες, πάρκα κτλ.)	1	0,770
Extraction Method: Principal Component Analysis.		

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η επιλογή του αριθμού των παραγόντων είναι μια διαδικασία που προϋποθέτει επαναληπτικά την εκτίμηση και αξιολόγηση του μοντέλου. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, το πλήθος των παραγόντων που θα χρησιμοποιηθούν βρέθηκε με χρήση του Γραφήματος (5.12) Ιδιοτιμών (Scree Plot) και επιβεβαιώθηκε και με το κριτήριο του Kaiser. Με το γράφημα αυτό επιβεβαιώνεται ο «εμπειρικός» κανόνας του Kaiser, σύμφωνα με τον οποίο επιλέγονται όσες ιδιοτιμές (eigenvalues) είναι μεγαλύτερες της μονάδας, στην συγκεκριμένη περίπτωση οι 4 πρώτες ιδιοτιμές. Στον οριζόντιο άξονα του γραφήματος (Μαύρου, 2012) απεικονίζονται οι παραγόμενοι παράγοντες και στον κάθετο το ποσοστό της διακύμανσης που επεξηγεί ο καθένας από αυτούς. Η ερμηνεία (ποσοστό διακύμανσης που ερμηνεύει) είναι σωστή μόνο αν χρησιμοποιηθεί η μέθοδος των κύριων συνιστωσών.

**Γράφημα 5.12: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Υποδομές’**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.42 παρακάτω περιέχει τις ιδιοτιμές και το ποσοστό της διακύμανσης που κάθε ιδιοτιμή ερμηνεύει. Χρησιμοποιώντας τους 4 πρώτους θεωρητικούς παράγοντες που προκύπτουν από την εφαρμογή της παραγοντικής ανάλυσης, με τη μέθοδο των κύριων συνιστωσών, στο στατιστικό πακέτο SPSS 17, ερμηνεύεται σχεδόν το 76% της συνολικής μεταβλητότητας, ποσοστό αρκετά ικανοποιητικό, ενώ με περισσότερους θεωρητικούς παράγοντες θα ερμηνεύεται όλο και περισσότερη μεταβλητότητα. Ωστόσο, δεν έχει νόημα να επιδιωχθεί λύση που θα υποδεικνύει περισσότερους από 4 παράγοντες, καθότι στόχος είναι η απλοποίηση των δεδομένων. Για τη συμμετοχή κάθε θεωρητικού παράγοντα στην ερμηνεία της συνολικής μεταβλητότητας, αλλά και τη φυσική ερμηνεία τους μέσω των φορτίσεων ή επιβαρύνσεων των παραγόντων (factor loadings), χρησιμοποιείται ως τελική λύση αυτή που προκύπτει από την ορθογώνια περιστροφή των παραγόντων (factor rotation).

**Πίνακας 5.42: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα ‘Υποδομές’**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	4,280	35,668	35,668	4,280	35,668	35,668	3,391	28,262	28,262
2	2,132	17,768	53,436	2,132	17,768	53,436	2,381	19,840	48,102
3	1,590	13,247	66,683	1,590	13,247	66,683	1,954	16,279	64,381
4	1,098	9,151	75,834	1,098	9,151	75,834	1,374	11,452	75,834
5	,875	7,295	83,128						
6	,578	4,820	87,948						
7	,375	3,125	91,073						
8	,320	2,664	93,737						
9	,285	2,373	96,110						
10	,231	1,925	98,035						
11	,176	1,469	99,503						
12	,060	,497	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η περιστροφή (Καρλής, 2005) έχει σκοπό να συμβάλλει στο να εξεταστεί καλύτερα τι σημαίνει κάθε παράγοντας, αφού ο ρόλος της είναι να ξεχωρίζει καλύτερα τις μεταβλητές. Ουσιαστικά επαναπροσδιορίζονται οι επιβαρύνσεις, ώστε οι μεγάλες να γίνουν μεγαλύτερες και οι μικρές μικρότερες. Με χρήση του ορθογώνιου πίνακα περιστροφής Varimax<sup>36</sup> προκύπτουν νέοι συντελεστές ή επιβαρύνσεις ή φορτίσεις των παραγόντων (Loadings), δηλαδή νέοι βαθμοί βάσει των οποίων η κάθε μεταβλητή συμμετέχει σε κάθε συνιστώσα, και δίνονται στον Πίνακα 5.43 που ακολουθεί. Σημειώνεται αρχικά, ότι η σύγκλιση των νέων επιβαρύνσεων προέκυψε μετά από 6 περιστροφές, και έπειτα για την ευκολότερη ερμηνεία των επιβαρύνσεων των μεταβλητών, έχουν αφαιρεθεί αυτές οι οποίες έχουν τιμή μικρότερη της απόλυτης τιμής του 0,5, δηλαδή παρουσιάζουν μικρή συσχέτιση με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε παράγοντα.

Η εξέταση των επιβαρύνσεων των μεταβλητών στον παρακάτω Πίνακα, δηλαδή η συμπεριφορά της κάθε μεταβλητής, συμβάλλει στη διαμόρφωση των υπερ-μεταβλητών, αφού δείχνει και το βαθμό συσχέτισης που έχουν με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε συνιστώσα ή

<sup>36</sup> Η περιστροφή με τη μέθοδο Varimax προϋποθέτει ότι δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των παραγόντων και συνεπώς αυτοί δεν μοιράζονται κοινή διακύμανση.

παράγοντα, και στην περίπτωση της Ενότητας του ερωτηματολογίου για τις ‘Υποδομές, οι υπερ-μεταβλητές είναι τέσσερις (4).

Η πρώτη υπερ-μεταβλητή που προκύπτει από τις μεταβλητές βάσει της επιβάρυνσης που δείχνουν στη διακύμανση της πρώτης συνιστώσας, σχετίζεται περισσότερο με την ποιότητα και επάρκεια στις οδικές υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες, έπειτα με το οδικό δίκτυο της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του Νομού (οι 4 αυτές μεταβλητές έχουν και την μεγαλύτερη συσχέτιση μεταξύ τους), και τέλος με μικρότερη συμμετοχή η ποιότητα λειτουργίας των ταξί. Συνολικά, η πρώτη υπερ-μεταβλητή αφορά κυρίως στο αστικό οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο (URBTRANET), ενώ η ποιότητα και η επάρκεια του, φαίνεται να έχει βαρύνουσα σημασία για τους ερωτώμενους, αφού σύμφωνα και με τον προηγούμενο Πίνακα η πρώτη συνιστώσα έχει υψηλή συμμετοχή (35,67%) στη συνολική διακύμανση.

Η δεύτερη υπερ-μεταβλητή προκύπτει από την συμμετοχή τριών μεταβλητών της δεύτερης συνιστώσας. Οι δύο μεταβλητές που εμφανίζουν μεγαλύτερη επιβάρυνση στη διακύμανση είναι αυτές που αντιστοιχούν στην αξιολόγηση των σχολείων, των βρεφονηπιακών και των παιδικών σταθμών, παρουσιάζουν και την μεγαλύτερη συσχέτιση μεταξύ τους, ενώ η τρίτη αφορά στο επίπεδο των υποδομών υγείας και πρόνοιας. Συνολικά, η δεύτερη μεταβλητή έχει να κάνει με τις υποδομές στον τομέα της Α’ βάρθμιας και Β’ βάρθμιας εκπαίδευσης και σε αυτόν της υγείας (EDUHEAL).

**Πίνακας 5.43: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 4 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα ‘Υποδομές’**

Rotated Component Matrix				
Μεταβλητές	Συνιστώσες			
	1	2	3	4
Το αστικό οδικό δίκτυο	<b>0,804</b>			
Το νομαρχιακό οδικό δίκτυο	<b>0,754</b>			
Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες	<b>0,873</b>			
Οι αστικές συγκοινωνίες	<b>0,852</b>			
Τα ταξί	<b>0,690</b>			
Τα σχολεία		<b>0,930</b>		
Οι βρεφικοί/ παιδικοί σταθμοί και τα νηπιαγωγεία		<b>0,891</b>		
Οι υποδομές υγείας και πρόνοιας		<b>0,656</b>		
Οι πολιτιστικές υποδομές			<b>0,839</b>	
Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, αξιοθέατα κτλ.)			<b>0,525</b>	
Οι ανοικτοί χώροι και χώροι πρασίνου (πλατείες, πάρκα κτλ.)			<b>0,840</b>	
Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης AEI, TEI κτλ. (αν υπάρχουν)				<b>0,890</b>
Extraction Method: Principal Component Analysis - Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.				
Rotation converged in 6 iterations.				

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η τρίτη υπερ-μεταβλητή συναποτελείται σε μεγαλύτερο βαθμό από τρεις επί μέρους μεταβλητές. Μεγαλύτερη συμμετοχή στη διακύμανση της τρίτης συνιστώσας και με μεγαλύτερη συσχέτιση μεταξύ τους, αποδεικνύεται ότι έχουν η αξιολόγηση των πολιτιστικών υποδομών και των ανοικτών χώρων πρασίνου στα αστικά κέντρα. Με μικρή φόρτιση 0,525 αλλά αποδεκτή, συμμετέχει και η αξιολόγηση του επιπέδου των τουριστικών υποδομών. Σε γενικές γραμμές, η τρίτη υπερ-μεταβλητή αφορά κυρίως στις υποδομές πολιτισμού και πρασίνου στις πόλεις, που καθιστούν και την πόλη περισσότερο ελκυστική στους τουρίστες (CULTOPARK).

Σε ότι αφορά την τέταρτη υπερ-μεταβλητή, από τα επίπεδα των φορτίσεων των υπόλοιπων μεταβλητών της τέταρτης συνιστώσας, συνάγει κανείς ότι η μοναδική μεταβλητή που δείχνει να συμμετέχει σημαντικά στη διακύμανση, αλλά και η συμπεριφορά της να μην συσχετίζεται με τις υπόλοιπες, είναι αυτή για την αξιολόγηση των υποδομών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στα αστικά κέντρα (φόρτιση: 0,890). Συνεπώς, η τέταρτη υπερ-μεταβλητή ταυτίζεται ουσιαστικά με μια μεταβλητή (TERTEDU) που συμμετέχει με 9,15% στη συνολική διακύμανση.

Συνοπτικά, οι τέσσερις υπερ-μεταβλητές για την Ενότητα 'Υποδομές' με τα ακρωνύμια τους είναι:

- ❖ 1<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: URBTRANET (αστικό οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο)
- ❖ 2<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: EDUHEAL (υποδομές υγείας και Α' -Β' βάρθμιας εκπαίδευσης)
- ❖ 3<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: CULTOPARK (υποδομές πολιτισμού, τουρισμού και αστικού πρασίνου)
- ❖ 4<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: TERTEDU (υποδομές Γ' βάρθμιας εκπαίδευσης).

Μια σημαντική επισήμανση που πρέπει να γίνει είναι ότι τα αποτελέσματα της παραγοντικής ανάλυσης, αναδεικνύουν την σημαντικότητα κάποιων παραγόντων και των ομάδων που συνθέτουν, ιεραρχώντας τους παράγοντες αυτούς σε συγκεκριμένους άξονες. Δεν οδηγούν όμως σε τελικά συμπεράσματα για το ποιες ομάδες παραγόντων (υπερ-μεταβλητές) και για ποιες παραμέτρους (που επηρεάζουν τον ελληνικό αστικό χώρο), εκτιμάται ότι είναι σημαντικές, λιγότερο σημαντικές, αδιάφορες ή ουδέτερες. Όπως αναφέρθηκε, ο σκοπός της εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης, είναι η μείωση του αριθμού των αρχικών μεταβλητών σε νέες υπερ-μεταβλητές μικρότερου αριθμού από τις αρχικές. Τα αποτελέσματα

στην παρούσα Ενότητα του ερωτηματολογίου, έδειξαν ότι ορισμένες υπερ-μεταβλητές (URBTRANET, EDUHEAL) είναι υπεύθυνες για το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής διακύμανσης και κατά μια έννοια μπορούν να θεωρηθούν σημαντικές για τους πολίτες που ερωτήθηκαν, χωρίς όμως να αναδεικνύεται το ύψος της σπουδαιότητας ή για ποιες πόλεις είναι πιο σημαντικές. Τέτοια συμπεράσματα προκύπτουν από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία σε προηγούμενη ενότητα, αλλά και από την ανάλυση κατά συστάδες (cluster analysis) που ακολουθεί στην επόμενη ενότητα αυτού του Κεφαλαίου.

#### 5.4.4.4 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Αγορά Γης’ του ερωτηματολογίου

Ακολουθώντας ανάλογα την διαδικασία που παρουσιάστηκε νωρίτερα, εφαρμόζεται η παραγοντική ανάλυση για τα εκτιμήσεις του δείγματος για την Ενότητα ‘Αγορά Γης’ του ερωτηματολογίου. Στον Πίνακα 5.44 διαπιστώνεται ότι ο δείκτης Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) έχει την τιμή 0,618, που είναι μεγαλύτερη του 0,55, άρα και το σύνολο των δεδομένων είναι κατάλληλα για παραγοντική ανάλυση. Από τον έλεγχο σφαιρικότητας του Bartlett (Bartlett’s Test of Sphericity) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση, που σημαίνει ότι η ύπαρξη στατιστικής σημαντικότητας του στατιστικού  $X^2$ , υποδηλώνει ότι ο πίνακας συσχετίσεων δεν είναι ο μοναδιαίος (δηλ. οι μεταβλητές είναι συσχετισμένες μεταξύ τους) και συνεπώς το υπόδειγμα της παραγοντικής ανάλυσης είναι κατάλληλο (τιμή της ελεγχοσυνάρτησης = 97,816 με 10 βαθμούς ελευθερίας).

**Πίνακας 5.44: ‘Έλεγχοι KMO και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Αγορά Γης’**

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,660
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	97,816
	df	10,0
	Sig.	0,0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.45 παρακάτω απεικονίζει την συμπεριφορά της κάθε αρχικής μεταβλητής ως προς τους άξονες (κύριες συνιστώσες), δηλαδή σε ποιο βαθμό (ποσοστό διασποράς), κάθε αρχική μεταβλητή συμβάλλει στην διαμόρφωση των κυρίων αξόνων (communalities). Η ποιότητα της αντιπροσώπευσης των 5 αρχικών μεταβλητών είναι ικανοποιητική, αφού τουλάχιστον το 72% της διασποράς των 4 από τις 5 περιλαμβάνεται στη διαμόρφωση των



κύριων συνιστωσών, με εξαίρεση τη μεταβλητή για τις το ποσοστό εγκαταλελειμμένης αστικής γης, που συμμετέχει με 42,3%.

**Πίνακας 5.45: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αγορά Γης'**

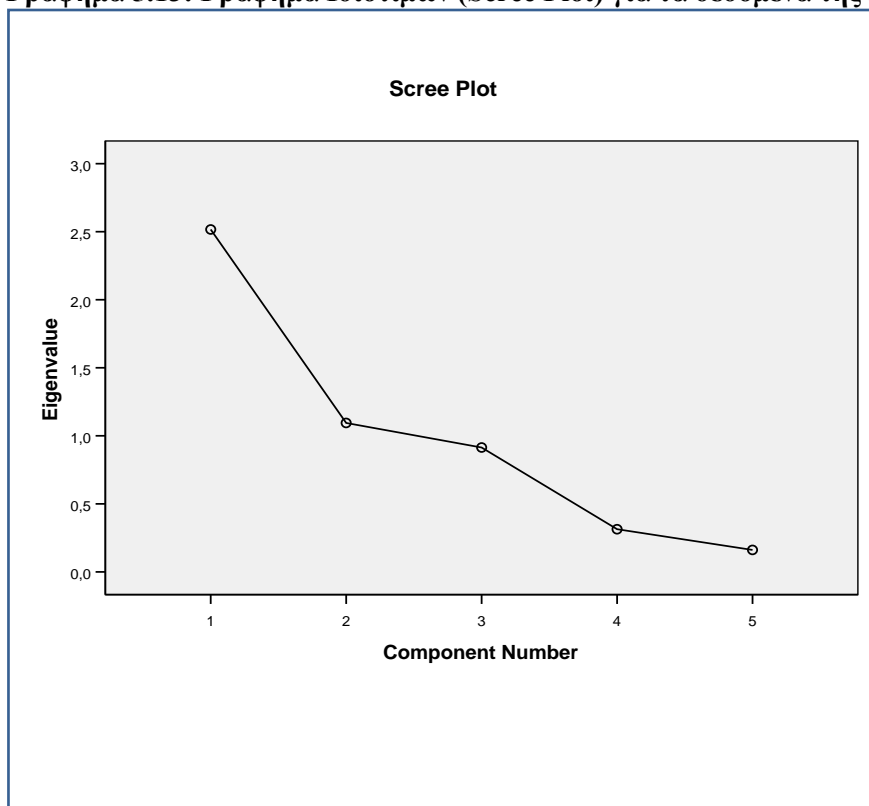
Μεταβλητές	Initial	Extraction
Οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης	1	0,796
Οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών στο κέντρο της πόλης	1	0,831
Οι τιμές ενοικίασης των χώρων επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης	1	0,831
Το ποσοστό διαθέσιμων κατοικιών προς ενοικίαση	1	0,725
Το ποσοστό εγκαταλελειμμένης αστικής γης (π.χ. εγκαταλελειμμένα σπίτια, οικόπεδα, παλιά εργοστάσια κτλ.)	1	0,429

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το πλήθος των παραγόντων που θα χρησιμοποιηθούν βρέθηκε με χρήση του Γραφήματος (5.13) Ιδιοτιμών (Scree Plot) και επιβεβαιώθηκε και με το κριτήριο του Kaiser (Πίνακας 5.44). Οι ιδιοτιμές που είναι μεγαλύτερες της μονάδας είναι δύο (2).

**Γράφημα 5.13: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας 'Αγορά Γης'**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.46 παρακάτω περιέχει τις ιδιοτιμές και το ποσοστό της διακύμανσης που κάθε ιδιοτιμή ερμηνεύει. Επιλέγοντας, όπως αναφέρθηκε, τους δύο πρώτους παράγοντες που προκύπτουν από την εφαρμογή της παραγοντικής ανάλυσης, με τη μέθοδο των κύριων συνιστωσών, ερμηνεύεται το 72% περίπου της συνολικής μεταβλητότητας, ποσοστό αρκετά ικανοποιητικό.

**Πίνακας 5.46: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα ‘Αγορά Γης’**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2,516	50,326	50,326	2,516	50,326	50,326	2,499	49,972	49,972
2	1,094	21,888	72,214	1,094	21,888	72,214	1,112	22,242	72,214
3	0,914	18,280	90,494						
4	0,314	6,276	96,770						
5	0,161	3,230	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η εξέταση των επιβαρύνσεων των μεταβλητών, δηλαδή η συμπεριφορά της κάθε μεταβλητής, συμβάλλει στη διαμόρφωση των υπερ-μεταβλητών, αφού δείχνει και το βαθμό συσχέτισης που έχουν με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε συνιστώσα ή παράγοντα. Οι φορτίσεις για κάθε μεταβλητή στις δύο συνιστώσες που προέκυψαν, έπειτα και από την ορθογωνική περιστροφή των παραγόντων, αποτυπώνονται στον παρακάτω Πίνακα 5.47. Σημειώνεται ότι η σύγκλιση των νέων επιβαρύνσεων προέκυψε μετά από 3 περιστροφές, και ότι έχουν αφαιρεθεί αυτές οι οποίες έχουν τιμή μικρότερη της απόλυτης τιμής του 0,5, δηλαδή παρουσιάζουν μικρή συσχέτιση με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε παράγοντα.

**Πίνακας 5.47: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 2 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα ‘Αγορά Γης’**

Rotated Component Matrix		
Μεταβλητές	Συνιστώσες	
	1	2
Οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης	<b>0,892</b>	
Οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών στο κέντρο της πόλης	<b>0,902</b>	
Οι τιμές ενοικίασης των χώρων επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης	<b>0,911</b>	
Το ποσοστό διαθέσιμων κατοικιών προς ενοικίαση		<b>0,841</b>
Το ποσοστό εγκαταλελειμμένης αστικής γης (π.χ. εγκαταλελειμμένα σπίτια, οικόπεδα, παλιά εργοστάσια κτλ.)		<b>0,623</b>
Extraction Method: Principal Component Analysis - Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.		
Rotation converged in 6 iterations.		

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η πρώτη υπερ-μεταβλητή (REALEST) που προκύπτει από τις μεταβλητές, βάσει των φορτίσεων που δείχνουν στη διακύμανση της πρώτης συνιστώσας, περιλαμβάνει τις παραμέτρους που αφορούν στην αξιολόγηση του ύψους των τιμών αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης, των τιμών ενοικίασης των κατοικιών και των χώρων επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης. Οι φορτίσεις στις τρεις αυτές μεταβλητές είναι πολύ υψηλές (άνω του 0,890), υποδηλώνοντας τον υψηλό βαθμό συσχέτισης που έχουν μεταξύ τους. Το σημαντικό ποσοστό (50% περίπου) ερμηνείας της μεταβλητότητας, που αντιστοιχεί στην πρώτη συνιστώσα, καταδεικνύει και τη βαρύνουσα σημασία των παραμέτρων αυτών στην αξιολόγηση των συνθηκών της αγοράς γης που υπάρχουν σε κάθε ελληνική πόλη.

Οι συνιστώσες για τη διερεύνηση του ποσοστού διαθέσιμων κατοικιών προς ενοικίαση και της εγκαταλελειμμένης αστικής γης, συναποτελούν τη δεύτερη υπερ-μεταβλητή (VACPROP), εκφράζοντας γενικά το ποσοστό της κενής και αναξιοποίητης γης στον αστικό χώρο. Συγκεντρωτικά, οι δύο υπερ-μεταβλητές που προκύπτουν από την παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Αγορά Γης’ του ερωτηματολογίου, είναι:

- ❖ 1<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: REALEST (τιμές αγοράς και ενοικίασης ακινήτων στις πόλεις)
- ❖ 2<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: VACPROP (ποσοστό αναξιοποίητων ακινήτων στις πόλεις)

#### 5.4.4.5 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’ του ερωτηματολογίου

Στην περίπτωση της Ενότητας ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’ της έρευνας πεδίου, ο δείκτης ΚΜΟ (Πίνακας 5.48) παίρνει την τιμή 0,833, η οποία είναι πολύ ικανοποιητική υποδηλώνοντας ότι ο πίνακας δεδομένων είναι κατάλληλος για την εφαρμογή της ανάλυσης των παραγόντων. Από τον έλεγχο σφαιρικότητας του Bartlett απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση, που σημαίνει ότι η ύπαρξη στατιστικής σημαντικότητας του στατιστικού  $X^2$ , υποδηλώνει ότι ο πίνακας συσχετίσεων δεν είναι ο μοναδιαίος (δηλ. οι μεταβλητές είναι συσχετισμένες μεταξύ τους) και συνεπώς το υπόδειγμα της παραγοντικής ανάλυσης είναι κατάλληλο (τιμή της ελεγχουσυνάρτησης = 713,799 με 91 βαθμούς ελευθερίας).

**Πίνακας 5.48: ‘Έλεγχοι ΚΜΟ και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’**

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	0,833	
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	713,799
	df	91,0
	Sig.	0,0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε ότι αφορά τις εταιρικές, δηλαδή σε ποιο βαθμό κάθε αρχική μεταβλητή συμβάλει στους κύριους άξονες, από τον Πίνακα 5.49 παρατηρείται ότι οι επιδόσεις είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικές, αφού οι βαθμοί είναι τουλάχιστον 0,75 για τις 14 από τις 15 μεταβλητές και 0,56 για την τελευταία, που είναι επίδοση αποδεκτή.

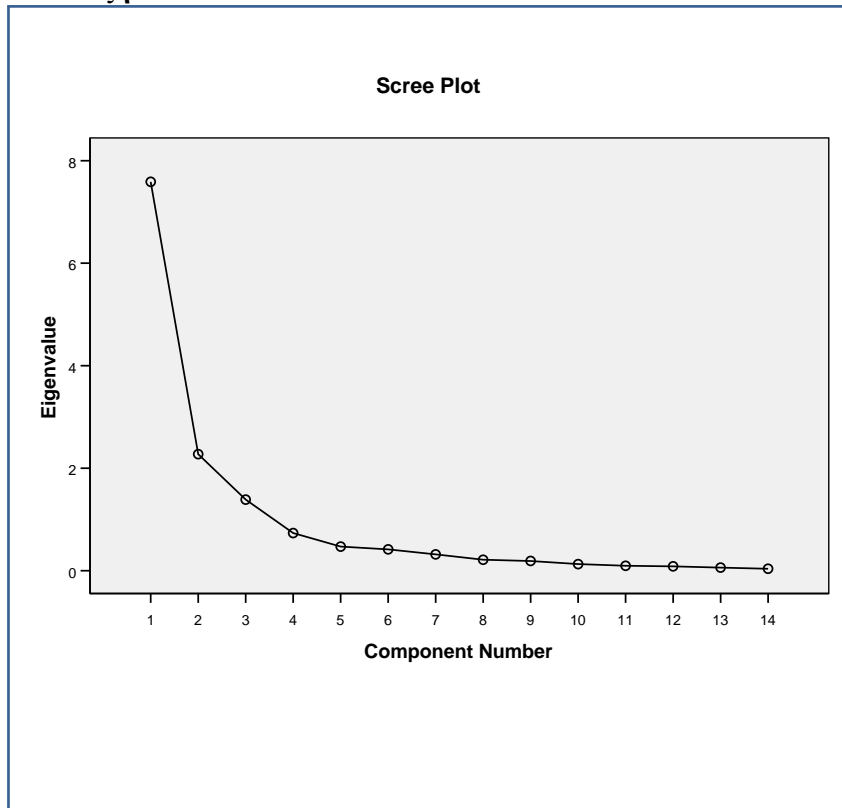
**Πίνακας 5.49: Εταιρικότητα (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’**

Μεταβλητές	Initial	Extraction
Η οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας	1	0,842
Οι προοπτικές της επιχειρηματικής δραστηριότητας	1	0,870
Οι συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	1	0,842
Η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής	1	0,894
Οι προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανικής δραστηριότητας	1	0,896
Οι ευκαιρίες απασχόλησης	1	0,882
Το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού	1	0,560
Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ανειδίκευτος (εργάτης ή υπάλληλος)	1	0,804
Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ειδικευμένος (με σπουδές ή εμπειρία ή και τα δύο)	1	0,767
Πρόσβαση επιχειρήσεων σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό	1	0,769
Οι οικονομικές ανισότητες στην πόλη	1	0,750
Ο βαθμός καινοτομίας των επιχειρήσεων	1	0,804
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	1	0,730
Ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων	1	0,839
Extraction Method: Principal Component Analysis.		

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το πλήθος των παραγόντων που θα χρησιμοποιηθούν βρέθηκε με χρήση του Γραφήματος (5.14) Ιδιοτιμών (Scree Plot) και επιβεβαιώθηκε και με το κριτήριο του Kaiser (Πίνακας 5.48). Οι ιδιοτιμές που είναι μεγαλύτερες της μονάδας είναι τρεις (3).

**Γράφημα 5.14: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.50 παρακάτω περιέχει τις ιδιοτιμές και το ποσοστό της διακύμανσης που κάθε ιδιοτιμή ερμηνεύει. Όπως φάνηκε και από το Scree Plot, οι σημαντικότεροι παράγοντες που προκύπτει να ξεπερνά η ιδιοτιμή τους την τιμή του 1 είναι τρεις (3) και ερμηνεύουν το 80,35% περίπου της συνολική διακύμανσης, ποσοστό ιδιαίτερα ικανοποιητικό. Υπερθεματίζοντας, είναι ιδιαίτερα θετικό το γεγονός ότι από 14 μεταβλητές προέκυψαν μόλις 3 παράγοντες, απόρροια που υποδηλώνει υψηλή συσχέτιση και την καταλληλότητα των μεταβλητών για παραγοντική ανάλυση και ομαδοποίηση.

**Πίνακας 5.50: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	7,588	54,197	54,197	7,588	54,197	54,197	6,193	44,237	44,237
2	2,274	16,239	70,437	2,274	16,239	70,437	2,654	18,955	63,192
3	1,387	9,910	80,347	1,387	9,910	80,347	2,402	17,154	80,347
4	0,735	5,247	85,594						
5	0,471	3,361	88,955						
6	0,416	2,970	91,924						
7	0,319	2,275	94,199						
8	0,214	1,527	95,726						
9	0,189	1,352	97,078						
10	0,129	0,921	97,999						
11	0,096	0,688	98,686						
12	0,085	0,609	99,296						
13	0,061	0,433	99,728						
14	0,038	0,272	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι φορτίσεις για κάθε μεταβλητή στις τρεις συνιστώσες - παράγοντες που προέκυψαν, έπειτα και από την ορθογωνική περιστροφή των παραγόντων, αποτυπώνονται στον παρακάτω Πίνακα 5.51. Σημειώνεται ότι η σύγκλιση των νέων επιβαρύνσεων προέκυψε μετά από 5 περιστροφές, και ότι έχουν αφαιρεθεί αυτές οι οποίες έχουν τιμή μικρότερη της απόλυτης τιμής του 0,5, δηλαδή παρουσιάζουν μικρή συσχέτιση με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε παράγοντα, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή των υπερ-μεταβλητών.

Η πρώτη υπερ-μεταβλητή που εξάγεται, βάσει και των φορτίσεων των επί μέρους μεταβλητών, έχει σαφώς την πιο βαρύνουσα σημασία για το δείγμα. Αυτό οφείλεται, από την μια στο γεγονός ότι βάσει και του προηγούμενου Πίνακα 5.50 ερμηνεύει το 54,2% της συνολικής διακύμανσης, και από την άλλη στο ότι περιλαμβάνει 9 από τις 14 μεταβλητές της Ενότητας για την Οικονομία και την Ανάπτυξη του ερωτηματολογίου, ενώ τα ποσοστά συσχέτισης μεταξύ τους είναι πολύ υψηλά, μεταξύ 70% και 90% περίπου. Αναλυτικότερα, η πρώτη αυτή συνιστώσα περιλαμβάνει τις παραμέτρους του ερωτηματολογίου που διερευνούν το επίπεδο της οικονομικής κατάστασης της μέσης οικογένειας, την υφιστάμενη και εν δυνάμει επιχειρηματική δραστηριότητα και τις ευκαιρίες απασχόλησης, είτε για ανειδίκευτους, είτε για εξειδικευμένους υποψηφίους. Στο ίδιο πλαίσιο, ανήκουν οι παράμετροι

της αξιολόγησης του βαθμού καινοτομίας των επιχειρήσεων, της τουριστικής κίνησης και του όγκου των εισερχόμενων επενδύσεων. Η πρώτη λοιπόν υπερ-μεταβλητή εκφράζει την πλειονότητα των συνιστωσών που διερευνούν το πεδίο των οικονομικών επιδόσεων των ελληνικών πόλεων, και το περιεχόμενο της αφορά ουσιαστικά στην εξέταση κυρίως της κατάστασης του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και της αγοράς εργασίας (BUSSEMPLOY).

**Πίνακας 5.51: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα ‘Οικονομία και Ανάπτυξη’**

<b>Rotated Component Matrix</b>			
<b>Μεταβλητές</b>	<b>Συνιστώσες</b>		
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Η οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας	<b>0,703</b>		0,588
Οι προοπτικές της επιχειρηματικής δραστηριότητας	<b>0,905</b>		
Οι συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	<b>0,854</b>		
Οι ευκαιρίες απασχόλησης	<b>0,861</b>		
Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ανειδίκευτος (εργάτης ή υπάλληλος)	<b>0,791</b>		
Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ειδικευμένος (με σπουδές ή εμπειρία ή και τα δύο)	<b>0,778</b>		
Ο βαθμός καινοτομίας των επιχειρήσεων	<b>0,728</b>	0,504	
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	<b>0,721</b>		
Ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων	<b>0,906</b>		
Η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής		<b>0,943</b>	
Οι προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανικής δραστηριότητας		<b>0,914</b>	
Το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού			<b>0,709</b>
Πρόσβαση επιχειρήσεων σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό			<b>0,600</b>
Οι οικονομικές ανισότητες στην πόλη			<b>0,812</b>
Extraction Method: Principal Component Analysis - Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.			
Rotation converged in 5 iterations.			

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η δεύτερη υπερ-μεταβλητή φαίνεται να αποτελείται από δυο μεταβλητές της δεύτερης συνιστώσας, που μάλιστα έχουν πολύ υψηλή συσχέτιση μεταξύ τους, με φορτίσεις πάνω από το 90%. Οι δύο αυτές μεταβλητές του αστικού χώρου που αξιολογούνται, είναι η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής και οι προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανικής δραστηριότητας. Ένα μέτριο ποσοστό συσχέτισης δείχνουν να έχουν και με το βαθμό καινοτομίας των



επιχειρήσεων, ωστόσο η τελευταία αυτή μεταβλητή τοποθετείται στην πρώτη υπερ-μεταβλητή, όπου προκύπτει να έχει μεγαλύτερη συσχέτιση. Συνεπώς, η δεύτερη υπερ-μεταβλητή σχετίζεται με τη διερεύνηση της κατάστασης στην υφιστάμενη και στη μελλοντική βιομηχανική δραστηριοποίηση (INDU) στις ελληνικές πόλεις.

Όσον αφορά στην τρίτη υπερ-μεταβλητή, αποτελείται από τρεις μεταβλητές (DISPWF) και είναι σύνθεση παραμέτρων που στην έρευνα πεδίου αξιολογούν, το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού, την πρόσβαση των επιχειρήσεων σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό και τις οικονομικές ανισότητες σε κάθε ελληνική πόλη. Υψηλότερη συσχέτιση φαίνεται να υπάρχει μεταξύ της παραμέτρου για το επίπεδο της μόρφωσης των εργαζομένων και των οικονομικών ανισοτήτων.

Συνολικά, οι τρεις υπερ-μεταβλητές που προκύπτουν από την παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη' του ερωτηματολογίου, είναι:

- ❖ 1<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: BUSSEMPLOY (επιχειρηματικό-επενδυτικό περιβάλλον και αγορά εργασίας)
- ❖ 2<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: INDU (επίπεδο και προοπτικές βιομηχανικής δραστηριότητας)
- ❖ 3<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: DISPWF (επίπεδο και πρόσβαση σε εργατικό δυναμικό και οικονομικές ανισότητες)

#### **5.4.4.6 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο' του ερωτηματολογίου**

Ο δείκτης KMO (Πίνακας 5.52), για την Ενότητα 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο' παίρνει την τιμή 0,792, η οποία είναι ικανοποιητική υποδηλώνοντας ότι ο πίνακας δεδομένων είναι κατάλληλος για την εφαρμογή της ανάλυσης των παραγόντων. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από τον έλεγχο σφαιρικότητας του Bartlett, οπότε και απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση, δηλαδή ο πίνακας συσχετίσεων δεν είναι ο μοναδιαίος (δηλ. οι μεταβλητές είναι συσχετισμένες μεταξύ τους) και συνεπώς το υπόδειγμα της παραγοντικής ανάλυσης είναι κατάλληλο (τιμή της ελεγχουσυνάρτησης = 1277,293 με 276 βαθμούς ελευθερίας).

<b>Πίνακας 5.52: Έλεγχοι KMO και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’</b>		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,792
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1277,293
	df	276,0
	Sig.	0,0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στον παρακάτω Πίνακα 5.53, καταγράφονται οι εταιρικότητες, δηλαδή σε ποιο βαθμό κάθε αρχική μεταβλητή συμβάλει στους κύριους άξονες. Οι επιδόσεις είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικές, αφού οι αρχικές μεταβλητές παρουσιάζουν επίπεδα συμβολής τουλάχιστον 60%, ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις το επίπεδο είναι άνω του 70%.

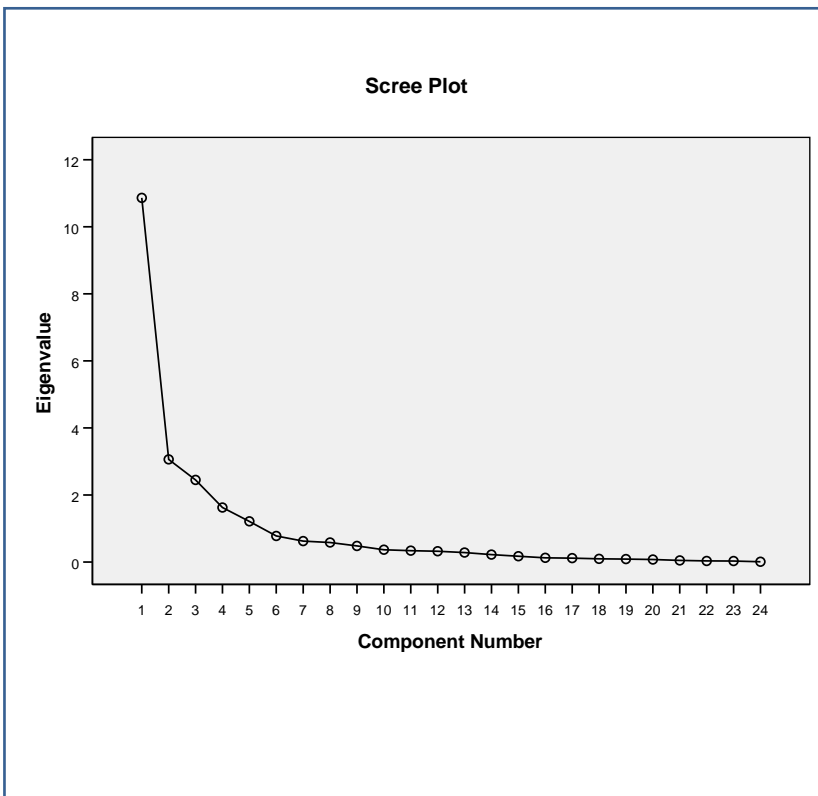
**Πίνακας 5.53: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’**

Μεταβλητές	Initial	Extraction
Η ποιότητα ζωής	1	0,799
Το αστικό (δομημένο) περιβάλλον	1	0,812
Το φυσικό περιβάλλον	1	0,839
Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)	1	0,773
Η εκπαίδευση	1	0,722
Οι υπηρεσίες υγείας	1	0,755
Οι πολιτιστικές δραστηριότητες	1	0,792
Η διαχείριση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, φεστιβάλ)	1	0,861
Ο βαθμός δραστηριοποίησης των κοινωνικών κινημάτων και οργανώσεων (π.χ. οικολογικές, φιλανθρωπικές)	1	0,773
Το επίπεδο φτώχειας	1	0,695
Οι συνθήκες εργασίας	1	0,734
Ο μέσος ημερήσιος δαπανούμενος χρόνος για τις μετακινήσεις	1	0,746
Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά σας (ανθρώπινος περίγυρος και αστικό-φυσικό περιβάλλον)	1	0,856
Οι διαπροσωπικές σχέσεις	1	0,755
Η ποιότητα ζωής για τα παιδιά	1	0,963
Η ποιότητα ζωής για τους ηλικιωμένους	1	0,954
Ο βαθμός κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών (ευκαιρίες απασχόλησης, συμμετοχή στα κοινά)	1	0,636
Οι σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες	1	0,822
Οι εντάσεις πολιτικού – κομματικού χαρακτήρα	1	0,602
Ο βαθμός εγκληματικότητας	1	0,904
Το επίπεδο ασφάλειας	1	0,782
Το επίπεδο ρατσισμού και ξενοφοβίας	1	0,846
Η συχνότητα ταραχών	1	0,914
Η αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια κτλ.)	1	0,876
Extraction Method: Principal Component Analysis.		

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το πλήθος των παραγόντων που θα χρησιμοποιηθούν βρέθηκε με χρήση του Γραφήματος (5.15) Ιδιοτιμών (Scree Plot) και επιβεβαιώθηκε και με το κριτήριο του Kaiser (Πίνακας 5.52). Οι ιδιοτιμές που είναι μεγαλύτερες της μονάδας είναι πέντε (5), οπότε και πρόκειται για μια πολύ ικανοποιητική συμπίεση του αριθμού των αρχικών μεταβλητών που είναι 24.

**Γράφημα 5.15: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.54 παρακάτω περιέχει τις ιδιοτιμές και το ποσοστό της διακύμανσης που κάθε ιδιοτιμή ερμηνεύει. Οι πέντε παράγοντες που προκύπτουν από την εφαρμογή της παραγοντικής ανάλυσης, με τη μέθοδο των κύριων συνιστωσών, φαίνεται να ερμηνεύουν το 80% περίπου της συνολικής μεταβλητότητας, ποσοστό ιδιαίτερα ικανοποιητικό.

**Πίνακας 5.54: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	10,863	45,260	45,260	10,863	45,260	45,260	6,549	27,286	27,286
2	3,062	12,757	58,017	3,062	12,757	58,017	4,639	19,330	46,616
3	2,449	10,202	68,219	2,449	10,202	68,219	3,422	14,257	60,873
4	1,626	6,775	74,994	1,626	6,775	74,994	2,494	10,390	71,264
5	1,212	5,051	80,045	1,212	5,051	80,045	2,108	8,782	80,045
6	0,778	3,243	83,288						
7	0,624	2,601	85,890						
8	0,582	2,426	88,316						
9	0,480	1,999	90,315						
10	0,367	1,530	91,845						
11	0,339	1,415	93,260						
12	0,322	1,341	94,601						
13	0,282	1,176	95,777						
14	0,222	0,925	96,702						
15	0,173	0,721	97,423						
16	0,126	0,523	97,947						
17	0,116	0,485	98,432						
18	0,095	0,396	98,828						
19	0,088	0,367	99,194						
20	0,076	0,315	99,509						
21	0,048	0,199	99,708						
22	0,032	0,135	99,844						
23	0,029	0,121	99,965						
24	0,008	0,035	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον παρακάτω Πίνακα 5.55, αποτυπώνονται οι φορτίσεις για κάθε μεταβλητή στις πέντε συνιστώσες - παράγοντες που προέκυψαν. Οι φορτίσεις βελτιώθηκαν και έγιναν περισσότερο ξεκάθαρες για κάθε συνιστώσα, έπειτα και από την ορθογωνική περιστροφή των παραγόντων κατά 6 φορές. Και σε αυτήν περίπτωση, έχουν αφαιρεθεί οι φορτίσεις οι οποίες έχουν τιμή μικρότερη της απόλυτης τιμής του 0,5, δηλαδή παρουσιάζουν μικρή συσχέτιση με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε παράγοντα, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή των υπερ-μεταβλητών. Ωστόσο, έχουν παραμείνει οι τιμές που ήταν πολύ κοντά στο 0,5 για τις μεταβλητές που τελικά είχαν παραπάνω συμμετοχή στη διακύμανση μιας άλλης συνιστώσας, αλλά και οι φορτίσεις των μεταβλητών που ήταν κοντά στο 5 σε παραπάνω από μία συνιστώσα, χωρίς να παρουσιάζουν σημαντική επιβάρυνση για κάποιον από τους παράγοντες.

Έτσι λοιπόν, παρατηρώντας το ύψος των επιβαρύνσεων σε κάθε συνιστώσα και το βαθμό συσχέτισης μεταξύ των αρχικών μεταβλητών, η πρώτη υπερ-μεταβλητή προκύπτει από το συνδυασμό 7 επί μέρους μεταβλητών. Αυτές με την σειρά τους, αφορούν ειδικότερα την αξιολόγηση της κατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος, των επιπέδων ρύπανσης και του μέσου ημερήσιου δαπανούμενου χρόνου για μετακινήσεις στον ελληνικό αστικό χώρο. Στην ίδια ομάδα, ανήκουν οι παράμετροι που εξετάζουν το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά, την ποιότητα των διαπροσωπικών σχέσεων, όπως και την ποιότητα ζωής για τα παιδιά και τους ηλικιωμένους. Σημειώνεται ότι η παράμετρος της αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας που νιώθουν οι κάτοικοι, παρουσίασε μια μέτρια επιβάρυνση κάτω του 60%, οπότε και επιλέγεται να μην συμμετέχει σε υπερ-μεταβλητή, αφού δεν δείχνει να έχει σημαντική συσχέτιση με τις υπόλοιπες αρχικές μεταβλητές. Συνολικά, η πρώτη υπερ-μεταβλητή αντιπροσωπεύει την αξιολόγηση της ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής στην καθημερινότητα των πόλεων (QUALIFENV), ενώ φαίνεται να έχει το μεγαλύτερο ειδικό βέρος στη συνολική μεταβλητότητα, αφού ερμηνεύει το 45,26% από τη διακύμανση της.

Η δεύτερη υπερ-μεταβλητή, συνίσταται στο συνδυασμό 5 από τις 24 αρχικές μεταβλητές, με υψηλές επιβαρύνσεις πάνω από 70%. Από την έρευνα του ερωτηματολογίου, αυτές σχετίζονται με τη διερεύνηση του επιπέδου και της επάρκειας των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και των πρωτοβουλιών ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς σε κάθε αστικό κέντρο. Επίσης, οι μεταβλητές αφορούν στην ποιότητα του αστικού δομημένου περιβάλλοντος και πιο συγκεκριμένα και στην αισθητική των δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων. Με τις παραπάνω μεταβλητές υψηλή συσχέτιση (71,8%) δείχνει και η αξιολόγηση του βαθμού δραστηριοποίησης των κοινωνικών κινημάτων και οργανώσεων. Οι μεταβλητές που αντιστοιχούν στην ποιότητα ζωής και στο βαθμό κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών δεν προκύπτει να έχουν σημαντική συσχέτιση με τις υπόλοιπες μεταβλητές, οπότε και σε εισάγονται στις υπερ-μεταβλητές. Σε γενικές γραμμές, η δεύτερη υπερ-μεταβλητή είναι η δεύτερη πιο σημαντική στην συνολική διακύμανση (12,76%) και εκφράζει κυρίως την αξιολόγηση των συνθηκών στο αστικό περιβάλλον και στο πλαίσιο πολιτισμού (URBENV CULT).

**Πίνακας 5.55: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’**

Rotated Component Matrix					
Μεταβλητές	Συνιστώσες				
	1	2	3	4	5
Το φυσικό περιβάλλον	<b>0,883</b>				
Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)	<b>0,784</b>				
Ο μέσος ημερήσιος δαπανούμενος χρόνος για τις μετακινήσεις	<b>0,763</b>				
Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά σας (ανθρώπινος περίγυρος και αστικό-φυσικό περιβάλλον)	<b>0,825</b>				
Οι διαπροσωπικές σχέσεις	<b>0,676</b>		0,494		
Η ποιότητα ζωής για τα παιδιά	<b>0,916</b>				
Η ποιότητα ζωής για τους ηλικιωμένους	<b>0,901</b>				
Το επίπεδο ασφάλειας	<b>0,592</b>				<b>0,394</b>
Οι πολιτιστικές δραστηριότητες		<b>0,876</b>			
Το αστικό (δομημένο) περιβάλλον	0,498	<b>0,709</b>			
Η διαχείριση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, φεστιβάλ)		<b>0,914</b>			
Ο βαθμός δραστηριοποίησης των κοινωνικών κινημάτων και οργανώσεων (π.χ. οικολογικές, φιλανθρωπικές)		<b>0,718</b>			
Η αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια κτλ.)	0,521	<b>0,766</b>			
Η ποιότητα ζωής	<b>0,515</b>	<b>0,587</b>			
Ο βαθμός κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών (ευκαιρίες απασχόλησης, συμμετοχή στα κοινά)		<b>0,535</b>	<b>0,495</b>		
Το επίπεδο φτώχειας		0,537	<b>0,604</b>		
Οι σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες	0,464		<b>0,743</b>		
Οι εντάσεις πολιτικού – κομματικού χαρακτήρα			<b>0,620</b>		
Το επίπεδο ρατσισμού και ξενοφοβίας			<b>0,838</b>		
Οι συνθήκες εργασίας		<b>0,444</b>	<b>0,497</b>		
Ο βαθμός εγκληματικότητας				<b>0,910</b>	
Η συχνότητα ταραχών				<b>0,928</b>	
Η εκπαίδευση					<b>0,743</b>
Οι υπηρεσίες υγείας					<b>0,812</b>
Extraction Method: Principal Component Analysis - Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.					
Rotation converged in 6 iterations.					

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Οι μεταβλητές που συνθέτουν την τρίτη υπερ-μεταβλητή, αντιστοιχούν αρχικά στην εξέταση του επιπέδου ρατσισμού και ξενοφοβίας σε κάθε πόλη, σε συνδυασμό με τις σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες. Το πλαίσιο συμπληρώνεται με τις μεταβλητές που ελέγχουν την ύπαρξη εντάσεων πολιτικού χαρακτήρα και το επίπεδο φτώχειας, με σημαντικές αλλά μικρότερες φορτίσεις (62,0% και 60,4% αντίστοιχα). Η παράμετρος της αξιολόγησης των

συνθηκών εργασίας, αν και πολύ σημαντική συνιστώσα του κοινωνικού πλαισίου, δεν δείχνει να έχει συσχετίζεται με τις υπόλοιπες μεταβλητές. Συνεπώς, η τρίτη υπερ-μεταβλητή αφορά κυρίως στη διερεύνηση του πλαισίου αλληλεπίδρασης με τους μετανάστες, σε συνδυασμό με το επίπεδο φτώχειας και τις κομματικές εντάσεις (MIGRAPOV).

Η τέταρτη υπερ-μεταβλητή αποτελείται από μόλις δύο μεταβλητές, με πολύ υψηλή συσχέτιση μεταξύ τους (άνω του 90%), και σχετίζεται με την εξέταση του βαθμού ύπαρξης ταραχών και εγκληματικών δραστηριοτήτων στις ελληνικές πόλεις (URBCRIME). Η πέμπτη και τελευταία υπερ-μεταβλητή περιλαμβάνει τις παραμέτρους που ελέγχουν την ποιότητα των υπηρεσιών εκπαίδευσης και υγείας (HEDUSERV).

Συνοψίζοντας τις υπερ-μεταβλητές που προέκυψαν για την Ενότητα 'Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο', η ανάλυση των παραγόντων ανέδειξε τις εξής:

- ❖ 1<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: QUALIFENV (ποιότητα ζωής, φυσικό περιβάλλον και ανθρώπινος περίγυρος)
- ❖ 2<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: URBENCULT (αστικό περιβάλλον και πλαίσιο πολιτισμού)
- ❖ 3<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: MIGRAPOV (σχέσεις με τους μετανάστες και επίπεδο φτώχειας)
- ❖ 4<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: URBCRIME (βαθμός εγκληματικότητας και ταραχές)
- ❖ 5<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: HEDUSERV: (υπηρεσίες εκπαίδευσης και υγείας).

#### **5.4.4.7 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα 'Πολιτικό πλαίσιο' του ερωτηματολογίου**

Στην περίπτωση της Ενότητας 'Πολιτικό πλαίσιο' της έρευνας πεδίου, ο δείκτης ΚΜΟ (Πίνακας 5.56) παίρνει την τιμή 0,746, η οποία είναι ικανοποιητική υποδηλώνοντας ότι ο πίνακας δεδομένων είναι κατάλληλος για την εφαρμογή της ανάλυσης των παραγόντων. Από τον έλεγχο σφαιρικότητας του Bartlett απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση, και συνεπώς το υπόδειγμα της παραγοντικής ανάλυσης είναι κατάλληλο (τιμή της ελεγχοσυνάρτησης = 489,850 με 55 βαθμούς ελευθερίας).

**Πίνακας 5.56: ‘Έλεγχοι KMO και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Πολιτικό πλαίσιο’**

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	0,746	
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	480,850
	df	55,0
	Sig.	0,0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε ότι αφορά τις εταιρικότητες, δηλαδή σε ποιο βαθμό κάθε αρχική μεταβλητή συμβάλει στους κύριους άξονες, από τον Πίνακα 5.57 παρατηρείται ότι οι επιδόσεις είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικές, αφού οι βαθμοί είναι τουλάχιστον 0,67 για τις 10 από τις 11 μεταβλητές και 0,54 για την ‘πολιτική προβολή της πόλης’, που είναι επίδοση αποδεκτή.

**Πίνακας 5.57: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Πολιτικό πλαίσιο’**

Μεταβλητές	Initial	Extraction
Η λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών (Δήμος, Νομαρχία, Περιφέρεια)	1	0,825
Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης	1	0,867
Η πολιτική πολεοδομικού σχεδιασμού	1	0,806
Η πολιτική αναπτυξιακού σχεδιασμού	1	0,759
Η πολιτική προβολής της πόλης	1	0,540
Η δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων	1	0,654
Οι μηχανισμοί απορρόφησης κονδυλίων στην πόλη σας (είτε από το κράτος είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση)	1	0,911
Η αξιοποίηση των συγκεκριμένων κονδυλίων της Ε.Ε. κατά την τελευταία δεκαετία προς όφελος της πόλης	1	0,932
Βαθμός συμμετοχής Πολιτών στη λήψη αποφάσεων	1	0,790
Βαθμός συμμετοχής Επιχειρήσεων στη λήψη αποφάσεων	1	0,672
Βαθμός συμμετοχής Κοινωνικών οργανώσεων στη λήψη αποφάσεων	1	0,739

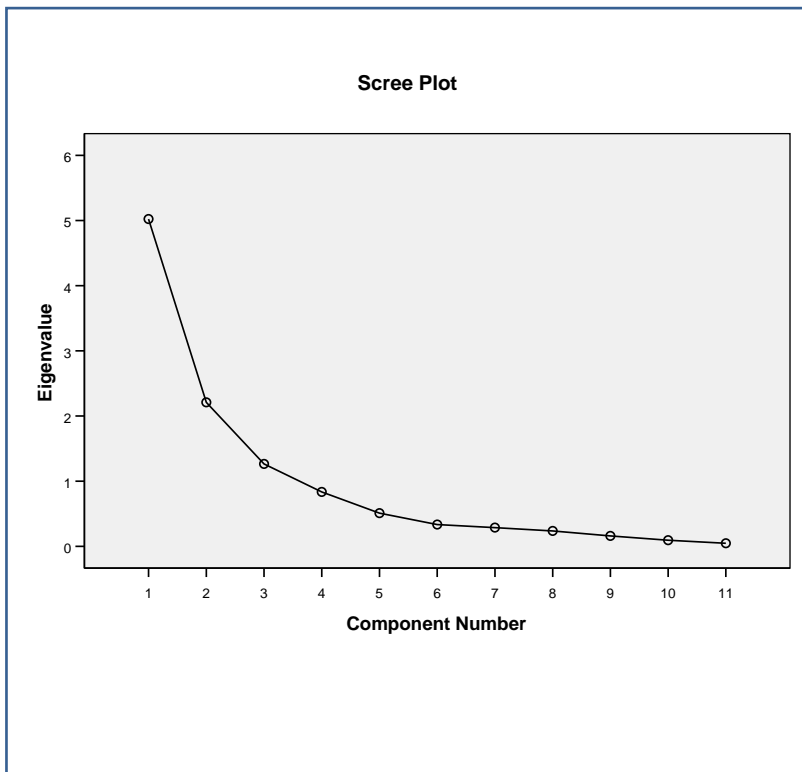
Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όπως και στις προηγούμενες Ενότητες, το πλήθος των παραγόντων που θα χρησιμοποιηθούν βρέθηκε με χρήση του Γραφήματος (5.16) Ιδιοτιμών (Scree Plot) και επιβεβαιώθηκε και με το κριτήριο του Kaiser (Πίνακας 5.56). Οι ιδιοτιμές που είναι μεγαλύτερες της μονάδας είναι τρεις (3).



**Γράφημα 5.16: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό πλαίσιο’**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.58 παρακάτω περιέχει τις ιδιοτιμές και το ποσοστό της διακύμανσης που κάθε ιδιοτιμή ερμηνεύει. Όπως φάνηκε και από το Scree Plot, οι σημαντικότεροι παράγοντες που προκύπτει να ξεπερνά η ιδιοτιμή τους την τιμή του 1 είναι τρεις (3) και ερμηνεύουν το 77,24% περίπου της συνολική διακύμανσης, ποσοστό αρκετά ικανοποιητικό. Επιπλέον, σημειώνεται ότι από τις 11 αρχικές μεταβλητές προέκυψαν 3 παράγοντες, οπότε και προέκυψε σημαντική συμπίεση του αρχικού αριθμού.

**Πίνακας 5.58: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα ‘Πολιτικό πλαίσιο’**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	5,022	45,658	45,658	5,022	45,658	45,658	3,083	28,028	28,028
2	2,210	20,087	65,746	2,210	20,087	65,746	2,828	25,705	53,733
3	1,264	11,495	77,240	1,264	11,495	77,240	2,586	23,507	77,240
4	0,835	7,590	84,830						
5	0,509	4,628	89,459						
6	0,335	3,042	92,501						
7	0,288	2,616	95,117						
8	0,236	2,148	97,265						
9	0,160	1,451	98,716						
10	0,094	0,854	99,571						
11	0,047	0,429	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η συμπεριφορά της κάθε μεταβλητής, δηλαδή ο βαθμός στον οποίο η κάθε μεταβλητή συμμετέχει σε κάθε συνιστώσα, παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 5.59. Σε γενικές γραμμές παρατηρείται ότι οι δύο πρώτες υπερ-μεταβλητές αποτελούνται από 4 αρχικές μεταβλητές, η τρίτη από δύο μεταβλητές, ενώ η παράμετρος του ερωτηματολογίου που ελέγχει τις πολιτικές προβολής κάθε ελληνικής πόλης, επιλέγεται να μην αξιοποιηθεί σε κάποια υπερ-μεταβλητή, αφού παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο (κάτω από 60%) επιβάρυνσης σε κάθε συνιστώσα.

Προχωρώντας λοιπόν στην σύνθεση των υπερ-μεταβλητών, η πρώτη δείχνει να περιλαμβάνει τις παραμέτρους που αξιολογούν κυρίως το βαθμό συμμετοχικότητας των διαφόρων κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων (πολίτες, επιχειρήσεις, κοινωνικές οργανώσεις) και έπειτα τη δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων (PARTYCIP). Σύμφωνα και με τον προηγούμενο Πίνακα, ο πρώτος παράγοντας δείχνει να συγκεντρώνει την μεγαλύτερη βαρύτητα, αφού ερμηνεύει το 45,6% περίπου της συνολικής διακύμανσης.

Η δεύτερη υπερ-μεταβλητή συγκεντρώνει τις συνιστώσες του ερωτηματολογίου που διερευνούν το επίπεδο της λειτουργίας και της αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Στο ίδιο πνεύμα, εντάσσονται και μεταβλητές για την αξιολόγηση των πολιτικών πολεοδομικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού που εφαρμόζονται στα ελληνικά αστικά κέντρα (PUBPOLSECT).

**Πίνακας 5.59: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα 'Οικονομία και Ανάπτυξη'**

<b>Rotated Component Matrix</b>			
<b>Μεταβλητές</b>	<b>Συνιστώσες</b>		
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Η δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων	<b>0,655</b>		
Βαθμός συμμετοχής Πολιτών στη λήψη αποφάσεων	<b>0,843</b>		
Βαθμός συμμετοχής Επιχειρήσεων στη λήψη αποφάσεων	<b>0,698</b>		
Βαθμός συμμετοχής Κοινωνικών οργανώσεων στη λήψη αποφάσεων	<b>0,819</b>	0,055	0,255
Η λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών (Δήμος, Νομαρχία, Περιφέρεια)		<b>0,815</b>	
Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης		<b>0,851</b>	
Η πολιτική πολεοδομικού σχεδιασμού		<b>0,829</b>	
Η πολιτική αναπτυξιακού σχεδιασμού	0,532	<b>0,664</b>	
Οι μηχανισμοί απορρόφησης κονδυλίων στην πόλη σας (είτε από το κράτος είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση)			<b>0,897</b>
Η αξιοποίηση των συγκεκριμένων κονδυλίων της Ε.Ε. κατά την τελευταία δεκαετία προς όφελος της πόλης			<b>0,922</b>
Η πολιτική προβολής της πόλης	<b>0,438</b>		<b>0,575</b>
Extraction Method: Principal Component Analysis - Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.			
Rotation converged in 6 iterations.			

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τέλος, η τρίτη υπερ-μεταβλητή εμπεριέχει δύο παραμέτρους με πολύ υψηλή συσχέτιση, που εξετάζουν την αποτελεσματικότητα των μηχανισμών απορρόφησης των ευρωπαϊκών πόρων και το βαθμό αποδοτικής αξιοποίησης τους για την ανάπτυξη του αστικού χώρου (USEFUND). Συνολικά, οι τρεις υπερ-μεταβλητές που προκύπτουν από την παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα 'Πολιτικό πλαίσιο' του ερωτηματολογίου, είναι:

- ❖ 1<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: PARTYCIP (κοινωνική συμμετοχικότητα και πολιτικά κόμματα)
- ❖ 2<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: PUBPOLSECT (πολιτικές αστικής ανάπτυξης και αυτοδιοίκηση)
- ❖ 3<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: USEFUND (απορρόφηση και αξιοποίηση ευρωπαϊκών πόρων)

#### **5.4.4.8 Παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα 'Προσδοκίες' του ερωτηματολογίου**

Η τελευταία Ενότητα για την οποία εφαρμόζεται η ανάλυση παραγόντων, αφορά στις προσδοκίες και στην εκτίμηση για τις μελλοντικές εξελίξεις σε μια σειρά από επιλεγμένες παραμέτρους που προσδιορίζουν το επίπεδο ανάπτυξης στον ελληνικό αστικό χώρο. Έτσι λοιπόν, ο δείκτης ΚΜΟ παίρνει την τιμή 0,878, η οποία είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική

υποδηλώνοντας ότι ο πίνακας δεδομένων είναι κατάλληλος για παραγοντική ανάλυση. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από τον έλεγχο σφαιρικότητας του Bartlett, οπότε και απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση, όπου η τιμή της ελεγχοσυνάρτησης είναι 1277,293 με 276 βαθμούς ελευθερίας (Πίνακας 5.60).

**Πίνακας 5.60: Έλεγχοι KMO και Bartlett για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Προσδοκίες’**

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,878
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	959,663
	df	120,0
	Sig.	0,0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στον παρακάτω Πίνακα 5.61, καταγράφονται οι εταιρικότητες, όπου οι επιδόσεις είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικές, αφού οι αρχικές μεταβλητές παρουσιάζουν επίπεδα συμβολής τουλάχιστον 70%, με εξαίρεση την παράμετρο για την τουριστική κίνηση στις πόλεις, όπου η συμμετοχή είναι 46,2%, ωστόσο γίνεται αποδεκτή, μιας και το υπόδειγμα έχει υψηλό δείκτη καταλληλότητας KMO.

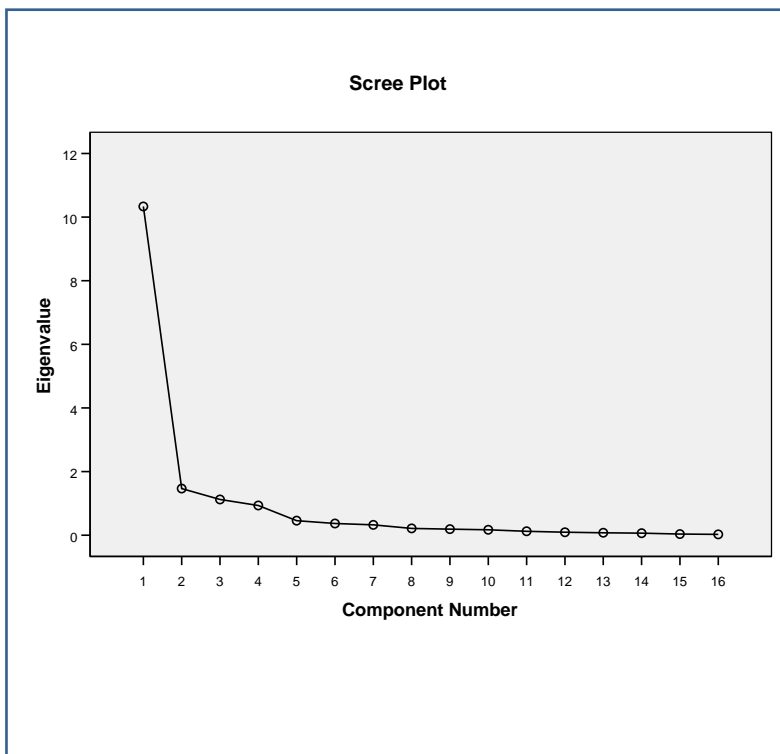
**Πίνακας 5.61: Εταιρικότητες (Communalities) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Προσδοκίες’**

Μεταβλητές	Initial	Extraction
Το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα	1	0,808
Η ποιότητα ζωής	1	0,814
Η δυνατότητα εύρεσης εργασίας	1	0,919
Το επίπεδο ανεργίας	1	0,928
Οι οικονομικές ανισότητες	1	0,703
Οι επιδόσεις των τοπικών επιχειρήσεων	1	0,807
Οι ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	1	0,925
Η δυνατότητα προσέλκυσης ξένων επενδύσεων	1	0,847
Η τουριστική κίνηση της πόλης	1	0,462
Οι αστικές υποδομές στην πόλη σας (οδικό δίκτυο, συγκοινωνίες)	1	0,765
Η οργάνωση της πόλης σας	1	0,860
Η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος	1	0,911
Η ένταση των κοινωνικών προβλημάτων	1	0,737
Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης	1	0,764
Η αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. προς όφελος της πόλης	1	0,796
Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας	1	0,877
Extraction Method: Principal Component Analysis.		

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το πλήθος των παραγόντων που θα χρησιμοποιηθούν βρέθηκε με χρήση του Γραφήματος Ιδιοτιμών (Scree Plot) και επιβεβαιώθηκε και με το κριτήριο του Kaiser (Πίνακας 5.60). Οι ιδιοτιμές που είναι μεγαλύτερες της μονάδας είναι τρεις (3), οπότε και πρόκειται για μια πολύ ικανοποιητική συμπίεση του αριθμού των αρχικών μεταβλητών που είναι 16.

**Γράφημα 5.17: Γράφημα Ιδιοτιμών (Scree Plot) για τα δεδομένα της Ενότητας ‘Προσδοκίες’**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο Πίνακας 5.62 παρακάτω περιέχει τις ιδιοτιμές και το ποσοστό της διακύμανσης που κάθε ιδιοτιμή ερμηνεύει. Οι τρεις παράγοντες που προκύπτουν από την εφαρμογή της παραγοντικής ανάλυσης, με τη μέθοδο των κύριων συνιστωσών, φαίνεται να ερμηνεύουν το 81% περίπου της συνολικής μεταβλητότητας, ποσοστό αρκετά υψηλό.

**Πίνακας 5.62: Ερμηνεία της συνολικής διακύμανσης για την Ενότητα ‘Προσδοκίες’**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	10,335	64,591	64,591	10,335	64,591	64,591	5,386	33,661	33,661
2	1,465	9,159	73,750	1,465	9,159	73,750	5,067	31,670	65,331
3	1,123	7,021	80,771	1,123	7,021	80,771	2,470	15,440	80,771
4	0,933	5,834	86,605						
5	0,457	2,856	89,461						
6	0,368	2,300	91,761						
7	0,325	2,031	93,793						
8	0,214	1,336	95,129						
9	0,190	1,187	96,316						
10	0,170	1,064	97,381						
11	0,123	0,771	98,152						
12	0,093	0,584	98,736						
13	0,077	0,480	99,216						
14	0,064	0,400	99,616						
15	0,036	0,227	99,843						
16	0,025	0,157	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στον παρακάτω Πίνακα 5.63, αποτυπώνονται οι φορτίσεις για κάθε μεταβλητή στις τρεις συνιστώσες - παράγοντες που προέκυψαν. Οι φορτίσεις βελτιώθηκαν και έγιναν περισσότερο ξεκάθαρες για κάθε συνιστώσα, έπειτα και από την ορθογωνική περιστροφή των παραγόντων κατά 5 φορές. Και σε αυτήν περίπτωση, έχουν αφαιρεθεί οι φορτίσεις οι οποίες έχουν τιμή μικρότερη της απόλυτης τιμής του 0,5, δηλαδή παρουσιάζουν μικρή συσχέτιση με τις υπόλοιπες μεταβλητές σε κάθε παράγοντα, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή των υπερ-μεταβλητών. Συνοπτικά, παρατηρείται ότι η πρώτη υπερ-μεταβλητή αποτελείται από 7 αρχικές μεταβλητές, η δεύτερη από 5 μεταβλητές και η τρίτη από 3 μεταβλητές. Η παράμετρος του ερωτηματολογίου που ελέγχει τις προσδοκίες για την τουριστική κίνηση κάθε ελληνικής πόλης, επιλέγεται να μην αξιοποιηθεί σε κάποια υπερ-μεταβλητή, αφού παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο (κάτω από 45%) επιβάρυνσης σε κάθε συνιστώσα.

Έτσι λοιπόν, παρατηρώντας το ύψος των επιβαρύνσεων σε κάθε συνιστώσα και το βαθμό συσχέτισης μεταξύ των αρχικών μεταβλητών, η συμμετοχή των επί μέρους μεταβλητών στην πρώτη υπερ-μεταβλητή δείχνει να είναι ικανοποιητική με φορτίσεις μεταξύ 67% και 93%. Στο πλαίσιο αυτό, συνίσταται σε παραμέτρους που αξιολογούν τις μελλοντικές εξελίξεις για το εισόδημα, την αγορά εργασίας, τις οικονομικές ανισότητες και το επιχειρηματικό και

επενδυτικό περιβάλλον στα ελληνικά αστικά κέντρα. Εκφράζει ουσιαστικά την εκτίμηση από το δείγμα, για τις προσδοκίες στις παραμέτρους οικονομικού και επιχειρηματικού περιεχομένου (ECBUSPRED). Η πρώτη υπερ-μεταβλητή αναδεικνύεται να επηρεάζει κυρίαρχα τη συνολική διακύμανση του υποδείγματος, αφού το ποσοστό ερμηνείας είναι περίπου 65%.

**Πίνακας 5.63: Οι φορτίσεις (loadings) για τους 3 παράγοντες μετά την Varimax περιστροφή, για την ενότητα ‘Προσδοκίες’**

Rotated Component Matrix			
Μεταβλητές	Συνιστώσες		
	1	2	3
Το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα	<b>0,676</b>	0,545	
Η δυνατότητα εύρεσης εργασίας	<b>0,829</b>		
Το επίπεδο ανεργίας	<b>0,933</b>		
Οι οικονομικές ανισότητες	<b>0,811</b>		
Οι επιδόσεις των τοπικών επιχειρήσεων	<b>0,705</b>		
Οι ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	<b>0,756</b>	0,568	
Η δυνατότητα προσέλκυσης ξένων επενδύσεων	<b>0,692</b>	0,602	
Η τουριστική κίνηση της πόλης	<b>0,348</b>	<b>0,421</b>	<b>0,404</b>
Οι αστικές υποδομές στην πόλη σας (οδικό δίκτυο, συγκοινωνίες)		<b>0,753</b>	
Η οργάνωση της πόλης σας		<b>0,709</b>	
Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης		<b>0,789</b>	
Η αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. προς όφελος της πόλης		<b>0,857</b>	
Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας		<b>0,858</b>	
Η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος			<b>0,931</b>
Η ένταση των κοινωνικών προβλημάτων			<b>0,654</b>
Η ποιότητα ζωής	0,514		<b>0,614</b>
Extraction Method: Principal Component Analysis - Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.			
Rotation converged in 5 iterations.			

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εν συνεχεία, η δεύτερη υπερ-μεταβλητή συναποτελείται από συνιστώσες που προσδιορίζουν τις προβλέψεις των ερωτώμενων για το αστικό περιβάλλον, οργάνωση και υποδομές, για το βαθμό δικτύωσης των πόλεων, όπως και τις επιδόσεις της τοπικής διοίκησης για εφαρμογή αναπτυξιακών δράσεων. Συνεπώς, αυτή η υπερ-μεταβλητή αντιπροσωπεύει την εκτίμηση των προσδοκιών για τις αστικές υποδομές και την αποτελεσματικότητα της αυτοδιοίκησης (INFRGOVPRED).

Η τρίτη και τελευταία υπερ-μεταβλητή αυτής της ενότητας, εμπεριέχει μεταβλητές που αξιολογούν την μελλοντική κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος, των κοινωνικών προβλημάτων και της ποιότητας ζωής γενικότερα, δείχνει να αφορά περισσότερο την ποιότητα των συνθηκών διαβίωσης στις πόλεις (LIFENVPRED).

Συνοψίζοντας, οι τρεις υπερ-μεταβλητές που προκύπτουν από την παραγοντική ανάλυση για την Ενότητα 'Προσδοκίες' του ερωτηματολογίου, είναι:

- ❖ 1<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: ECBUSPRED (προσδοκίες για οικονομική κατάσταση, αγορά εργασίας και επιχειρηματικό - επενδυτικό περιβάλλον)
- ❖ 2<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: INFRGOVPRED (προσδοκίες για αστική οργάνωση και υποδομές και επιδόσεις αυτοδιοίκησης)
- ❖ 3<sup>η</sup> Υπερ-μεταβλητή: LIFENVPRED (προσδοκίες για φυσικό περιβάλλον και ποιότητα ζωής)

Έτσι λοιπόν, ως κατακλείδα της διαδικασίας εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης στα δεδομένα της έρευνας ερωτηματολογίου, παρακάτω παρατίθεται ο συγκεντρωτικός Πίνακας 5.64 με τα ακρωνύμια των 20 υπερ-μεταβλητών που προέκυψαν τελικά, σε αντιστοίχιση και με το περιεχόμενο το οποίο αξιολογούν.



**Πίνακας 5.64: οι 20 Υπερ-μεταβλητές που προέκυψαν από την Παραγοντική ανάλυση**

<i>a/a</i>	<i>Υπερ-Μεταβλητές</i>	<i>Περιεχόμενο που αξιολογούν</i>
<b>Ενότητα: Υποδομές</b>		
1	URBTRANET	αστικό οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο
2	EDUHEAL	υποδομές υγείας και Α'-Β' βαθμιας εκπαίδευσης
3	CULTOPARK	υποδομές πολιτισμού, τουρισμού και αστικού πρασίνου
4	TERTEDU	υποδομές Γ' βαθμιας εκπαίδευσης
<b>Ενότητα: Αγορά Γης</b>		
5	REALEST	τιμές αγοράς και ενοικίασης ακινήτων στις πόλεις
6	VACPROP	ποσοστό αναξιοποίητων ακινήτων στις πόλεις
<b>Ενότητα: Οικονομία και Ανάπτυξη</b>		
7	BUSSEMPLOY	επιχειρηματικό-επενδυτικό περιβάλλον και αγορά εργασίας
8	INDU	επίπεδο και προοπτικές βιομηχανικής δραστηριότητας
9	DISPWF	επίπεδο και πρόσβαση σε εργατικό δυναμικό και οικονομικές ανισότητες
<b>Ενότητα: Αστικό Περιβάλλον και Κοινωνικό Πλαίσιο</b>		
10	QUALIFENV	ποιότητα ζωής, φυσικό περιβάλλον και ανθρώπινος περίγυρος
11	URBENCULT	αστικό περιβάλλον και πλαίσιο πολιτισμού
12	MIGRAPOV	σχέσεις με τους μετανάστες και επίπεδο φτώχειας
13	URBCRIME	βαθμός εγκληματικότητας και ταραχές
14	HEDUSERV	υπηρεσίες εκπαίδευσης και υγείας
<b>Ενότητα: Πολιτικό Πλαίσιο</b>		
15	PARTYCIP	κοινωνική συμμετοχικότητα και πολιτικά κόμματα
16	PUBPOLSECT	πολιτικές αστικής ανάπτυξης και αυτοδιοίκηση
17	USEFUND	απορρόφηση και αξιοποίηση ευρωπαϊκών πόρων
<b>Ενότητα: Προσδοκίες</b>		
18	ECBUSPRED	προσδοκίες για οικονομική κατάσταση, αγορά εργασίας και επιχειρηματικό - επενδυτικό περιβάλλον
19	INFRGOVPRED	προσδοκίες για αστική οργάνωση και υποδομές και επιδόσεις αυτοδιοίκησης
20	LIFENVPRED	προσδοκίες για φυσικό περιβάλλον και ποιότητα ζωής
Πηγή: Ίδια επεξεργασία		

### **5.4.5 Ανάλυση κατά Συστάδες (Cluster Analysis) για τα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου**

Κατόπιν εφαρμογής της παραγοντικής ανάλυσης στα δεδομένα του ερωτηματολογίου, κρίνεται απαραίτητη εφαρμογή μιας ακόμα εξειδικευμένης τεχνικής στατιστικής επεξεργασίας, η ανάλυση κατά συστάδες, η οποία αξιοποιώντας τις υπερ-μεταβλητές που έχουν πρωτίτερα αναδειχθεί, συμβάλλει στην κατηγοριοποίηση των ελληνικών πόλεων σε κατάλληλο αριθμό ομάδων.

#### **5.4.5.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την Ανάλυση κατά Συστάδες (Cluster Analysis)**

Η ανάλυση κατά συστάδες (cluster analysis) είναι ένα βασικό εργαλείο για τμηματοποίηση δεδομένων και δημιουργία ομάδων. Είναι μια διερευνητική στατιστική τεχνική σχεδιασμένη για τον εντοπισμό εσωτερικών σχέσεων στα δεδομένα. Η ιδέα της ανάλυσης κατά συστάδες βασίζεται στην απλή λογική ότι: «τα δεδομένα μπορούν να διαχωριστούν σε ομάδες βάση της απόστασης μεταξύ τους».

Η ανάλυση κατά συστάδες χρησιμοποιείται για να ομαδοποιήσει ή να τμηματοποιήσει τις παρατηρήσεις έτσι ώστε (Sharma, 1995):

- Κάθε ομάδα να είναι ομοιογενής με βάση κάποια χαρακτηριστικά, ώστε οι παρατηρήσεις να είναι όμοιες μεταξύ τους.
- Κάθε ομάδα να είναι διαφορετική από την άλλη με βάση τα χαρακτηριστικά τους.

Το βασικό κριτήριο της ανάλυσης είναι η απόσταση. Βάσει της λογικής της ανάλυσης κατά συστάδες, οι κοντινές παρατηρήσεις θα ανήκουν στην ίδια ομάδα, ενώ οι μακρινές παρατηρήσεις θα ανήκουν σε διαφορετικές ομάδες.

Οι βασικότερες και πιο διαδεδομένες προσεγγίσεις είναι (Μαύρου, 2012):

- Ιεραρχικές μέθοδοι: Οι ομάδες σχηματίζονται σταδιακά, είτε με συνένωση μικρότερων ομάδων σχηματίζοντας συνεχώς μεγαλύτερες ομάδες μέχρι να προκύψουν όλα τα δεδομένα σε μια ομάδα (*συσσωρευτικές μέθοδοι*), είτε με διαίρεση ομάδων σε μικρότερες μέχρι να προκύψει μια κατάσταση, όπου κάθε παρατήρηση να είναι από μόνη της μια ομάδα (*διαιρετικές μέθοδοι*).

- Μη ιεραρχικές μέθοδοι: Τα δεδομένα διαιρούνται σε  $k$  τμήματα. Κάθε ένα από τα τμήματα αυτά αντιστοιχεί σε μία ομάδα. Σε αντίθεση, λοιπόν, με τις ιεραρχικές μεθόδους ο αριθμός των ομάδων που θα δημιουργηθούν θα πρέπει να είναι γνωστός εκ των προτέρων.

Στόχος της ανάλυσης κατά συστάδες είναι οι ομαδοποιήσεις των παρατηρήσεων, έτσι ώστε οι ομάδες να είναι όσο ομοιογενείς είναι δυνατόν, βάσει των μεταβλητών που συμμετέχουν στην ανάλυση. Το πρώτο βήμα της ανάλυσης είναι η επιλογή του μέτρου ομοιότητας που θα χρησιμοποιηθεί. Έπειτα, επιλέγεται το είδος της τεχνικής ομαδοποίησης που θα χρησιμοποιηθεί (ιεραρχική ή μη ιεραρχική). Το τρίτο βήμα είναι η επιλογή της μεθόδου του είδους ομαδοποίησης που έχει επιλεγεί. Το τέταρτο βήμα είναι η επιλογή του αριθμού των ομάδων που θα δημιουργηθούν και τέλος ακολουθεί η ερμηνεία των ομάδων που δημιουργήθηκαν.

Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί η έννοια της ‘απόστασης’ και κατ’ επέκταση της ‘ομοιότητας’ (Μαύρου, 2012). Η απόσταση είναι μια θεμελιώδης έννοια στην πολυμεταβλητή ανάλυση και όχι μόνο, για την ανάλυση δεδομένων. Σκοπός της απόστασης είναι να μετρήσει κανείς πόσο απέχουν δύο παρατηρήσεις, να ποσοτικοποιήσει δηλαδή αν μοιάζουν ή όχι οι παρατηρήσεις. Γίνεται κατανοητό πως ένα μέτρο απόστασης μπορεί να μετασχηματιστεί σε μέτρο ομοιότητας και το αντίστροφο. Από στατιστική άποψη, η απόσταση επιτρέπει τις συγκρίσεις ανάμεσα στις μεταβλητές, αλλά το βασικό της μειονέκτημα είναι ότι αγνοεί τις συνδιακυμάνσεις μεταξύ των μεταβλητών,

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες ιεραρχικών μεθόδων: οι συσσωρευτικές μέθοδοι (agglomerative methods) και οι διαιρετικές μέθοδοι (divisive methods).

Οι ιεραρχικές μέθοδοι, επειδή σε κάθε βήμα χρησιμοποιούν έναν πίνακα αποστάσεων, δηλαδή τις αποστάσεις όλων των παρατηρήσεων από τις υπόλοιπες, χρειάζονται πολύ χρόνο και χώρο στον υπολογιστή και για αυτό είναι ασύμφορες για μεγάλα σετ δεδομένων. Ο στόχος των μη ιεραρχικών μεθόδων είναι να ομαδοποιήσουν τις  $n$  μονάδες των δεδομένων σε  $k$  ομάδες, όπου το  $k$  είναι καθορισμένο από την αρχή. Αυτό αποτελεί έναν περιορισμό της μεθόδου, καθώς είτε πρέπει να τρέξει κανείς τον αλγόριθμο με διαφορετικές επιλογές ως προς το πλήθος των ομάδων, είτε πρέπει με κάποιον άλλο τρόπο να έχουμε καταλήξει στον αριθμό των ομάδων.

Ο μηχανισμός λειτουργίας των περισσότερων μη ιεραρχικών μεθόδων είναι:

- να θεωρούν  $k$  συγκεκριμένα άτομα (μητρικά σημεία- seed points) και γύρω από αυτά να ταξινομηθούν τα υπόλοιπα στοιχεία έως ότου διαμορφωθούν οι επιθυμητές ομάδες, ή
- να ξεκινούν με ένα αρχικό διαμερισμό (initial partition) των ατόμων σε  $k$  ομάδες και στη συνέχεια να μετακινούν τις παρατηρήσεις μεταξύ των ομάδων έως ότου πετύχουν τον καλύτερο διαμερισμό.

Μία από τις πιο δημοφιλείς μη ιεραρχικές μεθόδους είναι η K-Means μέθοδος (Johnson & Wichern, 1998). Ο αλγόριθμος k-means ανήκει σε μια μεγάλη οικογένεια αλγορίθμων ομαδοποίησης που είναι γνωστοί ως αλγόριθμοι διαμέρισης (partitioning algorithms). Ουσιαστικά, οι αλγόριθμοι είναι έτσι φτιαγμένοι ώστε να διαμερίζουν το πολυεπίπεδο που δημιουργούν τα δεδομένα σε περιοχές και να αντιστοιχούν μια περιοχή σε κάθε ομάδα. Η μέθοδος θεωρεί ότι ο αριθμός των ομάδων που θα προκύψουν είναι γνωστός εκ των προτέρων. Αυτό αποτελεί έναν περιορισμό της μεθόδου, καθώς είτε πρέπει να τρέξει κανείς τον αλγόριθμο με διαφορετικές επιλογές ως προς το πλήθος των ομάδων, είτε πρέπει με κάποιον άλλο τρόπο να έχει εκτιμηθεί ο αριθμός των ομάδων.

Η μέθοδος δουλεύει επαναληπτικά. Χρησιμοποιεί την έννοια του κέντρου της ομάδας και στη συνέχεια κατατάσσει τις παρατηρήσεις ανάλογα με την απόσταση τους από τα κέντρα όλων των ομάδων. Το κέντρο της ομάδας είναι η μέση τιμή για κάθε μεταβλητή όλων των παρατηρήσεων των ομάδων, δηλαδή αντιστοιχεί στο διάνυσμα των μέσων.

Ο αλγόριθμος k-means για την ταξινόμηση  $n$  παρατηρήσεων σε  $k$  ομάδες αποτελείται από τα ακόλουθα βήματα (Johnson και Wichern, 1998· Κούτρας, 2008).

Βήμα 1ο. Καθορισμός ενός αρχικού συνόλου από  $k$  μητρικά σημεία χρησιμοποιώντας  $k$  από τις  $n$  παρατηρήσεις που είναι διαθέσιμες.

Βήμα 2ο. Κατάταξη κάθε μίας από τις εναπομένουσες  $n-k$  παρατηρήσεις στην ομάδα της οποίας το κέντρο έχει τη μικρότερη απόσταση από την παρατήρηση. Μετά από κάθε τοποθέτηση, υπολογισμός ξανά του κέντρου βάρους της αλλαγμένης πλέον ομάδας.

Βήμα 3ο. Όταν όλες οι παρατηρήσεις έχουν τοποθετηθεί σε ομάδες μέσω του βήματος 2, θεωρούνται τα νέα κέντρα βάρους ως μητρικά σημεία και εκτελείται μια ακόμη σάρωση στα δεδομένα, τοποθετώντας κάθε παρατήρηση στο πλησιέστερο μητρικό σημείο.

Αυτός ο αλγόριθμος είναι ιδιαίτερα γρήγορος, αφού στην πράξη τερματίζει συνήθως μετά από σχετικά λίγες επαναλήψεις. Αυτό τον κάνει ιδιαίτερα χρήσιμο για τις περιπτώσεις που

απαιτείται ομαδοποίηση σε μεγάλα σύνολα δεδομένων. Επίσης, δεν χρειάζεται να κρατά στη μνήμη πολλά στοιχεία και επομένως δεν απαιτεί τεράστιες χωρητικότητες και μεγάλη υπολογιστική ισχύ. Το μεγάλο μειονέκτημα του αλγορίθμου είναι ότι εξαρτάται από τα αρχικά μητρικά σημεία ή τις αρχικές διαμερίσεις, τα οποία αν δεν είναι σωστά επιλεγμένα μπορεί να οδηγήσουν σε εντελώς διαφορετική ομαδοποίηση από τη φυσική ομαδοποίηση που υπάρχει στα δεδομένα. Για να ξεπεραστεί αυτό, εκτελείται η μέθοδος με διαφορετικές επιλογές, ώστε να επιδιωχθεί η βέλτιστη λύση (Κούτρας, 2008).

#### **5.4.5.2 Πλαίσιο εφαρμογής της ανάλυσης κατά συστάδες στα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου**

Η εφαρμογή της ανάλυσης κατά συστάδες στην συγκεκριμένη έρευνα, έχει στόχο να διερευνήσει την ύπαρξη κοινών τάσεων και χαρακτηριστικών στον τρόπο που αποκρίθηκαν οι ερωτώμενοι από κάθε πόλη, σχετικά με τις παραμέτρους του ελληνικού αστικού χώρου που αξιολογούνται στις Ενότητες του ερωτηματολογίου. Ειδικότερα, γίνεται προσπάθεια εκτίμησης του καταλληλότερου αριθμού συστάδων με ελληνικές πόλεις, από το σύνολο της έρευνας ερωτηματολογίου, βάσει της συμπεριφοράς της κάθε πόλης απέναντι στις υπερ-μεταβλητές που έχουν προκύψει από την ανάλυση παραγόντων στην προηγούμενη ενότητα του Κεφαλαίου. Η διαδικασία αυτή συμβάλει σε μια πιο ολοκληρωμένη ανάλυση και αποτύπωση των τάσεων, των ομοιοτήτων και των διαφοροποιήσεων που επικρατούν μεταξύ των απαντήσεων των ‘πληροφορημένων’ κατοίκων των πόλεων, όσον αφορά στην στάση τους απέναντι στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον του ελληνικού αστικού συστήματος.

#### **5.4.5.3 Ανάλυση κατά συστάδες στα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου**

Η εφαρμογή της ανάλυσης κατά συστάδες (cluster analysis) ή αλλιώς και ταξινομικής ανάλυσης, βασίζεται στις 20 υπερ-μεταβλητές που προέκυψαν από την παραγοντική ανάλυση των εκτιμήσεων του δείγματος της έρευνας ερωτηματολογίου. Αφού γίνει μια αρχική κατάταξη των παρατηρήσεων και προκύψει ο Πίνακας με τα αρχικά κέντρα των συστάδων (Πίνακας 5.65), υπολογίζονται εκ νέου τα κέντρα και η διαδικασία επαναλαμβάνεται μέχρις ότου δεν υπάρχουν διαφορές ανάμεσα σε δυο διαδοχικές επαναλήψεις. Χρησιμοποιώντας τα τελικά κέντρα των συστάδων, είναι δυνατόν να περιγραφούν και να ερμηνευτούν οι

ομαδοποιήσεις. Στην παρούσα εφαρμογή οι τιμές των υπερ-μεταβλητών είναι κανονικοποιημένες τιμές, αφού έχουν προέλθει από τις μέσες τιμές των εκτιμήσεων για τις παραμέτρους του ερωτηματολογίου, που έχουν εύρος τιμών μεταξύ 0 και 10. Συνεπώς, το συνολικό άθροισμα των μέσων είναι 0 και οι θετικές τιμές υποδηλώνουν σκορ πάνω από τον μέσο όρο, ενώ αρνητικές τιμές υποδηλώνουν τιμές κάτω από τον μέσο όρο. Επίσης, μετά από αλληπάλληλες δοκιμές εντοπίστηκε ότι η καλύτερη ερμηνευτικά λύση είναι αυτή των πέντε συστάδων, μιας και περιλαμβάνει σε γενικές γραμμές το μεγαλύτερο δυνατό αριθμό στατιστικά σημαντικών υπερ-μεταβλητών και παρουσιάζει μια σχετική ισοκατανομή των 51 ελληνικών πόλεων στις πέντε αυτές ομάδες.

**Πίνακας 5.65: Αρχικά κέντρα της ανάλυσης κατά συστάδες**

α/α	Υπερ-Μεταβλητές	Συστάδες (Clusters)				
		1	2	3	4	5
1	URBTRANET	-1,825	-0,709	-0,759	-2,019	-0,759
2	EDUHEAL	-1,566	-0,548	2,327	0,275	2,327
3	CULTOPARK	-0,822	2,930	-0,056	-1,284	-0,056
4	TERTEDU	-0,816	0,255	0,264	2,995	0,264
5	REALEST	-0,385	-0,271	-1,034	0,598	1,323
6	VACPROP	-1,195	0,731	-1,244	1,427	0,363
7	BUSSEMPLOY	0,533	2,382	0,404	1,857	-0,072
8	INDU	-1,377	-0,658	-0,535	1,409	-2,908
9	DISPWF	-1,057	0,140	1,041	0,710	-0,463
10	QUALIFENV	-0,781	1,082	0,992	-1,488	1,603
11	URBENCULT	-0,353	2,470	2,026	-1,338	-1,958
12	MIGRAPOV	-0,119	0,551	-0,027	2,474	0,129
13	URBCRIME	-0,153	1,940	0,411	1,532	0,052
14	HEDUSERV	-1,863	-1,048	-0,122	0,821	1,923
15	PARTYCIP	-0,018	1,879	1,710	-0,641	-1,694
16	PUBPOLSECT	-2,548	-1,307	2,972	-0,173	0,881
17	USEFUND	-1,021	1,385	-2,089	1,744	0,294
18	ECBUSPRED	0,665	2,084	-0,944	1,358	-0,149
19	INFRGOVPRED	-2,631	-0,444	2,271	1,040	-1,531
20	LIFENVPRED	-0,825	-1,108	1,845	-0,570	1,470

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε ότι αφορά το ύψος της στατιστικής σημαντικότητας των υπερ-μεταβλητών, στον παρακάτω Πίνακα 5.66 παρουσιάζεται η ανάλυση διακύμανσης (ANOVA testing). Παρατηρείται ότι από τις 20 υπερ-μεταβλητές, οι 18 παρουσιάζουν υψηλή σημαντικότητα με  $F$  άνω του 2, με 46 βαθμούς ελευθερίας ( $df=46$ ) και  $p=0,01$  για τις 15 από τις 18 μεταβλητές και  $p=0,05$  για τις υπόλοιπες 3 μεταβλητές (που είναι αποδεκτό). Οι δύο υπερ-μεταβλητές<sup>37</sup> URBCRIME και HEDUSERV δεν δείχνουν να είναι στατιστικά σημαντικές ( $F < 2$  και  $Sig. > 0,05$ ), δηλαδή δεν συμβάλλουν σημαντικά στη συνολική διακύμανση, οπότε και δεν συμπεριλαμβάνονται στην ανάλυση και στην ερμηνεία των συστάδων των πόλεων που έχουν προκύπτουν. Οι υπερ-μεταβλητές που δείχνουν να έχουν την μεγαλύτερη βαρύτητα στη συνολική μεταβλητότητα είναι η QUALIFENV ( $F=13,329$ ), που αξιολογεί την ποιότητα ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος, η BUSSEMPLOY ( $F=10,742$ ), που εξετάζει το πλαίσιο απασχόλησης και επιχειρηματικότητας, η LIFENVPRED ( $F=10,209$ ) για τις προσδοκίες στην ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος, και η URBENVCULT ( $F=9,243$ ) που αξιολογεί τις συνθήκες στο αστικό περιβάλλον και στον πολιτισμό.

---

<sup>37</sup> Εκφράζουν την αξιολόγηση του βαθμού εγκληματικότητας και ταραχών, όπως και το επίπεδο των υπηρεσιών υγείας και εκπαίδευσης σε κάθε ελληνική πόλη

Πίνακας 5.66: Έλεγχος διακύμανσης ANOVA

Υπερ- Μεταβλητές	Cluster		Error		F	Sig.
	Mean Square	df	Mean Square	df		
URBTRANET	2,407	4	0,876	46	2,748	0,039
EDUHEAL	4,395	4	0,809	46	5,430	0,001
CULTOPARK	5,200	4	0,614	46	8,468	0,000
TERTEDU	3,832	4	0,670	46	5,722	0,001
REALEST	4,310	4	0,612	46	7,046	0,000
VACPROP	2,503	4	0,863	46	2,901	0,032
BUSSEMPLOY	5,744	4	0,535	46	10,742	0,000
INDU	3,117	4	0,628	46	4,965	0,002
DISPWF	3,018	4	0,626	46	4,821	0,002
QUALIFENV	6,997	4	0,525	46	13,329	0,000
URBENCULT	5,607	4	0,607	46	9,243	0,000
MIGRAPOV	2,819	4	0,462	46	6,108	0,000
<b>URBCRIME</b>	<b>0,158</b>	<b>4</b>	<b>0,955</b>	<b>46</b>	<b>0,166</b>	<b>0,955</b>
<b>HEDUSERV</b>	<b>1,070</b>	<b>4</b>	<b>0,935</b>	<b>46</b>	<b>1,144</b>	<b>0,348</b>
PARTYCIP	4,768	4	0,685	46	6,963	0,000
PUBPOLSECT	4,918	4	0,658	46	7,479	0,000
USEFUND	2,945	4	0,843	46	3,493	0,014
ECBUSPRED	4,599	4	0,651	46	7,066	0,000
INFRGOVPRED	4,914	4	0,656	46	7,489	0,000
LIFENVPRED	5,934	4	0,581	46	10,209	0,000

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συνεπώς, στον παρακάτω Πίνακα 5.67, παρουσιάζονται τα τελικά κέντρα των συστάδων της ταξινομικής ανάλυσης για τις 18 υπερ-μεταβλητές και κατόπιν των απαραίτητων περιστροφών για την σύγκλιση των τιμών. Από τα αποτελέσματα, παρατηρείται ότι μεταξύ των ομάδων υπάρχουν διαφοροποιήσεις, χωρίς όμως αυτές να είναι έντονες, υπό την έννοια της εμφάνισης κάποιων ακραίων τιμών<sup>38</sup> μεταξύ των συστάδων. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι μεταξύ των αρχικών κέντρων και των τελικών κέντρων δεν υπήρξαν μεγάλες αλλαγές, με δεδομένο το γεγονός ότι οι τελικές πέντε (5) συστάδες που δημιουργήθηκαν, προέκυψαν μετά από μόλις 5 περιστροφές.

<sup>38</sup> Ακραία τιμή θεωρείται στην ανάλυση, αυτή που είναι πολύ μεγαλύτερη του 1,00 ή του (-1,00)



**Πίνακας 5.67: Τελικά κέντρα της ανάλυσης κατά συστάδες**

α/α	Υπερ-Μεταβλητές	Συστάδες (Clusters)				
		1	2	3	4	5
1	URBTRANET	0,273	-0,335	0,015	0,616	-0,557
2	EDUHEAL	-0,754	-0,130	0,919	-0,161	0,537
3	CULTOPARK	-0,421	1,147	0,682	-0,601	-0,251
4	TERTEДУ	-0,277	0,128	0,144	0,862	-0,720
5	REALEST	-0,659	0,700	-0,773	0,591	-0,035
6	VACPROP	-0,267	-0,781	0,507	0,473	-0,023
7	BUSSEMPLOY	-0,265	1,305	0,340	-0,159	-0,753
8	INDU	0,189	-0,700	0,245	0,566	-0,600
9	DISPWF	0,075	-0,183	0,835	0,353	-0,617
10	QUALIFENV	-0,836	0,274	0,466	-0,729	0,959
11	URBENCULT	-0,029	1,000	0,729	-0,264	-0,854
12	MIGRAPOV	-0,408	-0,167	0,796	0,612	-0,198
13	PARTYCIP	0,152	0,168	1,073	-0,119	-0,842
14	PUBPOLSECT	-1,040	-0,009	0,739	0,154	0,401
15	USEFUND	-0,331	0,667	-0,461	0,687	-0,206
16	ECBUSPRED	0,085	0,932	0,664	-0,359	-0,710
17	INFRGOVPRED	-0,515	-0,027	0,519	0,970	-0,614
18	LIFENVPRED	-0,678	-0,273	1,068	-0,597	0,615

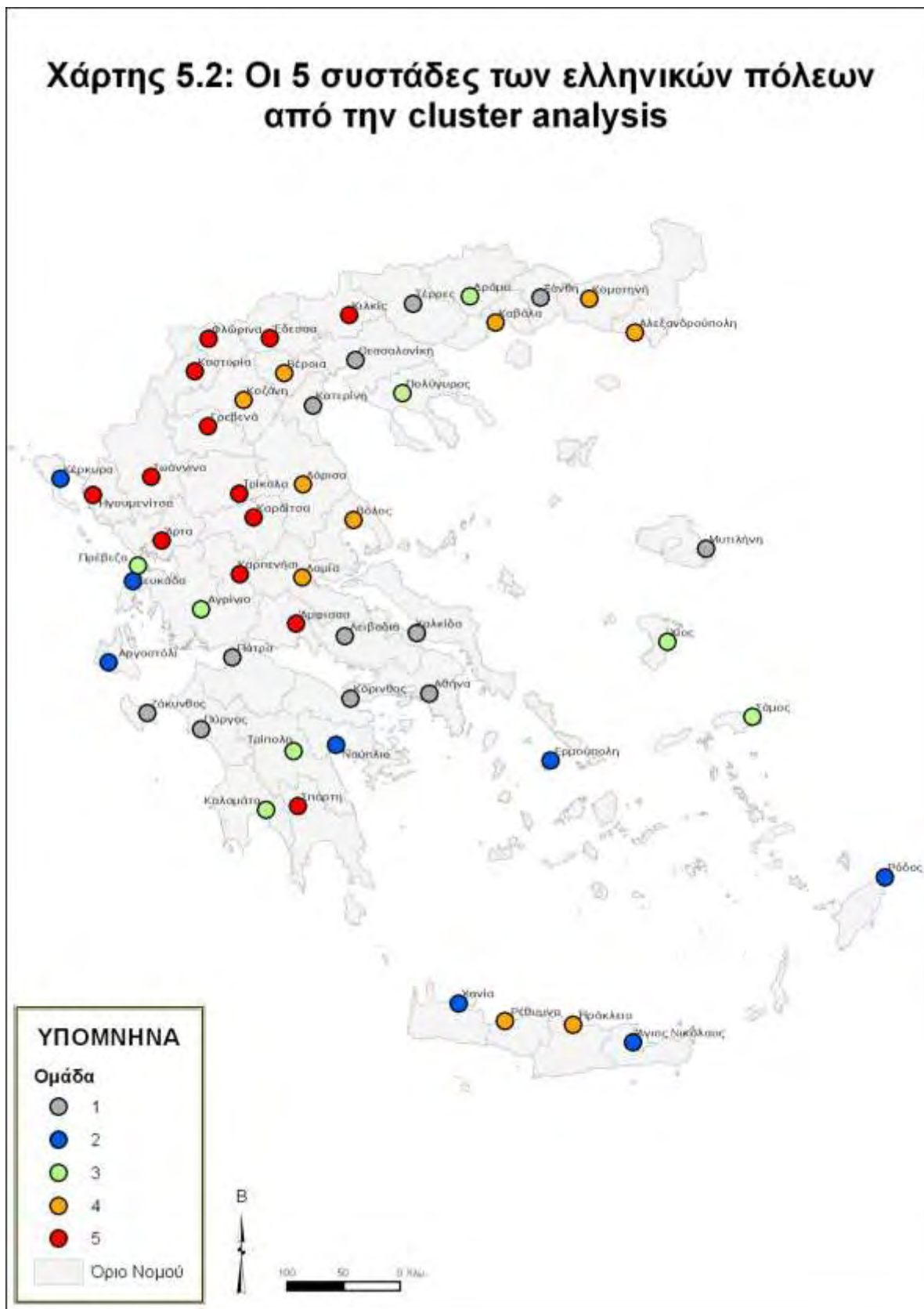
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εν συνεχεία, στον Πίνακα 5.68 και στο Χάρτη 5.2, αποτυπώνονται οι πέντε συστάδες (ομάδες) των ελληνικών αστικών κέντρων που προέκυψαν από την cluster analysis, περιλαμβάνοντας τον αριθμό αλλά και το όνομα των πόλεων που τις συνθέτουν. Διαπιστώνεται, ότι οι συστάδες παρουσιάζουν μια σχετική ομοιογένεια<sup>39</sup> στην κατανομή των πόλεων, αφού η 1<sup>η</sup> συστάδα αποτελείται από 12 πόλεις, η 2<sup>η</sup> και η 3<sup>η</sup> από 8 πόλεις, η 4<sup>η</sup> συστάδα από 10 πόλεις και η 5<sup>η</sup> και τελευταία συστάδα από 13 πόλεις.

<sup>39</sup> Δηλαδή, δεν προκύπτει για παράδειγμα μια ακραία περίπτωση μια συστάδα να έχει 20 πόλεις και μία άλλη να έχει 2 πόλεις.

<b>Πίνακας 5.68: Οι 5 συστάδες των ελληνικών πόλεων από την cluster analysis</b>				
<b>Συστάδα 1</b>	<b>Συστάδα 2</b>	<b>Συστάδα 3</b>	<b>Συστάδα 4</b>	<b>Συστάδα 5</b>
Αθήνα	Χανιά	Αγρίνιο	Ηράκλειο	Ιωάννινα
Θεσσαλονίκη	Ρόδος	Καλαμάτα	Βόλος	Τρίκαλα
Πάτρα	Κέρκυρα	Δράμα	Λάρισα	Καρδίτσα
Χαλκίδα	Ερμούπολη	Π.Σ. Χίου	Καβάλα	Άρτα
Κατερίνη	Ναύπλιο	Τρίπολη	Αλεξανδρούπολη	Κιλκίς
Σέρρες	Άγιος Νικόλαος	Πρέβεζα	Λαμία	Έδεσσα
Ξάνθη	Αργοστόλι	Πολύγυρος	Βέροια	Σπάρτη
Κόρινθος	Λευκάδα	Σάμος	Κομοτηνή	Καστοριά
Μυτιλήνη	<b>8 πόλεις</b>	<b>8 πόλεις</b>	Κοζάνη	Φλώρινα
Πύργος			Ρέθυμνο	Γρεβενά
Λιβαδειά			<b>10 πόλεις</b>	Καρπενήσι
Ζάκυνθος				Άμφισσα
<b>12 πόλεις</b>				Ηγουμενίτσα
			<b>13 πόλεις</b>	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

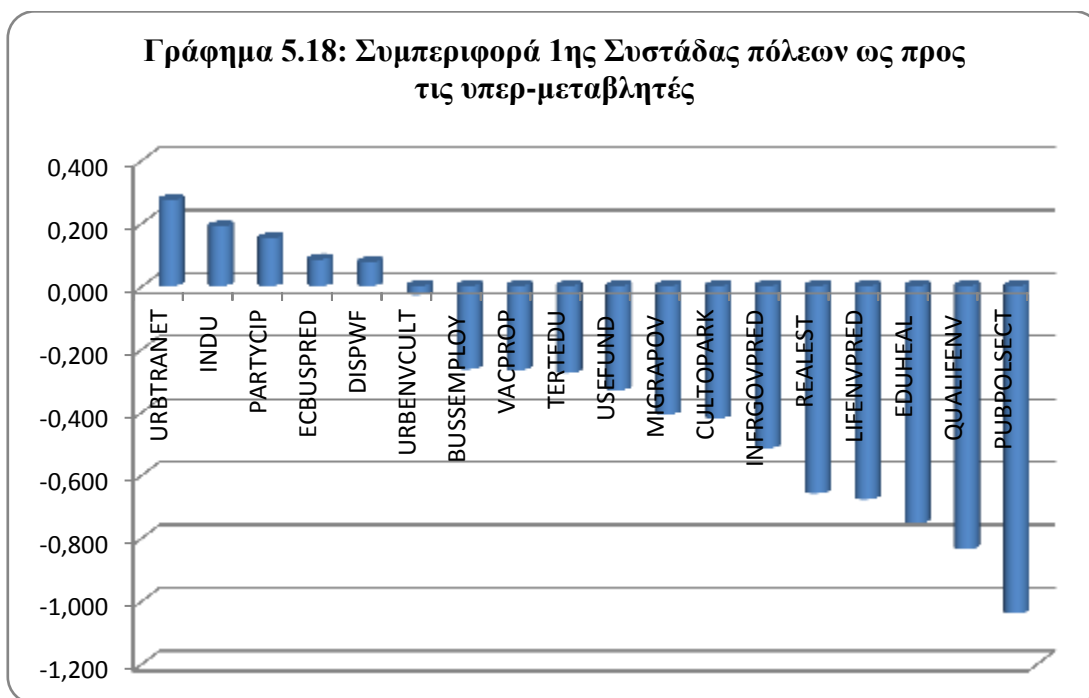
Προς μια περισσότερο ολοκληρωμένη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης κατά συστάδες και για τη διευκόλυνση της ανάλυσης και προσπάθειας ερμηνείας του συσχετισμού των Συστάδων και των Υπερ-μεταβλητών, συνδυάζονται οι προηγούμενοι Πίνακες 5.67 και 5.68, ώστε να προκύψει ο ευρύτερος Πίνακας 5.69. Αξίζει να σημειωθεί, ότι η διερεύνηση και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων της cluster analysis αποτελεί αδιαμφισβήτητα και ένα σημείο ελέγχου για την ανάλυση και τα συμπεράσματα που έχουν εξαχθεί πρωτίτερα από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία των εκτιμήσεων των ερωτώμενων, για τις διάφορες παραμέτρους που εξετάζονται στην έρευνα ερωτηματολογίου.

Παρατηρώντας λοιπόν τον παρακάτω Πίνακα, αρχικά διαπιστώνει κανείς ότι οι τιμές που λαμβάνουν οι υπερ-μεταβλητές για κάθε μια από τις συστάδες είναι συνδυασμός θετικών και αρνητικών τιμών. Ανακύπτει λοιπόν ενδιαφέρον, τι είδους και σε τι βαθμό υπάρχει συσχέτιση κάθε μίας από τις ομάδες των πόλεων με τις υπερ-μεταβλητές. Η εν λόγω συσχέτιση της κάθε συστάδας με κάθε υπερ-μεταβλητή, περιγράφει ουσιαστικά τα κοινά σημεία που εμφανίζει η κάθε ομάδα πόλεων, όσον αφορά στην αξιολόγηση από την πλευρά των πολιτών τους, των παραμέτρων του ερωτηματολογίου που προσδιορίζουν την ποιότητα γενικότερα του οικονομικοκοινωνικού τους περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό, η 1<sup>η</sup> συστάδα πόλεων αποτελείται κατά πρώτο λόγο, από τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας, οπότε και λαμβάνει ιδιαίτερη σημασία, αφού η συμπεριφορά της ως προς τις υπερ-μεταβλητές, αντιπροσωπεύει πολύ σημαντικό μερίδιο του ελληνικού αστικού πληθυσμού. Κατά δεύτερο λόγο, η ομάδα αυτή αποτελείται από μια σειρά μικρότερων πόλεων, που έχουν έντονη οικονομική αλληλεπίδραση (όπως καταγράφηκε στον Πίνακα 5.14 σε προηγούμενη ενότητα) με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα και τοποθετούνται σε μια σχετική γεωγραφική εγγύτητα, όπως είναι η Χαλκίδα, η Κόρινθος και η Λιβαδειά (για την Αθήνα), οι Σέρρες, η Κατερίνη και η Ξάνθη (για τη Θεσσαλονίκη) και ο Πύργος (για την Πάτρα). Η πρώτη συστάδα ολοκληρώνεται με δύο νησιωτικές πόλεις, αυτές της Μυτιλήνης και της Ζακύνθου.

Σε ότι αφορά την συσχέτιση με τις υπερ-μεταβλητές (Πίνακας 5.69 και Γράφημα 5.18), διαπιστώνεται αρχικά, ότι η 1<sup>η</sup> ομάδα πόλεων διατηρεί αρνητική στάση (οι τιμές έχουν αρνητικό πρόσημο) για τα 2/3 περίπου (13 από τις 18) των υπερ-μεταβλητών. Αναλυτικότερα, οι πόλεις αυτές εκδηλώνουν ιδιαίτερα αρνητική στάση (τιμές κοντύτερα στο -1) για την ποιότητα ζωής που απολαμβάνουν, την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος και τις

ανθρώπινες σχέσεις στην περιοχή τους (QUALIFENV), απόρροια προφανώς εν πολλοίς των λανθασμένων αναπτυξιακών πολιτικών και της περιορισμένης αποδοτικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης (PUBPOLSECT). Ομοίως, εμφανίζουν αρκετά αρνητική στάση για την κατάσταση που επικρατεί στις υποδομές υγείας, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (EDUHEAL) στην περιοχή τους, για τις υψηλές τιμές αγοράς και ενοικίασης ακινήτων (REALEST), όπως και για τα υψηλά ποσοστά αναξιοποίητης αστικής γης (VACPROP). Ανάλογα, έχουν αρνητική άποψη για την ποιότητα και επάρκεια των υποδομών τουρισμού, πολιτισμού και αστικού πρασίνου (CULTOPARK), για τις υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (TERTEDU), τα υψηλά επίπεδα φτώχειας, ενώ δείχνουν να αποκαλύπτουν σοβαρά ζητήματα στην ομαλή συμβίωση με τους μετανάστες (MIGRAPOV). Ταυτόχρονα, διαπιστώνεται δυσαρέσκεια για τις συνθήκες που επικρατούν στο επιχειρηματικό περιβάλλον και στην αγορά εργασίας (BUSSEMPLOY), κατάσταση που οφείλεται εν πολλοίς και στην κακή και περιορισμένη αξιοποίηση των εισερχόμενων ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων (USEFUND). Όσον αφορά στις προσδοκίες του δείγματος, εκφράζεται υψηλή απαισιοδοξία για τις μελλοντικές εξελίξεις στα επίπεδα αστικής οργάνωσης και υποδομών, για την αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης (INFRGOVPRED), όπως και για το φυσικό περιβάλλον και γενικότερα την ποιότητα ζωής στις πόλεις τους (LIFENVPRED).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

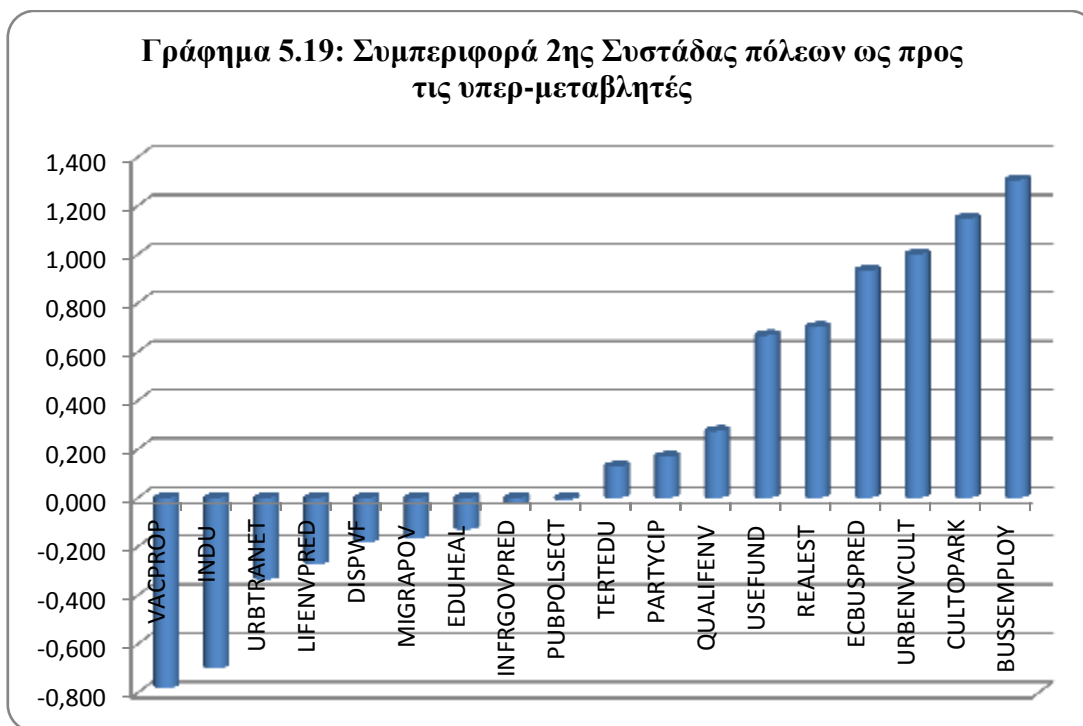
Οι ‘πληροφορημένοι’ πολίτες της 1<sup>ης</sup> συστάδας πόλεων, στέκονται περισσότερο αλλά συγκρατημένα ικανοποιημένοι στην αξιολόγηση μόλις πέντε υπερ-μεταβλητών. Ειδικότερα, θετικότερη στάση αποτυπώνεται για το επίπεδο του αστικού οδικού και συγκοινωνιακού τους δικτύου (URBTRANET) και για τα επίπεδα και προοπτικές της βιομηχανικής δραστηριότητας στην περιοχή τους (INDU). Η τελευταία αυτή τάση αναφέρεται προφανώς στις περιπτώσεις των τριών μεγαλύτερων αστικών κέντρων και τον εντονότερο βιομηχανικά χαρακτήρα που διαθέτουν (σε σχέση με άλλα αστικά κέντρα), όπως και στις μικρότερες πόλεις – δορυφόρους τους που υποδέχονται στην ευρύτερη περιοχή τους την εν λόγω βιομηχανική δραστηριότητα (Λιβαδειά, Κόρινθος, Σέρρες κτλ.). Στο ίδιο πλαίσιο, αμυδρά θετική άποψη φαίνεται να υπάρχει για το βαθμό συμμετοχικότητας των πολιτών και των επιχειρήσεων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και τη δραστηριοποίηση των πολιτικών κομμάτων (PARTYCIP). Σχεδόν ουδέτερη στάση προκύπτει για το επίπεδο των οικονομικών ανισοτήτων και του υφιστάμενου εργατικού δυναμικού (DISPWF) και για τις προβλέψεις σχετικά με την οικονομική κατάσταση, την αγορά εργασίας και το επιχειρηματικό και επενδυτικό περιβάλλον (ECBUSPRED).

Συνολικά, οι πόλεις που συναποτελούν την 1<sup>η</sup> συστάδα, φαίνεται να καταθέτουν μια έντονα αρνητική αξιολόγηση για την πλειοψηφία των υπερ-μεταβλητών, που εκπροσωπούν ουσιαστικά τις επί μέρους παραμέτρους των Ενοτήτων του ερωτηματολογίου που περιγράφουν τα οικονομικά, παραγωγικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά του ελληνικού αστικού χώρου. Σε γενικές γραμμές, προκύπτει έντονη δυσαρέσκεια για την κατάσταση στις υποδομές, είτε αυτές αφορούν την εκπαίδευση και την υγεία, είτε τον τουρισμό, τον πολιτισμό και την επάρκεια των χώρων αστικού πρασίνου. Έπειτα, υπάρχει υψηλή αποδοκιμασία για τον τρόπο που λειτουργεί η κεντρική και η τοπική διοίκηση, από την μία σε ότι αφορά τις πολιτικές που εφαρμόζονται και τα αποτελέσματά τους, και από την άλλη για την αδυναμία αξιοποίησης των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων, προς όφελος των περιοχών όπου διαμένουν. Οι υποβαθμισμένες αστικές υποδομές και η ελλιπής οργάνωση, επιδρούν αρνητικά και στο φυσικό περιβάλλον, με αποτέλεσμα γενικά να εκδηλώνεται έντονη απογοήτευση για το επίπεδο και τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων, όπως και την πιθανότητα βελτίωσης τους στο μέλλον.

Η 2<sup>η</sup> συστάδα ή ομάδα πόλεων περιλαμβάνει αποκλειστικά νησιωτικές ή παραθαλάσσιες αστικές περιοχές, με πολύ ελκυστικό προφίλ σε σύγκριση με άλλες περιοχές στον ελλαδικό χώρο, όσον αφορά στα επίπεδα τουριστικής επισκεψιμότητας και κίνησης (Πίνακας 5.69). Οι πόλεις αυτές είναι, οι δύο από τις τέσσερις πρωτεύουσες νομών (ή περιφερειακών ενοτήτων) της Κρήτης, τα Χανιά και ο Άγιος Νικόλαος, οι δύο διεθνώς ιδιαίτερα αναγνωρίσιμοι τουριστικοί προορισμοί της Ρόδου και της Κέρκυρας, όπως και η Ερμούπολη, το Ναύπλιο, το Αργοστόλι και η Λευκάδα. Εύκολα διαπιστώνεται ότι σε αυτήν την ομάδα εμφανίζονται όλες οι πόλεις των Ιονίων Νήσων, εκτός από τη Ζάκυνθο, που φάνηκε και από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία ότι το δείγμα της διαφοροποιούταν στις εκτιμήσεις του, σε σχέση με τις υπόλοιπες νησιωτικές πόλεις της Περιφέρειας. Εξετάζοντας τις τιμές που λαμβάνουν οι υπερ-μεταβλητές, σε ένα πρώτο στάδιο παρατηρείται ότι υπάρχει μια ισορροπία σε ότι αφορά τα πρόσημα των τιμών, αφού φαίνεται τελικά οι πόλεις να έχουν θετική ή αρνητική συσχέτιση με τους 9 από τους 18 παράγοντες.

Σε πιο αναλυτικό επίπεδο, βάσει των εκτιμήσεων από την έρευνα πεδίου (Γράφημα 5.19), η 2<sup>η</sup> συστάδα πόλεων δείχνει να υιοθετεί πολύ θετική άποψη (με τιμές κοντά στο 1) για τις συνθήκες που διαμορφώνουν τη δραστηριοποίηση και την εκκίνηση νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, τη δυνατότητα εύρεσης εργασίας (BUSSEMPLOY), όπως και για τις υποδομές πολιτισμού, τουρισμού και αστικού πρασίνου (CULTOPARK). Όπως ήδη έχει επισημανθεί, οι περιοχές αυτές αποτελούν ισχυρούς τουριστικούς πόλους, με διαθέσιμο το καταναλωτικό κοινό και την αγορά, για τις υπηρεσίες και τα προϊόντα που παράγουν, εξαιτίας του μεγάλου αριθμού τουριστικών προσελεύσεων. Τα δεδομένα αυτά ευνοούν και την μείωση του ρίσκου στην τοποθέτηση επενδυτικών και επιχειρηματικών κεφαλαίων στην περιοχή. Βέβαια, η αγορά αυτή είναι κυρίως διαθέσιμη τη θερινή περίοδο, οπότε και οι διαθέσιμες θέσεις απασχόλησης που συνεπάγεται, είναι κυρίως εποχικές. Η παραπάνω στάση συμπληρώνεται και από αισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον των οικονομικών και επιχειρηματικών συνθηκών (ECBUSPRED). Έπειτα, προκύπτει σημαντική ικανοποίηση για το αστικό περιβάλλον και την πολιτιστική προβολή και δραστηριοποίηση της περιοχής τους (URBENCULT), μιας και ομολογουμένως οι πόλεις αυτές διαθέτουν πλούσια ιστορική και αρχιτεκτονική κληρονομιά. Θετική στάση τηρείται και για τους μηχανισμούς απορρόφησης και αξιοποίησης των ευρωπαϊκών κονδυλίων (USEFUND), ενώ παράλληλα οι κάτοικοι εμφανίζονται αρκετά ικανοποιημένοι από την ποιότητα ζωής τους, την ποιότητα του φυσικού

τους περιβάλλοντος και την καθημερινότητα στις διαπροσωπικές τους σχέσεις (QUALIFENV).



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον αντίποδα, αρνητική άποψη εκδηλώνει η 2<sup>η</sup> ομάδα πόλεων για το βαθμό και τις προοπτικές βιομηχανικής δραστηριοποίησης στην περιοχή τους (INDU). Η στάση αυτή σίγουρα δεν αφορά την προώθηση της λεγόμενης βαριάς βιομηχανίας, όπως στις περιπτώσεις των μεγαλύτερων αστικών κέντρων. Είναι πιθανότερο να σχετίζεται με τις ευκαιρίες που δεν αξιοποιούνται στην ενίσχυση επιχειρηματικών πρωτοβουλιών τυποποίησης και μεταποίησης των τοπικών προϊόντων (κυρίως του πρωτογενούς τομέα), που θα μπορούσε να συνδυαστεί περισσότερο με τη διαθέσιμη ζήτηση από τους επισκέπτες και γενικότερα με τον τομέα του τουρισμού. Επιπλέον, δυσaréσκεια παρουσιάζεται για την ποιότητα και την επάρκεια του οδικού δικτύου και των αστικών συγκοινωνιών, στοιχεία που επιδρούν αρνητικά στο τουριστικό προφίλ των πόλεων (URBTRANET). Τέλος, στο πλαίσιο της αγοράς γης και του αστικού ιστού, οι πολίτες δείχνουν ικανοποίηση για τα χαμηλά ποσοστά αναξιοποίητου ή εγκαταλειμμένου αστικού χώρου, αλλά και ιδιαίτερη δυσaréσκεια για τις υψηλές τιμές στις αξίες αγοράς και ενοικίασης αστικών ιδιοκτησιών, απόρροια προφανώς της υψηλής ζήτησης,

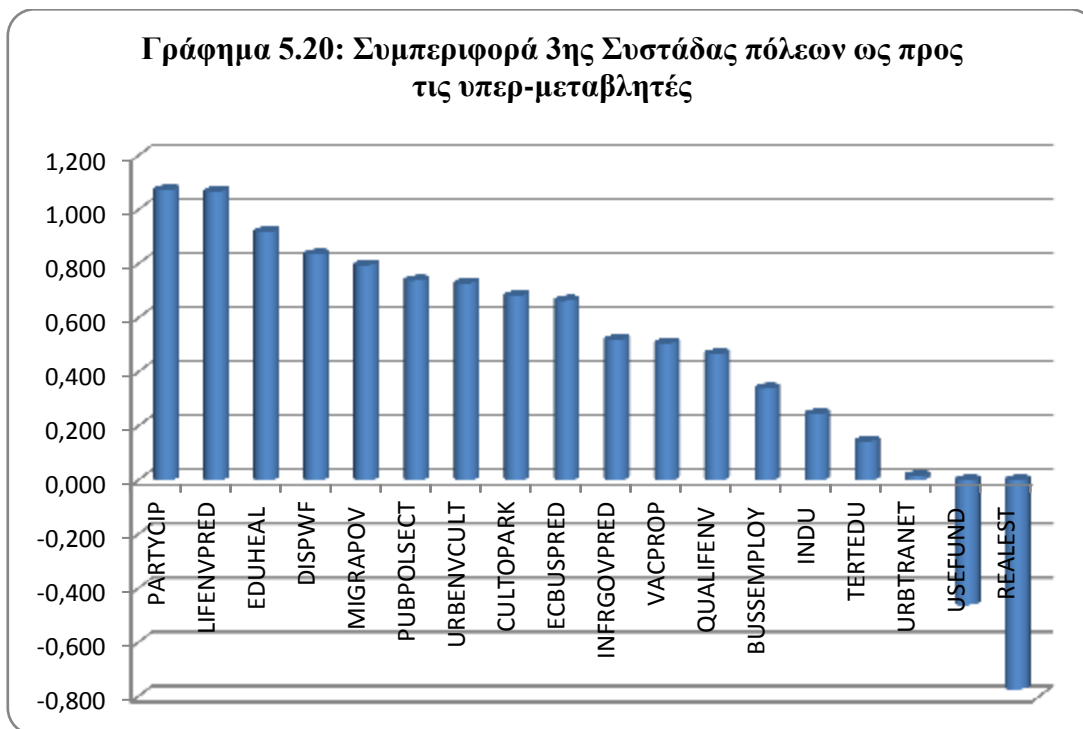


λόγω θετικών οικονομικών και επιχειρηματικών επιδόσεων που παρουσιάζουν οι υψηλού τουριστικού κύρους πόλεις.

Συνολικά, η 2<sup>η</sup> συστάδα ελληνικών αστικών κέντρων αξιολογεί ιδιαίτερα θετικά τις συνθήκες που καθορίζουν το επιχειρηματικό περιβάλλον, τις ευκαιρίες απασχόλησης, το τουριστικό και πολιτιστικό πλαίσιο, το επίπεδο του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος και γενικότερα την ποιότητα ζωής. Κρίνει ωστόσο ανεπαρκείς τις πρωτοβουλίες που λαμβάνονται για την προώθηση μεταποιητικών δραστηριοτήτων, για τη βελτίωση του αστικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου και την μείωση των αξιών στην αγορά ακινήτων.

Η 3<sup>η</sup> ομάδα ελληνικών πόλεων συνίσταται σε 4 αστικές συγκεντρώσεις της ηπειρωτικής χώρας (Πίνακας 5.69), δηλαδή το Αγρίνιο, τη Δράμα, την Τρίπολη και τον Πολύγυρο, σε δύο νησιωτικές πόλεις τη Χίο και την Σάμο και σε δύο παραθαλάσσιες πόλεις την Πρέβεζα και την Καλαμάτα. Αποτελούν μικρότερα αστικά κέντρα, που σύμφωνα με στοιχεία της τομεακής σύνθεσης απασχόλησης του 2001 (ΕΚΚΕ), το μερίδιό τους στον πρωτογενή τομέα ξεπερνά το μέσο όρο του ελληνικού αστικού χώρου, ενώ αντίστοιχα τα ποσοστά στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα είναι λίγο χαμηλότερα από τον αντίστοιχο μέσο όρο. Εξαιρέση αποτελεί η Χίος, που χαρακτηρίζεται από υψηλότερα συγκριτικά ποσοστά στον τριτογενή τομέα.

Βάσει των τιμών και των πρόσημων των τιμών των υπερ-μεταβλητών (Γράφημα 5.20), εκ πρώτης συμπεραίνει κανείς ότι οι κάτοικοι των πόλεων αυτών, είναι σε γενικές γραμμές ικανοποιημένοι ως προς τις περισσότερους παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομική και κοινωνική τους καθημερινότητα. Είναι πολύ ενδιαφέρον το γεγονός ότι αρνητική συσχέτιση ως προς τη συμπεριφορά της συστάδας προς τις υπερ-μεταβλητές καταγράφεται σε μόλις 2 από τις 18 περιπτώσεις. Αναλυτικότερα, η ομάδα αυτή, παρουσιάζει πολύ θετική άποψη (τιμές κοντά στο 1) για το βαθμό συμμετοχικότητας των κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, την συμβολή των πολιτικών κομμάτων (PARTYCIP), όπως και για τις υποδομές υγείας και εκπαίδευσης (EDUHEAL). Επιπλέον, επιδεικνύουν πολύ θετική στάση για το επίπεδο του εργατικού δυναμικού, το επίπεδο οικονομικών ανισοτήτων (DISPWF), για τις σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες, αλλά και για τα χαμηλά συγκριτικά επίπεδα φτώχειας στην περιοχή τους (MIGRAPOV).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αρκετά θετική γνώμη προκύπτει και για τη λειτουργία του δημόσιου τομέα και τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες της τοπικής αυτοδιοίκησης (PUBPOLSECT), για το αστικό περιβάλλον και το πολιτιστικό πλαίσιο (URBENVCULT), για τις υποδομές τουρισμού και ανοικτών χώρων πρασίνου (CULTOPARK), επίσης για την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος και τη γενικότερη ποιότητα ζωής (QUALIFENV). Η συσχέτιση με τους παράγοντες που προσδιορίζουν το πλαίσιο επιχειρηματικότητας, απασχόλησης (BUSSEMPLOY) και τη βιομηχανική δραστηριοποίηση (INDU), είναι συγκρατημένα θετική, ενώ παράλληλα είναι ικανοποιημένοι από το ύψος των τιμών στην αγορά ακινήτων (REALEST). Πέρα από τις θετικές αξιολογήσεις στην τότε υφιστάμενη κατάσταση, η συστάδα αναδεικνύεται ιδιαίτερα αισιόδοξη και για τις μελλοντικές εξελίξεις στο επίπεδο διαβίωσης, στην ποιότητα του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος (LIFENVPRED), συνάμα στο επίπεδο των αστικών υποδομών και στην αποδοτικότητα της αυτοδιοίκησης (INFRGOVPRED).

Ωστόσο, μια σχετικά ουδέτερη στάση καταγράφεται στην αξιολόγηση του αστικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου (URBTRANET), ενώ καθαρά αρνητική συσχέτιση προκύπτει για την αποτελεσματικότητα της διοίκησης στην απορρόφηση και αξιοποίηση των ευρωπαϊκών

χρηματοδοτικών πόρων (USEFUND). Συνολικά όμως, πρέπει να τονιστεί, ότι οι πόλεις της 3<sup>ης</sup> συστάδας εκδηλώνουν συγκριτικά περισσότερη ικανοποίηση για την πλειονότητα των συνιστωσών που επιδρούν στην καθημερινότητα των πολιτών τους, αλλά και για τη μελλοντική εξέλιξη αυτών.

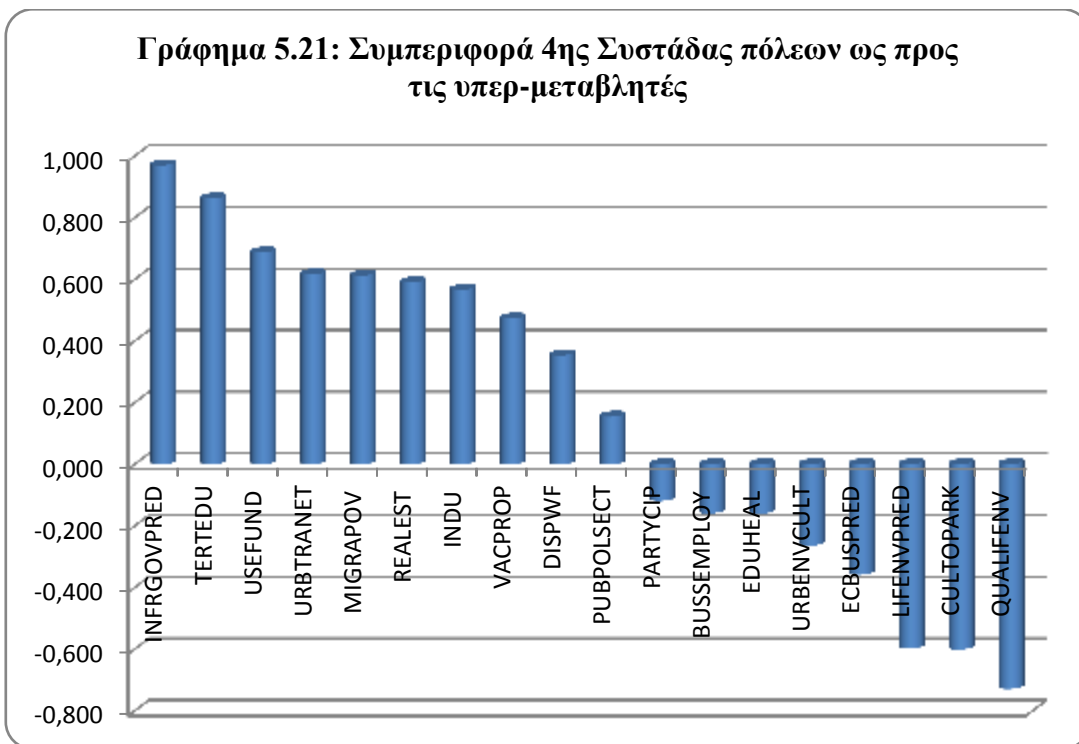
**Πίνακας 5.69: Οι 5 Συστάδες των ελληνικών πόλεων σε σχέση με τις Υπερ-μεταβλητές**

		Οι πόλεις που συνθέτουν τις Συστάδες				
						Ιωάννινα
		Αθήνα				Τρίκαλα
		Θεσσαλονίκη				Καρδίτσα
		Πάτρα			Ηράκλειο	Αρτα
		Χαλκίδα			Βόλος	Κιλκίς
		Κατερίνη	Χανιά	Αγρίνιο	Λάρισα	Έδεσσα
		Σέρρες	Ρόδος	Καλαμάτα	Καβάλα	Σπάρτη
		Ξάνθη	Κέρκυρα	Δράμα	Αλεξαν/πολη	Καστοριά
		Κόρινθος	Ερμούπολη	Χίος	Λαμία	Φλώρινα
		Μυτιλήνη	Ναύπλιο	Τρίπολη	Βέροια	Γρεβενά
		Πύργος	Άγιος Νικόλαος	Πρέβεζα	Κομοτηνή	Καρπενήσι
		Λιβαδειά	Αργοστόλι	Πολύγυρος	Κοζάνη	Άμφισσα
		Ζάκυνθος	Λευκάδα	Σάμος	Ρέθυμνο	Ηγουμενίτσα
a/a	Υπερ-Μεταβλητές	Συστάδα 1	Συστάδα 2	Συστάδα 3	Συστάδα 4	Συστάδα 5
1	URBTRANET	0,273	-0,335	0,015	0,616	-0,557
2	EDUHEAL	-0,754	-0,130	0,919	-0,161	0,537
3	CULTOPARK	-0,421	1,147	0,682	-0,601	-0,251
4	TERTEDU	-0,277	0,128	0,144	0,862	-0,720
5	REALEST	-0,659	0,700	-0,773	0,591	-0,035
6	VACPROP	-0,267	-0,781	0,507	0,473	-0,023
7	BUSSEMPLOY	-0,265	1,305	0,340	-0,159	-0,753
8	INDU	0,189	-0,700	0,245	0,566	-0,600
9	DISPWF	0,075	-0,183	0,835	0,353	-0,617
10	QUALIFENV	-0,836	0,274	0,466	-0,729	0,959
11	URBENV CULT	-0,029	1,000	0,729	-0,264	-0,854
12	MIGRAPOV	-0,408	-0,167	0,796	0,612	-0,198
13	PARTYCIP	0,152	0,168	1,073	-0,119	-0,842
14	PUBPOLSECT	-1,040	-0,009	0,739	0,154	0,401
15	USEFUND	-0,331	0,667	-0,461	0,687	-0,206
16	ECBUSPRED	0,085	0,932	0,664	-0,359	-0,710
17	INFRGOVPRED	-0,515	-0,027	0,519	0,970	-0,614
18	LIFENV PRED	-0,678	-0,273	1,068	-0,597	0,615

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σε ότι αφορά την 4<sup>η</sup> ομάδα πόλεων (Πίνακας 5.69), αποτελείται αρχικά από τα υπόλοιπα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα (ή αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους για τα ελληνικά δεδομένα), που είναι το Ηράκλειο, η Λάρισα και ο Βόλος, αλλά και από αστικά κέντρα σημαντικού πληθυσμιακού μεγέθους στην ελληνική αστική ιεραρχία, της τάξης περίπου 50.000 κατοίκων και άνω (2011), και αυτά είναι η Καβάλα, η Αλεξανδρούπολη, η Λαμία, η Βέροια και η Κομοτηνή. Το Ρέθυμνο και η Κοζάνη είναι μικρότερες συγκεντρώσεις της τάξης των 40.000 κατοίκων περίπου. Δεν αποτελεί ωστόσο λάθος, να ισχυριστεί κανείς ότι η συστάδα αυτή αντιπροσωπεύει εν πολλοίς τον ελληνικό αστικό χώρο μεσαίου μεγέθους, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι οι πόλεις Ηράκλειο, Βόλος, Αλεξανδρούπολη και Καβάλα, χαρακτηρίζονται με γεωγραφικούς όρους ως πόλεις – λιμάνια. Επιπρόσθετα, με εξαίρεση τις δύο πόλεις της Κρήτης, οι υπόλοιπες περιπτώσεις χωροθετούνται στο κεντρικό και βόρειο τμήμα της χώρας, με σημαντική οικονομική αλληλεπίδραση με τη Θεσσαλονίκη, όπως διατυπώθηκε και στον Πίνακα 5.14 στην περιγραφική ανάλυση των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου.

Εξετάζοντας την συμπεριφορά της 4<sup>ης</sup> συστάδας πόλεων ως προς τις υπερ-μεταβλητές (Γράφημα 5.21), φαίνεται να προκύπτει μια σχετική ισορροπία, αφού οι τιμές λαμβάνουν θετικό πρόσημο στις 10 από τις 18 περιπτώσεις. Ειδικότερα, η ομάδα αυτή δείχνει σημαντική ικανοποίηση για τις υποδομές στην τριτοβάθμια εκπαίδευση (TERTEDU), τάση που αποδίδεται στην ύπαρξη σημαντικού αριθμού πανεπιστημιακών και τεχνολογικών ιδρυμάτων στις μεγαλύτερες πόλεις της συστάδας. Επίσης, εκδηλώνεται θετική στάση για το επίπεδο του οδικού αστικού και συγκοινωνιακού δικτύου (URBTRANET), για τις σχέσεις με τους μετανάστες αλλά και για τα επίπεδα φτώχειας που επικρατούν (MIGRAPOV). Στο τομέα της αγοράς γης, κρίνεται ότι οι τιμές αγοράς και ενοικίασης ακινήτων είναι αρκετά υψηλές (REALEST), την στιγμή που υπάρχει σημαντικό ποσοστό αναξιοποίητης και παραμελημένης αστικής γης (VACPROP). Σχετικά με τη βιομηχανική δραστηριοποίηση (INDU), φανερώνεται μια θετική συσχέτιση, πιθανώς επειδή για ορισμένες από τις πόλεις, ο δευτερογενής τομέας καταλαμβάνει ένα σημαντικό συγκριτικά ποσοστό στο συνολικό εγχώριο προϊόν (π.χ. Κοζάνη, Λάρισα και Βόλος). Ενδιαφέρον παρουσιάζει η έντονη αισιοδοξία για τη βελτίωση στο μέλλον των αστικών υποδομών, της οργάνωσης της πόλης και της λειτουργίας της τοπικής αυτοδιοίκησης (INFRGOVPRED).



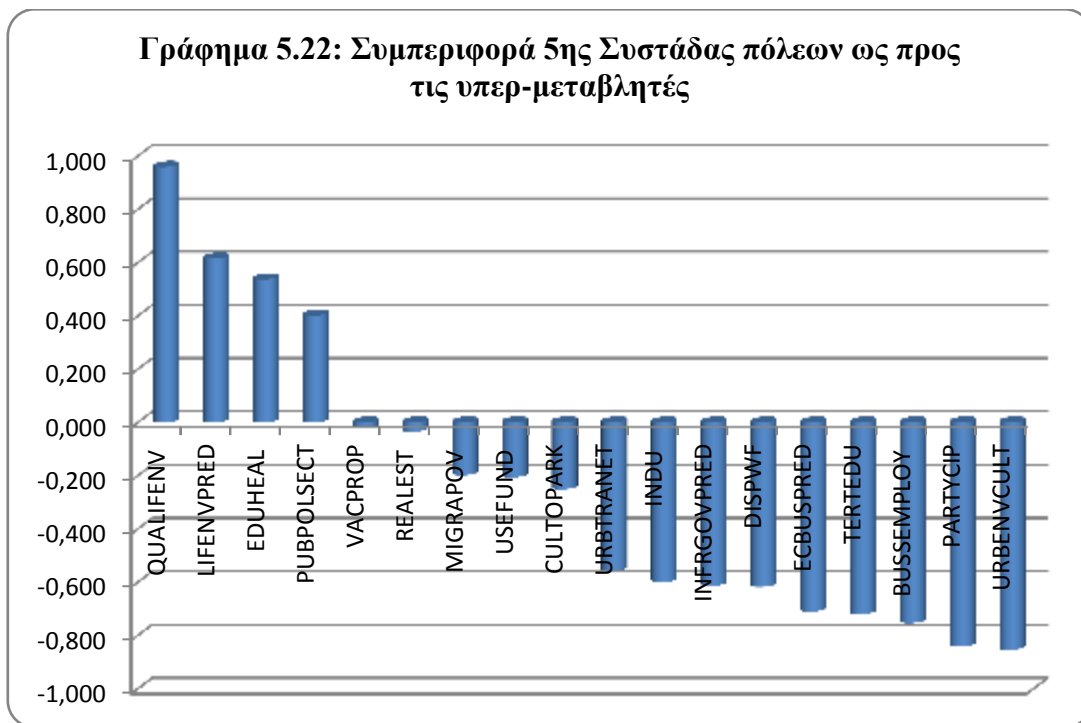
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ωστόσο, οι παραπάνω θετικές εκτιμήσεις της 4<sup>ης</sup> ομάδας πόλεων, δεν αφορούν στις υπερ-μεταβλητές QUALIFENV, CULTOPARK και URBENVCULT. Πιο συγκεκριμένα, αποκαλύπτεται μικρότερη συγκριτικά ικανοποίηση για την κατάσταση στο φυσικό περιβάλλον, για την ποιότητα ζωής των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων και για τις διαπροσωπικές σχέσεις στον ανθρώπινο περίγυρο. Παράλληλα, προκύπτει αρνητικότερη άποψη για τις υποδομές αλλά και προώθηση τουριστικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, όπως και για την επάρκεια ανοικτών χώρων και χώρων πρασίνου μέσα στον αστικό ιστό. Για τον τομέα του επιχειρηματικού πλαισίου και της αγοράς εργασίας, η συγκεκριμένη συστάδα εκφράζει αρνητική στάση, τόσο για τις τότε συνθήκες, όσο και για τις προοπτικές τους. Ανάλογα αρνητικές προβλέψεις ισχύουν για την ποιότητα ζωής και το φυσικό περιβάλλον. Συνοψίζοντας, η ομάδα αυτή των πόλεων, που όπως αναφέρθηκε εκφράζει εν πολλοίς τον αστικό χώρο μεσαίου μεγέθους, τηρεί θετικότερη στάση για τις υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, το οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο, αλλά και για την αποτελεσματικότητα της αυτοδιοίκησης στις δράσεις προσέλκυσης και αξιοποίησης αναπτυξιακών πόρων. Παρόλα αυτά, υστερεί σε βασικές υπερ-μεταβλητές, που αξιολογούν το οικονομικό και κοινωνικό

επίπεδο διαβίωσης, τις ευκαιρίες απασχόλησης και το ευρύτερο αστικό και φυσικό περιβάλλον.

Η 5<sup>η</sup> συστάδα είναι η μεγαλύτερη ομάδα πόλεων και αποτελείται κυρίως από μικρότερα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας (Πίνακας 5.69). Αυτές είναι τα Ιωάννινα, τα Τρίκαλα, η Καρδίτσα, η Άρτα, το Κιλκίς, η Έδεσσα, η Σπάρτη, η Καστοριά, η Φλώρινα, τα Γρεβενά, το Καρπενήσι, η Άμφισσα και η Ηγουμενίτσα. Αξίζει να σημειωθεί, ότι (με εξαίρεση την Σπάρτη) οι πόλεις αυτές προκύπτει να χωροθετούνται στο κεντρικό, βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα της χώρας, ενώ μόνο η Ηγουμενίτσα έχει άμεση πρόσβαση στη θάλασσα. Στην περίπτωση αυτή, η συστάδα δείχνει να έχει την πιο ομοιογενή συμπεριφορά απέναντι στις υπερ-μεταβλητές, και αυτή αντιστοιχεί σε αρνητική συσχέτιση με τις 14 από αυτές.

Σε συνέπεια με τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία (Γράφημα 5.22), οι πόλεις αυτές παρουσιάζουν ιδιαίτερα θετική άποψη για την ποιότητα των συνθηκών διαβίωσης, του φυσικού περιβάλλοντος και των καθημερινών διαπροσωπικών σχέσεων (QUALIFENV). Εύλογα αποδίδεται η τάση αυτή, από την μία στο μικρότερο μέγεθος των οικισμών, οπότε και στερούνται τα προβλήματα ρύπανσης και συμφόρησης των μεγαλύτερων αστικών κέντρων, και από την άλλη στην ευνοϊκή γεωγραφική τοποθέτηση τους μέσα σε πράσινα περιβάλλοντα, στις περισσότερες των περιπτώσεων (π.χ. Καρπενήσι, Καστοριά, Φλώρινα, Άμφισσα κτλ.). Στο ίδιο πνεύμα, θετική χροιά έχουν και οι προσδοκίες για την μελλοντική πορεία των παραπάνω παραμέτρων (LIFENVPRED). Ικανοποίηση προκύπτει επιπρόσθετα, για τις υποδομές υγείας και εκπαίδευσης (EDUHEAL), αλλά και για την λειτουργία και αποδοτικότητα της τοπικής και κεντρικής διοίκησης.\*\* (πρέπει να υπενθυμιστεί, ότι σε αυτόν τον παράγοντα ενέχεται πιθανότητα προκατάληψης υπέρ της λειτουργίας της δημόσιας διοίκησης, αφού το μεγαλύτερο μερίδιο των αποδεκτών του ερωτηματολογίου εργάζονταν σε αυτή.)



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η περισσότερο ομοιογενής συμπεριφορά της συγκεκριμένης συστάδας πόλεων ως προς τις υπερ-μεταβλητές, αφορά σε αρνητικές συσχετίσεις με σημαντικές παραμέτρους που προσδιορίζουν το οικονομικό και παραγωγικό πλαίσιο, τις υποδομές και το αστικό περιβάλλον ευρύτερα κάθε ελληνικής πόλης. Πιο αναλυτικά, η 5<sup>η</sup> ομάδα πόλεων εμφανίζεται με ιδιαίτερα αρνητική σχέση ως προς το αστικό περιβάλλον και την επάρκεια των πολιτιστικών πρωτοβουλιών στην περιοχή τους (URBENV CULT), ενώ απαισιοδοξία εκφράζεται για την πιθανότητα μελλοντικής βελτίωσης τους (INFRGOVPRED). Έντονα αρνητική στάση προκύπτει επίσης, για το βαθμό κοινωνικής συμμετοχικότητας στην εφαρμογή των πολιτικών και τον τρόπο συμβολής των πολιτικών κομμάτων (PARTYCIP). Αν και υπάρχει ικανοποίηση για τις υποδομές στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, εκδηλώνεται σαφής δυσαρέσκεια για τον περιορισμένο αριθμό πανεπιστημιακών και τεχνολογικών ιδρυμάτων που φιλοξενούν και την επάρκεια των υποδομών τους (TERTEDU). Όσον αφορά στον τομέα της οικονομία και ανάπτυξης, η άποψη είναι αρνητική για τις ευκαιρίες απασχόλησης και για το κατά πόσο υπάρχουν ευνοϊκές συνθήκες για την προώθηση της επιχειρηματικότητας και την προσέλκυση επενδύσεων (BUSSEMPLOY και INDU), ενώ και οι προβλέψεις στον τομέα αυτό δείχνουν δυσοίωνες (ECBUSPRED). Υπάρχει επιπλέον,

λιγοστή ικανοποίηση για την ποιότητα του εργατικού ανθρώπινου δυναμικού, άποψη που πιθανώς να συνδέεται και με την έλλειψη μονάδων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ κρίνεται ότι οικονομικές ανισότητες διατηρούν αυξημένα ποσοστά (DISPWF).

Συνολικά, η τελευταία και μεγαλύτερη ομάδα ελληνικών πόλεων, δείχνει ικανοποίηση ουσιαστικά μόνο για τη γενικότερη ποιότητα ζωής, το φυσικό περιβάλλον και τις βασικές υπηρεσίες υγείας και εκπαίδευσης. Η πλειονότητα των συνιστώσων που επιδρούν στην καθημερινότητα τους, σε ότι αφορά το παραγωγικό και επιχειρηματικό πλαίσιο, την αγορά εργασίας, το επίπεδο του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού, την αστική οργάνωση και υποδομές, αξιολογούνται αρνητικά με ανεπαρκή βαθμό επάρκειας και ποιότητας.

Έχοντας αναλύσει την συμπεριφορά κάθε συστάδας ελληνικών πόλεων ως προς τις υπερ-μεταβλητές, έχουν περιγραφεί ουσιαστικά οι κοινές τάσεις κάθε ομάδας κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, ως προς την αξιολόγηση των παραμέτρων που προσδιορίζουν και επιδρούν σε τομείς του αστικού χώρου, όπως οι υποδομές, η αγορά γης, η οικονομία, το αστικό περιβάλλον, το κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο. Πρέπει να σημειωθεί, ότι η ύπαρξη αρνητικών ή θετικών τιμών ως προς τις υπερ-μεταβλητές, δεν σημαίνει απόλυτα αντίστοιχα θετικές ή αρνητικές τιμές στις επί μέρους εκτιμήσεις των ερωτώμενων για τις συνιστώσες που συναποτελούν κάθε υπερ-μεταβλητή. Δείχνουν απλά την τάση της συσχέτισης για κάθε ομάδα συγκριτικά, ανάλογα με τον τρόπο που έγινε η αξιολόγηση των μεταβλητών από τις επι μέρους πόλεις, στηριζόμενες στο μέσο όρο κάθε περίπτωσης.



## **5.5 ΣΥΝΟΨΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στο Κεφάλαιο αυτό, διερευνώνται τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων και αξιολογούνται μια σειρά από παράμετροι που περιγράφουν και προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, κοινωνικό, πολιτικό πλαίσιο, όπως και το επίπεδο αστικών υποδομών των ελληνικών πόλεων. Η εν λόγω διερεύνηση βασίζεται σε μια εκτενή έρευνα πεδίου στις 51 πόλεις πρωτεύουσες Νομών, μέσω του μεθοδολογικού εργαλείου της προσωπικής συνέντευξης με ερωτηματολόγιο, η οποία έλαβε χώρα την περίοδο 2006-2008.

Όσον αφορά τα συμπεράσματα που προέκυψαν για το σύνολο των ελληνικών αστικών κέντρων, προκύπτει ότι μόλις το 63,68% του συνόλου των ερωτώμενων δείχνει να είναι ικανοποιημένο με τον τόπο κατοικίας του. Την μεγαλύτερη προτίμηση διαμονής δείχνουν οι κάτοικοι στις παραθαλάσσιες και τουριστικές περιοχές, ενώ στις τελευταίες θέσεις εντοπίζονται κατά πλειοψηφία πόλεις της περιφέρειας, της δυτικής και βόρειας Ελλάδας και μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας, όπου οι ερωτώμενοι εμφανίζονται αρκετά δυσαρεστημένοι από τον τόπο διαμονής τους.

Για το πλαίσιο των αστικών υποδομών και της αγοράς γης, ως επί το πλείστον επικρατεί μια ουδέτερη προς θετική στάση για την επάρκεια και την ποιότητα των υποδομών στις ελληνικές πόλεις. Οι περιπτώσεις που παρουσιάζονται περισσότερο ικανοποιημένες με την κατάσταση των υποδομών τους είναι κυρίως παραθαλάσσιες τουριστικές περιοχές ή λιμάνια, όπως η Χίος, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, τα Χανιά, η Καλαμάτα και η Ρόδος και μικρότερα αστικά κέντρα της βόρειας Ελλάδας, όπως ο Πολύγυρος, η Καστοριά και η Βέροια. Έπειτα, υπάρχει μια ξεκάθαρη πεποίθηση, ότι οι αξίες γης εντός της πόλης είναι ιδιαίτερα υψηλές και ειδικότερα οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης και οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών. Το αποτέλεσμα αυτό επιβεβαιώνει και την άποψη για επικράτηση δυσανάλογα μεγάλων τιμών, σε σχέση με την αντικειμενική τους αξία, την προηγούμενη δεκαετία.

Σε ότι αφορά την ενότητα για την οικονομία και την ανάπτυξη, συνολικά διαπιστώνει κανείς ότι οι απόψεις που εκδηλώνονται είναι αρνητικές, ενώ κυρίως αρνητική και απαισιόδοξη στάση αναδεικνύεται για τη επιχειρηματικό περιβάλλον και τις προοπτικές του και για το πλαίσιο της απασχόλησης στις πόλεις. Ακόμα, το ύψος της παραοικονομίας χαρακτηρίζεται κατά κοινή παραδοχή ιδιαίτερα υψηλό.

Υπό αυτές τις συνθήκες, μια σειρά από πόλεις εμφανίζονται περισσότερο ικανοποιημένες από το οικονομικό και επενδυτικό περιβάλλον τους. Οι πόλεις αυτές, όπως έχει εντοπισθεί και στην προηγούμενη ανάλυση, αποτελούν κυρίως παραθαλάσσιες και έντονα τουριστικές περιοχές, και είναι το Ηράκλειο και το Ρέθυμνο στην Κρήτη, η Ερμούπολη, η Σάμος και η Ρόδος.

Με το ίδιο σκεπτικό, μια σειρά από πόλεις έδειξε την τάση να εκφράζει εντονότερα απόψεις δυσαρέσκειας για τις οικονομικές συνθήκες και την κατάσταση στην απασχόληση που επικρατεί στην περιοχή τους. Οι πόλεις αυτές είναι κυρίως αστικές περιοχές της κεντρικής, βόρειας και δυτικής Ελλάδας, και είναι η Βέροια, τα Γρεβενά, η Φλώρινα, οι Σέρρες, τα Τρίκαλα, η Καρδίτσα, και πολύ περισσότερο η Άρτα, η Άμφισσα και η Έδεσσα. Το μοτίβο αυτό της διάκρισης των στάσεων των πόλεων, εμφανίστηκε και στις ερωτήσεις για την εκτίμηση του οικογενειακού εισοδήματος και της ανεργίας στην πόλη τους. Η συχνή εμφάνιση των παραπάνω πόλεων στις τελευταίες θέσεις που αφορούν στην οικονομία και την απασχόληση, και η συνεπαγόμενη ερμηνεία των αρνητικών εκτιμήσεων σε μια απαισιόδοξη στάση απέναντι σε ζητήματα, όπως το μέσο οικογενειακό εισόδημα, οι ευκαιρίες απασχόλησης, οι οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας και οι οικονομικές ανισότητες, είναι δυνατόν να μεταφραστεί σε ένα αίσθημα δυσαρέσκειας για το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον και το επίπεδο διαβίωσης στις πόλεις τους, οι οποίες με τη σειρά τους δεν φαίνεται ακόμα να έχουν εντοπίσει την αναπτυξιακή τους ταυτότητα στο νέο οικονομικό και παραγωγικό περιβάλλον.

Στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, οι στάση των πληροφορημένων πολιτών στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα και στο Βόλο κινείται σε αρνητικά πεδία, ενώ στην περίπτωση της Λάρισας, οι αντιλήψεις χαρακτηρίζονται από μια πιο ουδέτερη χροιά.

Στην ερώτηση για το μέχρι ποια πόλη ή γενικότερα οικισμό θεωρεί το δείγμα, ότι φθάνει η οικονομική επιρροή της πόλης τους, για την Αθήνα, οι απαντήσεις έρχονται να ενισχύσουν το συμπέρασμα της εσωτερικής χωρικής αναδιάρθρωσης της Αττικής και ενίσχυσης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, που διατυπώθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Στο ίδιο πνεύμα, για το δεύτερο σε μέγεθος αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, οι πολίτες εξέφρασαν πρωταρχικά την άποψη ότι η επιρροή ξεπερνά τα όρια του Νομού φθάνοντας στη Χαλκιδική και σε πόλεις όμορων και μη Νομών της βορείου Ελλάδας. Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένοι ανέφεραν και την οικονομική επίδραση στις κοντινές Βαλκανικές πόλεις. Τα λεγόμενα μεσαία

ελληνικά αστικά κέντρα, δηλαδή η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος, η Λάρισα, φαίνεται να επηρεάζουν μέσω των οικονομικών τους δραστηριοτήτων, πρώτα την πλειοψηφία των οικισμών στα όρια των Νομών τους και έπειτα τις βασικές πόλεις των όμορων Νομών.

Στο αντίστροφο ερώτημα που απευθύνθηκε στους πληροφορημένους πολίτες, για το από ποιες πόλεις εξαρτάται σε κάποιο βαθμό η πόλη τους, προέκυψε κάτι ιδιαίτερα ενδιαφέρον. Εάν αξιολογηθούν οι απαντήσεις βάσει της πληθυσμιακής κατηγορίας των ελληνικών πόλεων και του βαθμού σημασία τους στο ελληνικό αστικό σύστημα, τότε βγάζει κανείς το συμπέρασμα ότι ακολουθείται σε γενικές γραμμές ένα μοντέλο πυραμιδοειδούς συμπεριφοράς. Με το μητροπολιτικό κέντρο (εθνικής και διεθνούς σημασίας) της Αθήνας στην κορυφή της πυραμίδας, παρατηρεί κανείς ότι τα αμέσως μικρότερα αστικά κέντρα Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Πάτρα, Ηράκλειο, Ιωάννινα και Χανιά (περιφερειακής σημασίας), ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους τοποθέτηση στη χώρα, τοποθετούν την Αθήνα ως κύριο αστικό κέντρο από το οποίο εξαρτώνται οικονομικά σε κάποιο βαθμό. Έπειτα, οι μικρότερες πόλεις (τοπικής σημασίας), επιλέγουν πρώτα τα κοντινότερα σε αυτές αστικά κέντρα περιφερειακής σημασίας και δευτερευόντως την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη, ανάλογα εάν χωροθετούνται στο βόρειο ή στο νότιο τμήμα της χώρας. Για τις νησιωτικές πόλεις πρωτεύουσες (πρώην) Νομών, η Αθήνα φαίνεται να είναι το κέντρο από το οποίο έχουν υψηλότερη οικονομική εξάρτηση, ανεξάρτητα από την γεωγραφική απόσταση, ίσως λόγω των συχνότερων και πιο αναβαθμισμένων μεταφορικών (ακτοπλοϊκών και αεροπορικών) συνδέσεων σε σύγκριση με τη Θεσσαλονίκη, οπότε και η χρονοαπόσταση μετάβασης ανθρώπων και εμπορευμάτων είναι μικρότερη και οικονομικότερη.

Στη διερεύνηση της ενότητας για το αστικό περιβάλλον και το κοινωνικό πλαίσιο' του ερωτηματολογίου, συνολικά συμπεραίνει κανείς ότι επικρατούν θετικές γνώμες για το ανθρωπογενές περιβάλλον, τις διαπροσωπικές σχέσεις, το φυσικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής για τις διάφορες ομάδες πληθυσμού. Τηρείται μια σχετικά ουδέτερη στάση απέναντι στο βαθμό που εμφανίζονται φαινόμενα ταραχών γενικά, ή ρατσισμού και δυσκολιών στις σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες, ενώ περισσότερο αρνητικές απόψεις εκδηλώνονται για τα επίπεδα φτώχειας. Μια σειρά από αστικά κέντρα προκύπτει ότι εκδηλώνουν μια θετικότερη κατά κανόνα στάση ως προς τις συνιστώσες που εξετάζονται, αλλά και το αντίστροφο. Αναλυτικότερα, η πόλη της Ερμούπολης φαίνεται να παίρνει τα πρωτεία, και με δεδομένο ότι κατείχε μια από τις πρώτες θέσεις και στην ενότητα της

οικονομίας και ανάπτυξης, διαφαίνεται ότι οι κάτοικοι της είναι συγκριτικά περισσότερο ικανοποιημένοι από το οικονομικό, συνάμα και το κοινωνικό τους περιβάλλον. Στην ίδια κατηγορία ανήκει και η πόλη της Σάμου. Ευχαριστημένες από τις κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στον τόπο τους είναι γενικά οι μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας και παραθαλάσσιες περιοχές, όπως η Χίος, ο Πολύγυρος, η Πρέβεζα, το Καρπενήσι, η Σπάρτη, η Ρόδος, η Άμφισσα και η Δράμα. Αντίθετα, οι πολίτες της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και έπειτα της Πάτρας και της Κοζάνης, δείχνουν να είναι λιγότερο ικανοποιημένοι από τις επικρατούσες συνθήκες στο αστικό και κοινωνικό τους πλαίσιο.

Σχετικά με το 'πολιτικό πλαίσιο' των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου, η πολιτική προβολής της πόλης και ο βαθμός και ο τρόπος αξιοποίησης των ευρωπαϊκών κονδυλίων για αναπτυξιακές δραστηριότητες στην πόλη, περιλαμβάνουν μια αρνητική χροιά. Σαφής δυσαρέσκεια αναδεικνύεται για τις πολιτικές πολεοδομικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού, όπως και για τον τρόπο που δραστηριοποιούνται τα πολιτικά κόμματα. Αξίζει να σημειωθεί, ότι τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα βρίσκονται στις δέκα τελευταίες θέσεις, γεγονός που μπορεί να ερμηνευτεί ως μια αποδοκιμασία για τις έως τώρα αναπτυξιακές πολιτικές, από το μεγαλύτερο κομμάτι του αστικού πληθυσμού της χώρας.

Ιδιαίτερα σημαντική, κρίνεται η εξέταση της στάσης και των προβλέψεων των πολιτών για τη μελλοντική εξέλιξη ζητημάτων που επιδρούν στον ελληνικό αστικό χώρο. Προκύπτει λοιπόν, περισσότερη αισιοδοξία για ζητήματα που αφορούν στη δυναμική του τουριστικού τομέα και την αναβάθμιση των αστικών υποδομών, είτε αυτές αφορούν στην πολεοδομική οργάνωση, είτε σε έργα περιβαλλοντικής προστασίας. Αντίθετα, το δείγμα παρουσιάζεται πιο απαισιόδοξο για θέματα που σχετίζονται με την προώθηση της επιχειρηματικότητας και επενδυτικών πρωτοβουλιών, τις ευκαιρίες απασχόλησης, την εξέλιξη της ανεργίας, αλλά και την άνιση κατανομή των εισοδημάτων των νοικοκυριών μεταξύ των περιοχών. Οι περισσότερο αισιόδοξες περιπτώσεις αντιστοιχούν και πάλι σε νησιωτικές και παραθαλάσσιες περιοχές και είναι η Σάμος, η Ερμούπολη, η Λευκάδα, η Πρέβεζα και το Αργοστόλι. Τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης τείνουν περισσότερο προς απαισιόδοξες εκτιμήσεις, μαζί με μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας, όπως το Καρπενήσι, την Σπάρτη, τη Δράμα, την Άμφισσα και την Έδεσσα.

Αξιολογώντας τα δυνατά και αδύναμα σημεία, τις ευκαιρίες και τις απειλές (S.W.O.T ανάλυση), σε γενικές γραμμές, οι πολίτες θεωρούν ότι τα περισσότερο δυνατά σημεία για τις

ελληνικές πόλεις, αποτελούν τα αναπτυξιακά στοιχεία που ευνοούν ουσιαστικά την τουριστική κίνηση (φυσικό περιβάλλον, πολιτιστική κληρονομιά και προσβασιμότητα), αλλά και την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων (υψηλό μορφωτικό επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού, αστικές υποδομές και προσβασιμότητα, και φυσικοί πόροι). Ως κυρίαρχη ευκαιρία καταγράφεται η σοφή αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε., και ακολουθούν ο εντοπισμός των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής και η ανάπτυξη αυτών, η εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξη και οι πρωτοβουλίες προσέλκυσης ξένων επενδύσεων.

Τα μειονεκτήματα που διακρίνουν τα ελληνικά αστικά κέντρα, φαίνεται να είναι η έλλειψη βιομηχανικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, αλλά και το δυσμενές περιβάλλον για την επώαση νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Σε συνέπεια με την συμπεριφορά που αποκρίνεται το δείγμα των πολιτών μέχρι τώρα, η κακή χρήση των ευρωπαϊκών πόρων φαίνεται να αποτελεί την πιο σημαντική απειλή. Εν συνεχεία, αναφέρονται το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης, η αδυναμία προσέλκυσης ξένων επενδύσεων και η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος.

Μετά την ανάλυση S.W.O.T., αποτελεί λογική συνέχεια η διερεύνηση των πιο κατάλληλων πολιτικών για τον ελληνικό αστικό χώρο, βάσει των αξιολογήσεων των ερωτώμενων. Η στήριξη, η προώθηση και ο εκσυγχρονισμός της βαριάς βιομηχανίας της χώρας, δηλαδή του τομέα του τουρισμού, φαίνεται να είναι η πρώτη αναπτυξιακή προτεραιότητα. Στη συνέχεια, το δείγμα δείχνει να προκρίνει γενικά τη βελτίωση των υποδομών στον αστικό χώρο, οι οποίες συνίστανται στις αστικές υποδομές, στις υποδομές προστασίας και βελτίωσης του περιβάλλοντος και στις κοινωνικές υποδομές (εκπαίδευση, υπηρεσίες υγείας, κτλ.). Επείγουσα θεωρείται επίσης, η αντιμετώπιση της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού, σε συνδυασμό με πολιτικές παρεμβάσεις στήριξης και προώθησης της επιχειρηματικότητας και προσέλκυσης ξένων επενδύσεων.

Στο πλαίσιο μιας περισσότερο εξειδικευμένης τεχνικής στατιστικής επεξεργασίας, εφαρμόστηκε η παραγοντική ανάλυση (factor analysis), με αποτέλεσμα να προκύψουν 20 νέες υπερ-μεταβλητές, οι οποίες αξιοποιήθηκαν μετέπειτα στην ανάλυση κατά συστάδες (cluster analysis). Η εφαρμογή της ανάλυσης κατά συστάδες στην συγκεκριμένη έρευνα, είχε ως στόχο να διερευνήσει την ύπαρξη κοινών τάσεων και χαρακτηριστικών στον τρόπο που αποκρίθηκαν οι ερωτώμενοι από κάθε πόλη, σχετικά με τις παραμέτρους του ελληνικού αστικού χώρου που αξιολογούνται στις ενότητες του ερωτηματολογίου. Οι συστάδες που

προέκυψαν ήτανε πέντε, παρουσιάζοντας μια σχετική ομοιογένεια στην κατανομή των πόλεων. Η διερεύνηση και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων της cluster analysis αποτελεί αδιαμφισβήτητα και ένα σημείο ελέγχου για την ανάλυση και τα συμπεράσματα που έχουν εξαχθεί πρωτύτερα, από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία των εκτιμήσεων των ερωτώμενων.

Η 1<sup>η</sup> συστάδα πόλεων αποτελείται κατά πρώτο λόγο, από τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας, οπότε και λαμβάνει ιδιαίτερη σημασία, αφού η συμπεριφορά της ως προς τις υπερ-μεταβλητές, αντιπροσωπεύει πολύ σημαντικό μερίδιο του ελληνικού αστικού πληθυσμού. Η ομάδα αυτή συμπληρώνεται από μια σειρά μικρότερων πόλεων, που έχουν έντονη οικονομική αλληλεπίδραση με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα και τοποθετούνται σε μια σχετική γεωγραφική εγγύτητα. Η 2<sup>η</sup> συστάδα ή ομάδα πόλεων περιλαμβάνει αποκλειστικά νησιωτικές ή παραθαλάσσιες αστικές περιοχές, με πολύ ελκυστικό τουριστικό προφίλ. Η 3<sup>η</sup> ομάδα ελληνικών πόλεων συνίσταται σε 4 αστικές συγκεντρώσεις της ηπειρωτικής χώρας, δηλαδή το Αγρίνιο, τη Δράμα, την Τρίπολη και τον Πολύγυρο, σε δύο νησιωτικές πόλεις τη Χίο και την Σάμο και σε δύο παραθαλάσσιες πόλεις την Πρέβεζα και την Καλαμάτα. Αποτελούν μικρότερα αστικά κέντρα, που σύμφωνα με στοιχεία της τομεακής σύνθεσης απασχόλησης, το μερίδιο τους στον πρωτογενή τομέα ξεπερνά το μέσο όρο του ελληνικού αστικού χώρου, ενώ αντίστοιχα τα ποσοστά στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα είναι λίγο χαμηλότερα από τον αντίστοιχο μέσο όρο. Σε ότι αφορά την 4<sup>η</sup> ομάδα πόλεων, αποτελείται από τα υπόλοιπα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα (ή αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους για τα ελληνικά δεδομένα), που είναι το Ηράκλειο, η Λάρισα και ο Βόλος, αλλά και από αστικά κέντρα σημαντικού πληθυσμιακού μεγέθους στην ελληνική αστική ιεραρχία, της τάξης περίπου 50.000 κατοίκων και άνω. Η 5<sup>η</sup> συστάδα είναι η μεγαλύτερη ομάδα πόλεων και αποτελείται κυρίως από μικρότερα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας.

Σε συνέπεια με τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία, προκύπτει ότι η 3<sup>η</sup> συστάδα των ελληνικών πόλεων εκφράζει την υψηλότερη ικανοποίηση για το πλαίσιο της οικονομικής και κοινωνικής της διάρθρωσης, με εξαίρεση την εκτίμηση για την αποτελεσματικότητα των μηχανισμών απορρόφησης και αξιοποίησης των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων. Η ομάδα των πόλεων με την χαμηλότερη ικανοποίηση συνολικά είναι η 5<sup>η</sup> συστάδα, που όπως αναφέρθηκε αποτελείται κυρίως από μικρότερα

αστικά κέντρα στο κεντρικό, δυτικό και βόρειο τμήμα της ηπειρωτικής χώρας. Προκύπτει έμφαση αρνητικής στάσης απέναντι στο παραγωγικό και επιχειρηματικό πλαίσιο, την αγορά εργασίας, το επίπεδο του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού, την αστική οργάνωση και υποδομές. Κυρίως αρνητική στάση αντιστοιχεί και στην περίπτωση της 1<sup>ης</sup> συστάδας ελληνικών πόλεων, όπου εντάσσονται και τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, με έντονη δυσαρέσκεια για την κατάσταση στις υποδομές, είτε αυτές αφορούν την εκπαίδευση και την υγεία, είτε τον τουρισμό, τον πολιτισμό και την επάρκεια των χώρων αστικού πρασίνου. Η 2<sup>η</sup> και η 4<sup>η</sup> συστάδα χαρακτηρίζεται από μια σχετική ισορροπία στα πρόσημα αξιολόγησης των υπερ-μεταβλητών. Η 2<sup>η</sup> συστάδα νησιωτικών ή παραθαλάσσιων πόλεων αξιολογεί ιδιαίτερα θετικά τις συνθήκες που καθορίζουν το επιχειρηματικό περιβάλλον, τις ευκαιρίες απασχόλησης, το τουριστικό και πολιτιστικό πλαίσιο και γενικότερα την ποιότητα ζωής. Υπάρχει, ωστόσο, περιορισμένη ικανοποίηση για την καθετοποίηση της επιχειρηματικότητας προς την μεταποίηση, για τις υψηλές αξίες γης και την κατάσταση στο οδικό δίκτυο. Τέλος, η 4<sup>η</sup> συστάδα, που εκφράζει σε σημαντικό βαθμό τον ελληνικό αστικό χώρο μεσαίου μεγέθους, τηρεί θετικότερη στάση για τις υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, το οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο και για την αποτελεσματικότητα της αυτοδιοίκησης. Προκύπτει όμως δυσαρέσκεια για το οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο διαβίωσης, τις ευκαιρίες απασχόλησης και το ευρύτερο αστικό και φυσικό περιβάλλον.

## **6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

# **ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ**

Στο πλαίσιο του 6<sup>ου</sup> Κεφαλαίου της διδακτορικής διατριβής, επιτελείται μια επιπρόσθετη ανάλυση, οικονομετρικού χαρακτήρα, η οποία διατηρεί μία επεξηγηματική (illustrative purpose) και συμπληρωματική σκοπιμότητα στην πρότερη εξέταση του ελληνικού αστικού συστήματος. Το βασικό ερευνητικό ερώτημα που εξετάζεται είναι: ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν σε σχετικά υψηλότερο επίπεδο ευημερίας (θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση), τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης; Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η αναπτυξιακή επίδοση (ή οικονομική μεγέθυνση) μιας πόλης (εξαρτημένη μεταβλητή) εξετάζεται μέσα από τη μεταβολή του δηλωθέντος φορολογικού εισοδήματος για την περίοδο 2008-2011, ενώ οι παράγοντες (ανεξάρτητες μεταβλητές) για τους οποίους διερευνάται η συσχέτιση τους με την παραπάνω μεταβολή, δύναται να είναι οικονομικοί, κοινωνικοί και γεωγραφικοί, όπως και ποιοτικού χαρακτήρα παράγοντες, μέσω της αξιοποίησης των εκτιμήσεων των κατοίκων κάθε πόλης από την έρευνα ερωτηματολογίου. Στην πρώτη ενότητα του Κεφαλαίου, παρουσιάζεται η σκοπιμότητα της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης και στη δεύτερη ενότητα περιγράφονται οι μεταβλητές που εν τέλει αξιοποιούνται στο οικονομετρικό υπόδειγμα. Στη συνέχεια, δίνονται τα βασικότερα σημεία του θεωρητικού πλαισίου της μεθοδολογίας, παρουσιάζεται αναλυτικά το οικονομετρικό υπόδειγμα, και παρατίθενται τα αποτελέσματα της εκτίμησης του, με την απαραίτητη στοιχειοθέτηση. Στην ενότητα των συμπερασμάτων του Κεφαλαίου, δίνεται η απάντηση στο ερευνητικό ερώτημα, παράλληλα με τους θεωρητικούς προβληματισμούς που ανακύπτουν.



## **6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ**

Η οικονομική κρίση στον ευρωπαϊκό χώρο, οι πρόσφατες εξελίξεις των τελευταίων ετών και οι επιπτώσεις της κρίσης σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, έχουν οδηγήσει στην ανατροπή, σε μεγάλο βαθμό, των όποιων βημάτων οικονομικής και κοινωνικής προόδου είχαν επιτευχθεί από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι σχετικά υψηλοί ρυθμοί μεγέθυνσης σε πολλά κράτη της Ευρώπης πριν το 2008, η οποία είχε ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, υψηλά ποσοστά απασχόλησης, έδωσαν τη θέση τους σε μια ύφεση, η οποία θεωρείται ότι είναι η χειρότερη που αντιμετωπίζει η Ευρώπη μεταπολεμικά. Οι συνέπειες αυτής της κρίσης έχουν μεγάλη επίπτωση στα ευρωπαϊκά νοικοκυριά και το γενικότερο επίπεδο διαβίωσης. Η μείωση των οικογενειακών εισοδημάτων, η αύξηση της φορολογίας, η συρρίκνωση της αγοραστικής δύναμης των μικρομεσαίων εισοδηματικά νοικοκυριών και η αύξηση του ποσοστού της φτώχειας δυσχεραίνουν την επίτευξη των στρατηγικών στόχων της κοινωνικής συνοχής, της οικονομικής και περιφερειακής σύγκλισης.

Στο επίκεντρο της κρίσης βρίσκεται η δημοσιονομική κατάσταση της Ελλάδας, η οποία επιδεινώθηκε σημαντικά το τελευταίο χρονικό διάστημα, όπως άλλωστε έγινε και σε πολλές άλλες χώρες εντός και εκτός της ευρωζώνης. Η επιδείνωση της δημοσιονομικής κατάστασης προήλθε, πρωτίστως, από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία επέφερε επιδείνωση του δημόσιου χρέους πολλών χωρών, ωστόσο η Ελλάδα ήταν η χώρα που επηρεάστηκε αρνητικά περισσότερο από κάθε άλλη χώρα.

Η παγκοσμιοποίηση, η αύξηση των υπηρεσιών και του διεθνούς ανταγωνισμού, αποτελούν ταυτόχρονα ευκαιρίες και απειλές για τις αστικές περιοχές, εφόσον έχουν μειωθεί τα εμπόδια που διαχωρίζουν τις τοπικές αγορές. Οι πόλεις μπορούν να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που προσφέρει η παγκοσμιοποίηση, όπως αποδεικνύεται από την ανάπτυξη τομέων που βασίζονται στα αστικά κέντρα, όπως οι επικοινωνίες, οι μεταφορές, το διεθνές εμπόριο και η λιανική πώληση, η περιβαλλοντική τεχνολογία, οι βιομηχανίες πολιτιστικών προϊόντων και ο τουρισμός, το σχέδιο και έρευνα. Η ανάπτυξη αυτών των τομέων παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινωνιών. Τα σημερινά χρόνια, ωστόσο, τα ποσοστά ανεργίας σε πολλές μεγάλες πόλεις υπερβαίνουν τα μέσα εθνικά ποσοστά, απεικονίζοντας την επίπτωση της οικονομικής αναδιάρθρωσης και τη

διαφορετική ικανότητα προσαρμογής σε αστικό επίπεδο. (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2011)

Το φαινόμενο της ύφεσης και υποβάθμισης των αστικών κέντρων, είναι δυνατόν να αποδοθεί σε παράγοντες, όπως η αποβιομηχάνιση, η ανεξέλεγκτη προαστιοποίηση και εγκατάλειψη των κεντρικών αστικών περιοχών, η οικονομική και παραγωγική αναδιάρθρωση και τέλος στις έντονες επιδράσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Η ρευστότητα στη δραστηριότητα των διεθνών επιχειρήσεων, καθιστά τις πόλεις ισχυρά εξαρτημένες από τις άμεσες ξένες επενδύσεις, οι οποίες με τη σειρά τους μεταβάλλονται ανάλογα με τις εξελίξεις στο διεθνή ανταγωνισμό. Το ίδιο ισχύει και για πόλεις που στηρίζονται σε παραγωγικές μονοκαλλιέργειες, όπως είναι η παραδοσιακή μεταποίηση πρώτων υλών ή ακόμα και η περιορισμένης διαφοροποίησης τουριστική δραστηριότητα. Η μεταφορά των βιομηχανιών έχει οδηγήσει σε απώλεια πολλών εξειδικευμένων θέσεων απασχόλησης, τον περιορισμό της παραγωγής τεχνογνωσίας και στην υποβάθμιση του ανθρώπινου κεφαλαίου πολλών αστικών κέντρων. (Urbact, 2012)

Στο ίδιο πλαίσιο, υπό το πρίσμα των νέων παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών, όπως η παγκοσμιοποίηση και η ευρωπαϊκή ενοποίηση, δημιουργούνται ενιαία δίκτυα πόλεων, καθώς και διευρυμένες δυνατότητες μετακίνησης κεφαλαίων και μετεγκατάστασης επιχειρήσεων σε πόλεις και περιοχές με ελκυστικό μισθολογικό και φορολογικό κόστος. Αυτό οδηγεί σε έντονο ανταγωνισμό των πόλεων μεταξύ τους, για την προσέλκυση κεφαλαίων και επιχειρήσεων, ώστε να διατηρήσουν ζωντανή και να ενισχύσουν την αναπτυξιακή προοπτικής τους.

Η αστική συρρίκνωση (Γοσποδίνη, 2013) είναι το αποτέλεσμα της αδυναμίας κάποιων ομάδων πόλεων να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό. Παράλληλα και με ανάλογο τρόπο, διεθνείς κρίσεις, όπως η κρίση δημόσιου χρέους στην Ευρωζώνη, μπορούν να δημιουργήσουν οικονομική ύφεση που οδηγεί στην αστική συρρίκνωση. Το φαινόμενο αυτό συνίσταται αναλυτικότερα, σε κλείσιμο επιχειρήσεων, σε υψηλούς δείκτες ανεργίας, σε πτώχευση μικρών και μεσαίων κοινωνικών στρωμάτων, σε μετανάστευση πληθυσμού και ιδιαίτερα υψηλής κατάρτισης νεαρής ηλικίας ανθρώπινου δυναμικού. Επίσης, σε εμφάνιση εγκαταλειμμένων κτιρίων και γειτονιών και γενικότερη υποβάθμιση μεγάλων τμημάτων αστικού ιστού πολλών αστικών κέντρων.

Η ανάλυση και η αποτύπωση των επιδράσεων της οικονομικής κρίσης, στην οικονομική και κοινωνική ζωή των αστικών κέντρων στον Ευρωπαϊκό χώρο, αποτελεί πολύ πρόσφατο πεδίο ερευνητικής ενασχόλησης (Cattoral, 2010), ακόμα και στις Η.Π.Α., όπου η κρίση ξεκίνησε νωρίτερα (Kantor, 2010) και τα όποια συμπεράσματα προκύπτουν, είναι ανασφαλές να θεωρηθούν οριστικά, αφού η κρίση είναι ένα φαινόμενο σε εξέλιξη.

Οι επιπτώσεις της διεθνούς κρίσης στις ελληνικές πόλεις, από το 2008 μέχρι σήμερα, αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα για αυτό το είδος αστικής συρρίκνωσης. Η εν εξελίξει οικονομική και δημοσιονομική κρίση στην Ελλάδα έχει γίνει αντικείμενο εκτενούς συζήτησης, τόσο σε επίπεδο θεωρητικής διερεύνησης όσο και σε επίπεδο μέτρων πολιτικής για την αντιμετώπισή της. Ωστόσο, οι χωρικές εκδηλώσεις της κρίσης δεν έχουν απασχολήσει στον ίδιο βαθμό την βιβλιογραφία. (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2011· Chadjimichalis, 2011)

Ανακύπτει λοιπόν έντονο ερευνητικό ενδιαφέρον, για τη γενικότερη διερεύνηση της εξέλιξης του επιπέδου ευημερίας των ελληνικών πόλεων τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης. Ειδικότερα, προκύπτει το ερώτημα, εάν και κατά πόσο έχουν πληγεί η αναπτυξιακή πορεία των υπό έρευνα 51 πόλεων πρωτευουσών (πρώην) Νομών και ποιοι είναι οι παράγοντες εκείνοι που συμβάλλουν θετικά ή αρνητικά στην οικονομική ανθεκτικότητα<sup>40</sup> αυτών των περιοχών, απέναντι στις ραγδαίες αρνητικές επιδράσεις της κρίσης.

Το ερευνητικό ερώτημα που εξετάζεται σε αυτό το Κεφάλαιο, μέσω της εφαρμογής της οικονομετρικής ανάλυσης, συνοψίζεται ως εξής: ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών

---

<sup>40</sup> Η έννοια της ανθεκτικότητας (resilience) προέρχεται από τις επιστήμες του περιβάλλοντος, της υγείας και της κοινωνίας και περιγράφει την ικανότητα της προσαρμογής και της ευδοκίμησης ενός (οικο)συστήματος ή ενός οργανισμού υπό αντίξοες (περιβαλλοντικές) συνθήκες, έπειτα από μία διαταραχή (disturbance/shock). Μεταφερόμενη στο πεδίο της οικονομικής επιστήμης, η ανθεκτικότητα εκλαμβάνεται στη βάση της ικανότητας επιστροφής μιας οικονομίας σε συνθήκες ισορροπίας. Ειδικότερα στο πεδίο της περιφερειακής και αστικής επιστήμης, η έννοια της ανθεκτικότητας τείνει, εσχάτως, να καταστεί εξαιρετικά δημοφιλής (Martin, 2011), αντανάκλωντας το αίσθημα της ανασφάλειας και της αβεβαιότητας το οποίο κυριαρχεί στις οικονομίες, αρκετές εκ των οποίων έχουν καταστεί (εξαιρετικά) ευάλωτες στις επιπτώσεις της διεθνοποίησης και της ολοκλήρωσης (Dawley κ.ά., 2010). Προϊούσης της οικονομικής –αλλά και της περιβαλλοντικής– κρίσης, το αίσθημα αυτό εδραιώνεται καθιστώντας αδήριτη την ανάγκη ενίσχυσης της ανθεκτικότητας.

αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν σε σχετικά υψηλότερο επίπεδο ευημερίας (θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση), τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης;

Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η αναπτυξιακή επίδοση (ή οικονομική μεγέθυνση) μιας πόλης (εξαρτημένη μεταβλητή) εξετάζεται μέσα από τη μεταβολή του δηλωθέντος φορολογικού εισοδήματος για την περίοδο 2008-2011, ενώ οι παράγοντες (ανεξάρτητες μεταβλητές) για τους οποίους διερευνάται η συσχέτιση τους με την παραπάνω μεταβολή, δύναται να είναι οικονομικοί, κοινωνικοί<sup>41</sup> και γεωγραφικοί, όπως και ποιοτικού χαρακτήρα παράγοντες, μέσω της αξιοποίησης των εκτιμήσεων των κατοίκων κάθε πόλης από την έρευνα ερωτηματολογίου.

Η διερεύνηση του παραπάνω ερωτήματος αποκτά ιδιαίτερη σημασία, αφού εξετάζεται για πρώτη φορά ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης των πρόσφατων ετών, στο επίπεδο ευημερίας των ελληνικών πόλεων, αξιοποιώντας μια σειρά από μεταβλητές που προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, γεωγραφικό και κοινωνικό πλαίσιο, σε συνδυασμό με ποιοτικές μεταβλητές από τις εκτιμήσεις των κατοίκων από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου. Η χρονικότητα της έρευνας ερωτηματολογίου (2006 – 2008) αποτελεί ένα δυνατό πλεονέκτημα στην περίπτωση αυτή, αφού οι εκτιμήσεις του δείγματος αναφέρονται στην περίοδο βάσης για τη διερεύνηση των πρόσφατων μεταβολών του ελληνικού αστικού χώρου. Πρέπει τέλος να σημειωθεί, ότι η οικονομετρική ανάλυση του παρόντος Κεφαλαίου δεν αποτελεί τον ερευνητικό πυρήνα της διδακτορικής διατριβής, διατηρεί επεξηγηματικό χαρακτήρα (illustrative purpose) και συμπληρωματικό στην πρότερη εξέταση του ελληνικού αστικού συστήματος (Κεφάλαια 4 και 5).

---

<sup>41</sup> Για την παράμετρο της παραοικονομίας, η οποία επηρεάζει άμεσα το επίπεδο του δηλωθέντος εισοδήματος σε κάθε ελληνική πόλη, γίνεται η παραδοχή ότι είναι ομοιογενώς κατανομημένη στο χώρο, διότι δεν υπάρχει μέχρι τώρα ένας καθολικά αποδεδειγμένος τρόπος εκτίμησης της χωρικής της διαφοροποίησης στην ελληνική επικράτεια.

## **6.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ**

### **6.2.1 Παρουσίαση της εξαρτημένης μεταβλητής του οικονομικού υποδείγματος**

Ένα από τα βασικότερα αντικείμενα διερεύνησης της οικονομικής επιστήμης, είναι το συνολικό εισόδημα και ο καθορισμός του. Το εισόδημα αποτελεί το κύριο οικονομικό μέτρο του επιπέδου διαβίωσης: όσο υψηλότερο εισόδημα διαθέτει κάποιος, τόσο περισσότερα αγαθά είναι σε θέση να αποκτήσει και άρα τόσο περισσότερο θεωρείται ότι βελτιώνεται η οικονομική θέση και η ατομική ευημερία του. Η οικονομική μεγέθυνση, θεωρείται σήμερα ως ένα από τα κυριότερα αντικείμενα της οικονομικής επιστήμης, γιατί ασχολείται με το εισόδημα, τις μεταβολές του, καθώς και τους παράγοντες που επιδρούν καθοριστικά στα παραπάνω. Το εισόδημα εξαρτάται από τη διαχρονική επιλογή μεταξύ τρέχουσας κατανάλωσης και αποταμίευσης - επένδυσης (που ισοδυναμούν με μελλοντική κατανάλωση). Άρα, όλες οι αποφάσεις για το εισόδημα και την ευημερία συνδέονται αναπόφευκτα με την επιλογή των νοικοκυριών μεταξύ κατανάλωσης και αποταμίευσης, με στόχο τη μεγιστοποίηση της ευημερίας τους, καθώς και με την συμπεριφορά των επιχειρήσεων στοχεύοντας στη μεγιστοποίηση του κέρδους.

Με βάση τα παραπάνω, η ανάλυση γίνεται συνήθως σε μακροοικονομικό πλαίσιο (εισόδημα, κατανάλωση, επενδύσεις-αποταμίευση), αλλά τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται αφορούν συχνά τη μικροοικονομική συμπεριφορά των ατόμων και των επιχειρήσεων. Η μελέτη αυτών των επιδράσεων σε συνολικό επίπεδο, σε συνδυασμό με την αριστοποίηση αυτών των αποφάσεων, αποτελούν ένα ισχυρότατο εργαλείο για την ολοκληρωμένη περιγραφή και κατανόηση των αστικών οικονομιών.

Η οικονομική μεγέθυνση προσδιορίζεται κυρίως από το εισόδημα της οικονομίας, ενώ το εισόδημα και ο ρυθμός μεγέθυνσης θεωρούνται ενδεικτικά μεγέθη της συνολικής παραγωγής της οικονομίας μιας περιοχής. Υψηλό ή χαμηλό εισόδημα, σημαίνει ότι η οικονομία της περιοχής στο σύνολό της θεωρείται μεγάλη ή μικρή αντίστοιχα. Ο υψηλός ή χαμηλός ρυθμός μεγέθυνσης του εισοδήματος δείχνει κατά πόσο η οικονομία αυτή γίνεται πλουσιότερη ή φτωχότερη σε σχέση με τις άλλες οικονομίες.

Η διερεύνηση της δομής ενός συστήματος αστικών κέντρων σε συνάρτηση με την εξέλιξη των εισοδηματικών επιπέδων, έχει αποτελέσει σημαντικό ζήτημα στη βιβλιογραφία της αστικής ανάλυσης (Abdel-Rahman και Wang, 1997· Drennan M. και Lobo, 1999· Nissan και Carter, 1999· Abdel-Rahman, 2002). Η κατανόηση των δυνάμεων που επιδρούν στο σχηματισμό και την εξέλιξη των πόλεων, όπως και στη δομή ενός αστικού συστήματος, καθίσταται ολοένα και περισσότερο κρίσιμη για δυο λόγους: Πρώτον, τα αυξανόμενα ποσοστά του πληθυσμού που διαμένουν σε αστικές περιοχές. Δεύτερον, ο διαπιστευμένος αντίκτυπος που ασκούν οι πόλεις στην εργασιακή παραγωγικότητα, στην κατανομή των εισοδημάτων και γενικότερα στην οικονομική ανάπτυξη (Abdel-Rahman, 2002). Ένα βασικό ερώτημα που παραμένει στη βιβλιογραφία, είναι ποιοι είναι οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν τα εισοδηματικά επίπεδα των διαφόρων περιοχών.

Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η οικονομία μιας περιοχής αφορά στην οικονομία της ελληνικής πόλης. Όπως έχει αναφερθεί, το βασικό ερευνητικό ερώτημα αυτού του Κεφαλαίου είναι: ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν θετικότερα στο επίπεδο ευημερίας, τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης; Το ερώτημα αυτό, στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του οικονομετρικού υποδείγματος, εξειδικεύεται ως εξής: ποιοι είναι οι παράγοντες που επιδρούν σημαντικά, και με ποιο τρόπο, στο επίπεδο ευημερίας (μεταβολή του εισοδήματος) των ελληνικών πόλεων τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης; Συνεπώς, ως δείκτης προσδιορισμού της αναπτυξιακής επίδοσης ή του επιπέδου ευημερίας μιας πόλης (εξαρτημένη μεταβλητή), επιλέγεται η μεταβολή του εισοδήματος κάθε πόλης για την περίοδο 2008-2011.

Πιο συγκριμένα, η εξαρτημένη μεταβλητή της μεταβολής του εισοδήματος  $Y$  για μια πόλη  $A$ , αξιοποιείται ως ο λόγος του εισοδήματος  $Y$  της πόλης  $A$  το έτος 2011, προς το εισόδημα  $Y$  της ίδιας πόλης το έτος 2008, και παίρνει τη μορφή:

$$\Delta Y(A) = \frac{Y(2011)}{Y(2008)}$$

Το εισόδημα κάθε ελληνικής πόλης δεν είναι εξ αρχής γνωστό, αφού όπως έχει ήδη τονιστεί, η χωρική κλίμακα του αστικού κέντρου δεν αποτελεί πεδίο εξαγωγής οικονομικών στατιστικών δεδομένων για την ΕΛ.ΣΤΑΤ. Μπορεί όμως να εκτιμηθεί με αρκετά μεγάλη προσέγγιση, διότι

υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες για το εισόδημα των πολιτών σε μικρότερες χωρικές ενότητες από αυτή του αστικού κέντρου.

Επεξηγώντας, από το Κέντρο Πληροφορικής του Υπουργείου Οικονομικών (ΚΕΠΥΟ) είναι διαθέσιμα τα δηλωθέντα φορολογούμενα εισοδήματα<sup>42</sup> για όλη την Ελλάδα ανά ταχυδρομικό κωδικό<sup>43</sup> των ΕΛΤΑ. Ως γνωστό, ο κάθε ταχυδρομικός κωδικός αντιστοιχεί σε μια χωρική ενότητα. Κατόπιν κατάλληλης επιλογής, είναι δυνατόν να προστεθούν οι ταχυδρομικοί κωδικοί (άρα και οι χωρικές ενότητες) και να προκύψει κατά μεγάλη προσέγγιση ο αστικός χώρος κάθε ελληνικής πόλης. Συνεπώς, είναι εφικτό να υπολογιστεί κατά μεγάλη προσέγγιση το δηλωθέν φορολογούμενο εισόδημα σε κάθε πόλη και να αξιοποιηθεί στην οικονομετρική ανάλυση. Τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία από το ΚΕΠΥΟ είναι αυτά του οικονομικού έτους 2012, δηλαδή του πραγματικού έτους 2011, συνεπώς η μεγαλύτερη δυνατή περίοδος οικονομετρικής διερεύνησης για την οικονομική κρίση, είναι το χρονικό διάστημα 2008-2011, που αντιστοιχεί σε 4 έτη ανάλυσης.

---

<sup>42</sup> Το δηλωθέν φορολογούμενο εισόδημα αφορά στο εισόδημα που απόκτησε ο φορολογούμενος ή η οικογένεια, κατά την περίοδο για την οποία υποχρεούται σε υποβολή δήλωσης, και προσδιορίζεται βάσει πραγματικών στοιχείων, όπως οι βεβαιώσεις αποδοχών, το εισόδημα που προκύπτει από τα βιβλία της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται, οι τόκοι καταθέσεων, η πρόσοδος από ενοίκια ακινήτων, και κάθε άλλο εισόδημα, το οποίο προκύπτει από πραγματικά στοιχεία.

<sup>43</sup> Τα στατιστικά στοιχεία για το δηλωθέν φορολογούμενο εισόδημα ανά έτος ελήφθησαν από το ΚΕΠΥΟ του Υπουργείου Οικονομικών με την συμβολή του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου.

**Πίνακας 6.1: Παρουσίαση των στατιστικών δεδομένων της εξαρτημένης μεταβλητής για τις ελληνικές πόλεις (2008-2011)**

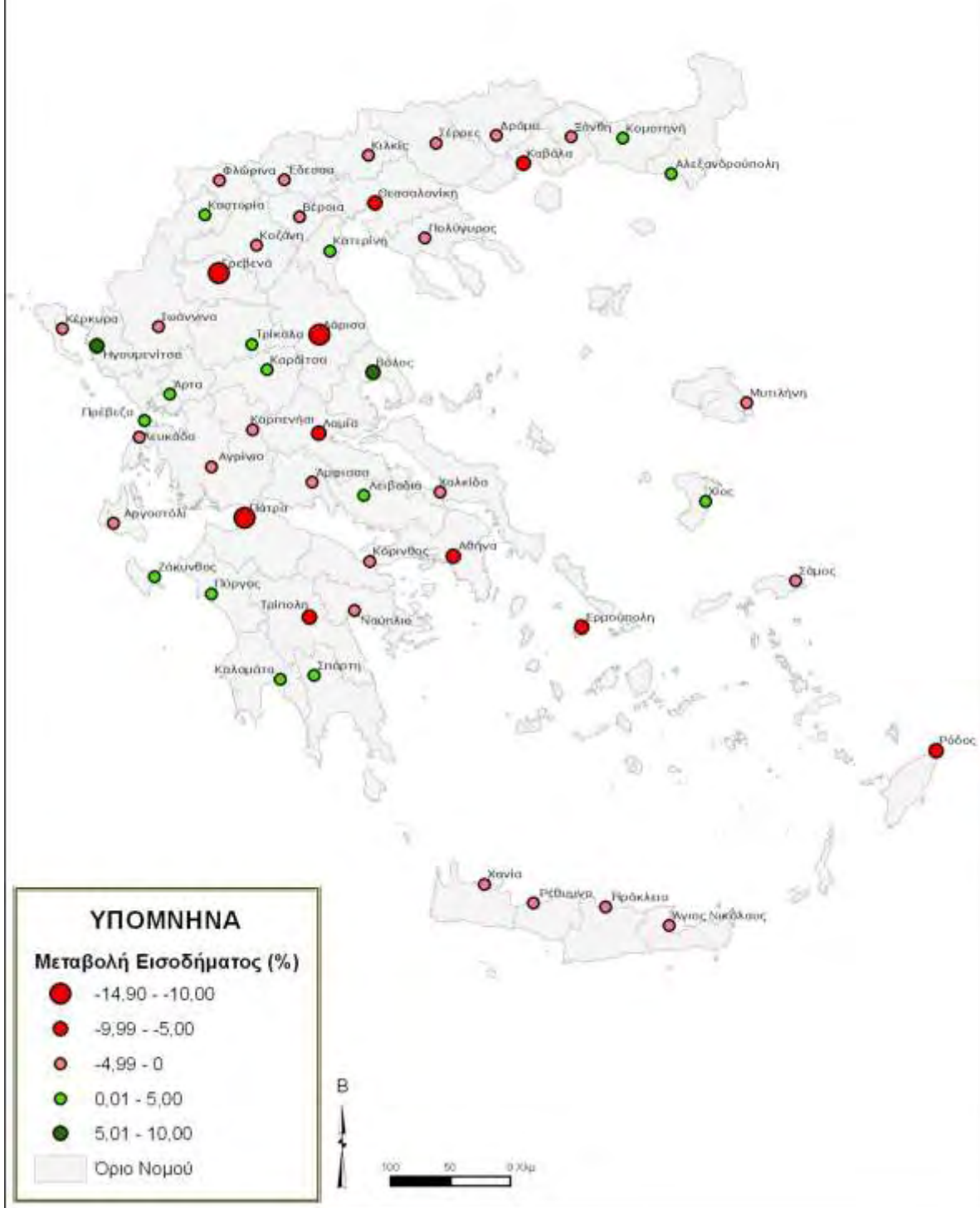
Rank	Πόλεις	ΔΥ (2011/2008)	Rank	Πόλεις	ΔΥ (2011/2008)
1	Βόλος	1.0816	27	Καρπενήσι	0.9849
2	Ηγουμενίτσα	1.0640	28	Αργοστόλι	0.9833
3	Κατερίνη	1.0351	29	Ναύπλιο	0.9831
4	Καστοριά	1.0348	30	Αγρίνιο	0.9805
5	Λευκάδα	1.0345	31	Σάμος	0.9740
6	Κομοτηνή	1.0337	32	Λιβαδειά	0.9732
7	Ζάκυνθος	1.0310	33	Άμφισσα	0.9668
8	Σπάρτη	1.0284	34	Χανιά	0.9645
9	Πρέβεζα	1.0185	35	Ρέθυμνο	0.9611
10	Τρίκαλα	1.0168	36	Κόρινθος	0.9603
11	Χίος	1.0135	37	Ηράκλειο	0.9574
12	Άρτα	1.0092	38	Χαλκίδα	0.9572
13	Αλεξανδρούπολη	1.0051	39	Μυτιλήνη	0.9558
14	Πύργος	1.0034	40	Άγιος Νικόλαος	0.9548
15	Καλαμάτα	1.0020	41	Κοζάνη	0.9546
16	Καρδίτσα	1.0005	42	Ερμούπολη	0.9491
17	Βέροια	0.9996	43	Λαμία	0.9482
18	Ιωάννινα	0.9986	44	Ρόδος	0.9475
19	Έδεσσα	0.9972	45	Τρίπολη	0.9469
20	Κιλκίς	0.9944	46	Καβάλα	0.9377
21	Σέρρες	0.9942	47	Θεσσαλονίκη	0.9211
22	Πολύγυρος	0.9911	48	Αθήνα	0.9041
23	Φλώρινα	0.9894	49	Πάτρα	0.8980
24	Ξάνθη	0.9879	50	Γρεβενά	0.8629
25	Κέρκυρα	0.9870	51	Λάρισα	0.8510
26	Δράμα	0.9853			
Ανώτερη τιμή: 1.0816					
Κατώτερη τιμή: -0.8510					
Μέση τιμή: 0.9807					
Διάμεσος: 0.9853					
Πηγή: ΚΕΠΥΟ – Ιδία επεξεργασία					

Στον παραπάνω Πίνακα 6.1, παρουσιάζονται τα στατιστικά δεδομένα της εξαρτημένης μεταβλητής για τις 51 ελληνικές πόλεις, τα οποία αξιοποιούνται στο οικονομετρικό υπόδειγμα. Συμπληρωματικά, στο Χάρτη 6.1 απεικονίζονται χωρικά οι ποσοστιαίες μεταβολές αστικού εισοδήματος. Βασική παρατήρηση αποτελεί το γεγονός, ότι μόλις οι 16 από τις 51 πόλεις υπό έρευνα παρουσιάζουν θετικές τιμές στην εξαρτημένη μεταβλητή, δηλαδή κατ' επέκταση επέδειξαν θετική μεταβολή στο εισόδημα τους, βγάζοντας ένα πρώτο



συμπέρασμα, ότι οι συνθήκες της οικονομικής κρίσης επέδρασαν αρνητικά στο μεγαλύτερο μερίδιο του αστικού χώρου. Η τάση αυτή επιβεβαιώνεται από την μέση τιμή και τη διάμεσο, που λαμβάνουν τιμές κάτω από την μονάδα. Η πόλη με την θετικότερη επίδοση προκύπτει να είναι ο Βόλος, ενώ η πόλη με την αρνητικότερη επίδοση η γειτονική πόλη της Λάρισας. Τα τρία μεγαλύτερα αστικά της χώρας, Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα, εντοπίζονται στις τελευταίες θέσεις της κατάταξης.

**Χάρτης 6.1: Μεταβολή Αστικού Εισοδήματος 2008-2011**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

## 6.2.2 Παρουσίαση των ανεξάρτητων μεταβλητών του οικονομετρικού υποδείγματος

### *Μεταβλητές προσδιορισμού γεωγραφικών χαρακτηριστικών*

Ο ρόλος της γεωγραφίας στην ανάπτυξη των πόλεων είναι αδιαμφισβήτητος. Οι μελετητές έχουν δείξει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ανάλυση των γεωγραφικών παραγόντων. Πολλές μεταβλητές έχουν χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατα (proxies) για τη γεωγραφία, όπως το γεωγραφικό πλάτος, το υψόμετρο, η απόσταση από τη θάλασσα, η θερμοκρασία, η βροχόπτωση, κ.α. (Hall και Jones, 1999). Ένας σημαντικός αριθμός εμπειρικών μελετών (Masters και McMillan, 2001· Armstrong και Read, 2004· Behrens, 2007· Jones και Evans, 2012), πιστοποιούν ότι οι φυσικοί πόροι, το κλίμα, η τοπογραφία, επηρεάζουν την (αγροτική) παραγωγικότητα της ενδοχώρας της πόλης, την οικονομική δομή, τα μεταφορικά κόστη, και συνεπώς την οικονομική επίδοση μιας αστικής περιοχής. Ειδικότερα, οι Sachs και Warner (2001) έχουν διατυπώσει την άποψη ότι περιοχές με περιορισμένους φυσικούς πόρους και μη ευνοϊκή γεωγραφική χωροθέτηση παρουσιάζουν περιορισμένες αναπτυξιακές επιδόσεις, ιδιαίτερα στον τομέα των εξαγωγών.

Στην παρούσα οικονομετρική ανάλυση αξιοποιούνται δύο ερμηνευτικές μεταβλητές γεωγραφικού χαρακτήρα για τις ελληνικές πόλεις, το υψόμετρο και η άμεση ή όχι επαφή με το θαλάσσιο στοιχείο.

Το υψόμετρο των πόλεων (ALTITUDE) εκφράζεται ως η υψομετρική απόσταση (σε μέτρα) από το επίπεδο της θάλασσας. Αποτελεί μια ερμηνευτική μεταβλητή που αντιπροσωπεύει ουσιαστικά το βαθμό ορεινότητας κάθε αστικής συγκέντρωσης. Στο πλαίσιο της παρούσας οικονομετρικής διερεύνησης, δεν αναμένεται εκ των προτέρων συγκεκριμένο πρόσημο συσχέτισης με την εξαρτημένη μεταβλητή, δηλαδή δεν γίνεται πρότερη εκτίμηση για τον τρόπο επίδρασης του υψομέτρου στην μεταβολή του εισοδήματος μιας πόλης.

Η ερμηνευτική μεταβλητή της άμεσης εγγύτητας με το θαλάσσιο στοιχείο ή όχι, εκφράζεται μέσα από την υιοθέτηση μιας ψευδομεταβλητής (SEA\_DUM). Σύμφωνα με την οικονομετρική θεωρία, η χρησιμοποίηση των ψευδομεταβλητών (dummy variables), πραγματοποιείται όταν στα υποδείγματα παλινδρόμησης εισάγονται μεταβλητές οι οποίες δεν είναι μετρήσιμες, οι λεγόμενες ποιοτικές μεταβλητές. Οι μεταβλητές αυτές συνήθως χρησιμοποιούνται για να εκφράσουν δύο κατηγορίες (επίπεδα), οπότε είναι δίτιμες. Η συνήθης επιλογή για τον ορισμό μιας δίτιμης ψευδομεταβλητής είναι η χρησιμοποίηση ενός

δείκτη (0-1), ο οποίος δείχνει αν μια συγκεκριμένη παρατήρηση ανήκει σε ένα από δύο καθορισμένα επίπεδα ή κατηγορίες, μιας εξαρτημένης μεταβλητής. Σε άλλες περιπτώσεις, οι ψευδομεταβλητές χρησιμοποιούνται για να εκφράσουν μια ποιοτική μεταβλητή που παίρνει τιμές σε περισσότερες από δύο κατηγορίες (επίπεδα).

Η συγκεκριμένη ψευδομεταβλητή έχει αριθμητικό και δυαδικό χαρακτήρα, ήτοι μια πόλη λαμβάνει την τιμή '1', εάν έχει άμεση πρόσβαση στη θάλασσα και την τιμή '0', στην αντίθετη περίπτωση. Για παράδειγμα, στην οικονομετρική ανάλυση, η πόλη του Αγρινίου λαμβάνει την τιμή '0' και η πόλη του Βόλου την τιμή '1'. Η ύπαρξη του θαλάσσιου στοιχείου για ένα αστικό κέντρο, είναι δυνατόν να αντιστοιχεί σε μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης του εθνικού και διεθνούς εμπορίου και μεγαλύτερο βαθμό κομβικότητας, αφού δίνεται η δυνατότητα προσέγγισης του και από νερού, ενέχοντας και τη δυνατότητα σύνδεσης με τις νησιωτικές περιοχές. Ωστόσο, η γειτνίαση με το θαλάσσιο περιβάλλον, είναι δυνατόν να σημαίνει και μικρότερο επίπεδο προσβασιμότητας, περισσότερη απομόνωση, κυρίως στην περίπτωση των αστικών συγκεντρώσεων σε νησιά, άρα και μικρότερη συνδεσιμότητα και οικονομική και κοινωνική αλληλεπίδραση με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας. Στο πλαίσιο εφαρμογής της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης, η ψευδομεταβλητή SEA\_DUM αναμένεται να έχει θετική συσχέτιση με την εξαρτημένη μεταβλητή.

### ***Μεταβλητή προσδιορισμού κεντρικότητας***

Ο Isaac Newton (1687/1846), με αφορμή το τυχαίο γεγονός της ρίψης του μήλου στο κεφάλι του, διατύπωσε τον 'Νόμο της Παγκόσμιας Βαρύτητας', ισχυριζόμενος ότι κάθε σημείο μάζας στο σύμπαν, ελκύει κάθε άλλο σημείο μάζας, με μια δύναμη που είναι ευθέως ανάλογη του προϊόντος των μαζών τους και αντιστρόφως ανάλογη του τετραγώνου της απόστασης τους. Στο επιστημονικό πεδίο των οικονομικών, ο Tinbergen (1962) πρότεινε ότι η λογική της βαρύτητας ή ελκτικότητας θα μπορούσε να εφαρμοστεί για τις ροές του διεθνούς εμπορίου. Το συγκεκριμένο μοντέλο (gravity model), σε αναλογία με τον Νόμο της Βαρύτητας, καταγράφει με εμπειρικό τρόπο το γεωγραφικό (χωρικό) αποτύπωμα των δραστηριοτήτων διεθνούς εμπορίου. Το μοντέλο βαρύτητας (gravity model) δεν εμπεριέχει ξεκάθαρα θεωρητικά θεμέλια, ωστόσο είναι σε θέση να παρέχει ένα 'ενστικτώδες' πλαίσιο για την εξήγηση γενικότερα της ροής των οικονομικών δραστηριοτήτων (Fratanni, 2009· Kallioras και Petrakos, 2013). Αποτελεί ουσιαστικά μια έκφραση του βαθμού εγγύτητας και δυνητικής

προσβασιμότητας ή και συνδεσιμότητας μιας οικονομίας ή μιας περιοχής με άλλες οικονομίες ή περιοχές. Ένα gravity model ορίζει σε γενικές γραμμές ότι 'μία ροή με πηγή i και προορισμό j, μπορεί να εξηγηθεί από οικονομικές δυνάμεις στην πηγή, στον προορισμό και από οικονομικές δυνάμεις που είτε συμβάλλουν, είτε παρεμποδίζουν την κίνηση της ροής αυτής' (Hayakawa, 2013).

Στην περίπτωση του παρόντος οικονομετρικού υποδείγματος, υιοθετείται ένας Δείκτης Κεντρικότητας - Gravity<sup>44</sup> (GRAV01), κύρια συστατικά του οποίου είναι ο πληθυσμός των ελληνικών πόλεων και η απόσταση μεταξύ τους. Ο συγκεκριμένος Δείκτης αναφέρεται σε μια τροποποίηση του Νόμου της Βαρύτητας, λαμβάνοντας υπόψη τους πληθυσμούς δύο αστικών περιοχών και την απόσταση μεταξύ τους. Έχει καταγραφεί (Rosenberg, 1998) ότι οι μεγαλύτερες περιοχές ελκύουν πληθυσμό, ιδέες, δραστηριότητες και εμπορεύματα, περισσότερο από τις μικρότερες περιοχές, ενώ περιοχές με μικρότερη απόσταση μεταξύ τους έχουν μεγαλύτερη έλξη. Ο Δείκτης Gravity που υιοθετείται στην παρούσα ανάλυση ενσωματώνει και τα δύο παραπάνω χαρακτηριστικά. Αναλυτικότερα, ο εν λόγω Δείκτης για μία πόλη A ως προς μια πόλη B, εκφράζεται μέσα από το γινόμενο του πληθυσμού της πόλης A με τον πληθυσμό της πόλης B, διαιρούμενο με το τετράγωνο της απόστασης μεταξύ τους, και παίρνει την παρακάτω μορφή:

$$\text{Δείκτης Gravity} = (\text{Πληθυσμός πόλης A}) \times (\text{Πληθυσμός πόλης B}) / (\text{Απόσταση AB})^2$$

Στην περίπτωση της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης, ο Δείκτης που προκύπτει τελικά για κάθε ελληνική πόλη, αποτελεί το άθροισμα των επιμέρους Δεικτών Gravity της κάθε πόλης  $[\Sigma(\text{Δείκτες Gravity})]$  ως προς τις υπόλοιπες 50 πόλεις της έρευνας, δηλαδή για την πόλη A ο Δείκτης παίρνει την παρακάτω μορφή:

---

<sup>44</sup> Για την κατασκευή του συγκεκριμένου δείκτη επιλέγεται ο πληθυσμός των ελληνικών πόλεων για το 2001, που αποτελεί την πιο πρόσφατη (πριν από το έτος βάσης 2008) έγκυρη πληθυσμιακή καταγραφή, αφού δεν είναι γνωστός ο πληθυσμός τους για το 2008. Γίνεται η παραδοχή ότι οι συσχετισμοί μεταξύ των πληθυσμών των πόλεων και των αποστάσεων τους (άρα και ο Δείκτης Gravity) δεν θα παρουσίαζαν σημαντικές διαφοροποιήσεις από τους αντίστοιχους του 2008.

$$\text{Δείκτης Gravity}_A = \frac{POPA \cdot POPB}{DAB^2} + \frac{POPA \cdot POPG}{DAG^2} + \dots + \frac{POPA \cdot POPN}{DAN^2}$$

Όπου:

- POPA = Πληθυσμός πόλης A
- POPB = Πληθυσμός πόλης B
- POPN = Πληθυσμός πόλης N
- DAB = Απόσταση μεταξύ των πόλεων A και B
- DAN = Απόσταση μεταξύ πόλεων A και N
- N=51, δηλαδή οι 51 πόλεις της έρευνας

Ο παραπάνω Δείκτης Gravity εκφράζει ουσιαστικά το βαθμό κεντρικότητας ή ελκτικότητας μιας ελληνικής πόλης, ως προς τις υπόλοιπες, εμπεριέχοντας και τη διάσταση του market potential, δηλαδή του βαθμού δυνατότητας πρόσβασης μιας πόλης δυνητικά σε αγορές άλλων κοντινών πόλεων. Η συγκεκριμένη μεταβλητή αναμένεται να έχει θετικό πρόσημο στην οικονομετρική ανάλυση.

### **Μεταβλητή προσδιορισμού της εισοδηματικής κατάστασης**

Έχει ήδη αναφερθεί στην παράγραφο 6.2.1 όπου παρουσιάζεται η εξαρτημένη μεταβλητή, ότι η μεταβολή του εισοδήματος για μια χρονική περίοδο, μπορεί να αποτελέσει έναν σημαντικό δείκτη προσδιορισμού της αναπτυξιακής πορείας μιας πόλης. Ωστόσο, μια οικονομία μπορεί να έχει μεγάλο εισόδημα λόγω του απόλυτου μεγέθους της, χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα ότι οι κάτοικοί της έχουν υψηλό εισόδημα στη διάθεσή τους. Για να ληφθεί υπόψη ο δημογραφικός παράγοντας, πρέπει να συνυπολογιστεί το κατά κεφαλήν εισόδημα της οικονομίας μιας πόλης.

Ο ρυθμός μεγέθυνσης του κατά κεφαλή ΑΕΠ αποτελεί, σύμφωνα με τα καθιερωμένα πρότυπα, τον καλύτερο δείκτη οικονομικής μεγέθυνσης μιας οικονομίας<sup>45</sup>. Ωστόσο, ο ρυθμός μεταβολής του κατά κεφαλή ΑΕΠ δεν λαμβάνει υπόψη μια σειρά από παράγοντες που

---

<sup>45</sup> Είναι χρήσιμο να προστεθεί ότι πολλοί άλλοι οικονομικοί δείκτες έχουν προταθεί για την προσέγγιση της οικονομικής ευημερίας, όπως η μεταβολή της κατά κεφαλήν κατανάλωσης.

καθορίζουν την ποιότητα ζωής, όπως το αστικό και φυσικό περιβάλλον και τις κοινωνικές συνθήκες. Συνεπώς, το διαθέσιμο κατά κεφαλή εισόδημα παραμένει ως το πιο αξιόπιστο μέγεθος προσδιορισμού της οικονομικής κατάστασης και του επιπέδου ευημερίας μιας περιοχής, στο πλαίσιο των διαθέσιμων οικονομικών στατιστικών δεδομένων.

Για τους παραπάνω λόγους, εισάγεται στην οικονομετρική ανάλυση η ερμηνευτική μεταβλητή του κατά κεφαλή εισοδήματος (INCOM\_PC), για το έτος βάσης της ανάλυσης 2008. Το κατά κεφαλή εισόδημα για μία ελληνική πόλη, προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού δηλωθέντος εισοδήματος, με τον αριθμό των ατόμων που δηλώνονται συνολικά στις φορολογικές δηλώσεις της πόλης αυτής. Η μεταβλητή αυτή δεν αναμένεται εκ των προτέρων να έχει συγκεκριμένη συσχέτιση, ενώ το πρόσημο της θα υποδείξει αν υπόδειγμα θα αφορά σε υπο συνθήκη σύγκλιση ή απόκλιση.

### ***Μεταβλητή προσδιορισμού της τομεακής απασχόλησης***

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών (Illeris, 2009) αποτελεί από τα βασικότερα στοιχεία της οικονομικής αναδιάρθρωσης ταυτόχρονα με τη σχετική συρρίκνωση της βιομηχανίας (Gilli, 2009· Stilwell και Primrose, 2010). Η ‘τριτογενοποίηση’ της οικονομίας σχετίζεται επίσης, με μια σειρά αλλαγών στις διαδικασίες παραγωγής, όπου παρατηρείται μια αυξανόμενη τάση υποκατάστασης της εργασίας με υψηλή τεχνολογία ενσωματωμένη σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, και μια στροφή της προσοχής σε ζητήματα ανάπτυξης νέων προϊόντων, έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, διαφήμισης και στρατηγικής (McCann και Shefer, 2004).

Στο ίδιο πλαίσιο, μια σειρά από δυναμικές που ασκούν σημαντική επίδραση στις δομές και διάρθρωση των πόλεων σχετίζονται με τη διεθνοποίηση της οικονομίας (Arvanitidis και Petrakos, 2006). Η βαθμιαία ενοποίηση των αγορών και η εξάλειψη των πολιτικών προστατευτισμού (τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε διεθνές επίπεδο) σε συνδυασμό με την επέκταση των δραστηριοτήτων των πολυεθνικών επιχειρήσεων σε παγκόσμια κλίμακα, δημιουργούν μια νέα οικονομική και γεωγραφική πραγματικότητα. Αυτή χαρακτηρίζεται από ένα ευρύ δίκτυο παραγωγής και διανομής, τα κομβικά σημεία του οποίου καταλαμβάνουν οι αστικές μητροπόλεις που συγκεντρώνουν τις επιτελικές δραστηριότητες των επιχειρήσεων αυτών. (Αρβανιτίδης κ.α., 2005· Pavleas και Petrakos, 2005)

Τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα συμμετέχουν σε ένα παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας, που συντελείται μέσω των διεθνών ροών των επενδύσεων. Η διαδικασία της ευρωπαϊκής

οικονομικής ολοκλήρωσης έχει αυξήσει σε κάποιες περιπτώσεις την κινητικότητα των συντελεστών προς περιοχές χαμηλότερου κόστους, ωστόσο σίγουρα δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι οι οικονομικές επιδόσεις των ευρωπαϊκών πόλεων τείνουν προς μια εξισορρόπηση. Η ενίσχυση των ανισοτήτων των ευρωπαϊκών περιφερειών (Petrakos και Artelaris, 2009) και πόλεων (Lee, 2011) των τελευταίων ετών και οι πρώτες διαφαινόμενες συνέπειες της πρόσφατης οικονομικής κρίσης, έρχονται να αποδείξουν ότι η διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης συνοδεύεται με πολύπλοκες και άνισες επιδράσεις στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων (Παυλέας και Πετράκος, 2013). Σε ευρωπαϊκό περιφερειακό επίπεδο, όπως στην Ελλάδα, οι υπηρεσίες παραμένουν συγκεντρωμένες στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα και τους παραδοσιακούς πόλους ανάπτυξης, για λόγους που κυρίως αφορούν την ύπαρξη οικονομικών αστικής κλίμακας (Blumenthal κ.α., 2009).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, εισάγεται στο οικονομετρικό υπόδειγμα η ερμηνευτική μεταβλητή που προσδιορίζει το ποσοστό απασχόλησης<sup>46</sup> στον τριτογενή τομέα σε κάθε πόλη (C\_EMPL). Στο πλαίσιο εφαρμογής της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης, δεν αναμένεται εκ των προτέρων συγκεκριμένη τάση συσχέτισης με την εξαρτημένη μεταβλητή.

### ***Μεταβλητή προσδιορισμού του ανθρώπινου κεφαλαίου***

Έχει παρατηρηθεί από τον Lucas (1988), ότι τα καταρτισμένα άτομα τείνουν να συγκεντρώνονται σε μεγάλες και ακριβές πόλεις, ώστε να είναι κοντά σε άλλα καταρτισμένα άτομα, ενώ πολλές έρευνες και μοντέλα αστική ανάλυσης καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι 'οι θέσεις εργασίας ακολουθούν το ανθρώπινο κεφάλαιο' (Storper, 2010).

Το ανθρώπινο κεφάλαιο αποτελεί τη βασικότερη αιτία μεγέθυνσης στα διάφορα μοντέλα ενδογενούς μεγέθυνσης, καθώς είναι από τους συντελεστές κλειδιά στην νεοκλασική οικονομική θεωρία. Καθώς ο όρος αναφέρεται στην απόκτηση δεξιοτήτων και τεχνογνωσίας μέσω εκπαίδευσης, οι περισσότερες μελέτες μετρούν το ανθρώπινο κεφάλαιο με μεταβλητές που αναφέρονται στην εκπαίδευση και αποδεικνύουν, ότι η εκπαίδευση είναι κλειδί για την οικονομική μεγέθυνση και ανάπτυξη (Barro και Sala-i-Marin, 1995· Hanushek και Kimko,

---

<sup>46</sup> Τα στατιστικά στοιχεία της μεταβλητής για το ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα, αφορούν στο έτος 2001, διότι είναι τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα σε επίπεδο πόλης.



2000· Lobo και Smole, 2002). Ωστόσο, υπάρχουν και άλλοι οι οποίοι αμφισβητούν τα ευρήματα αυτά, υποβαθμίζοντας το ρόλο του ανθρώπινου κεφαλαίου (Topel, 1999· Krueger και Lindahl, 2001· Pritchett, 2001).

Σύμφωνα με τον Storper (2010), η εξειδίκευση σε μια αστική οικονομία προκύπτει από τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού, και παίζει ρόλο σε μια ήδη εξειδικευμένη αστική περιοχή, προσελκύοντας επιπρόσθετο καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό. Παραμένει όμως δύσκολο, να διευκρινιστεί εάν μια ήδη εξειδικευμένη αστική περιοχή είναι ο λόγος προσέλκυσης και συγκέντρωσης αναβαθμισμένου ανθρώπινου δυναμικού, αφού ισχύει το ερώτημα, γιατί να έχουν μετακινηθεί εξειδικευμένοι εργαζόμενοι σε αυτή, αφού στο ξεκίνημα της δεν ήταν ήδη εξειδικευμένη. Τέλος, στις θεωρητικές και εμπειρικές αναλύσεις στη βιβλιογραφία έχει γίνει εμφανές ότι το ανθρώπινο κεφάλαιο αποτελεί σημαντική επιρροή για την ανάπτυξη όλων των αστικών οικονομιών (Winter, 2011), ενώ οι διαφορές στο εργατικό δυναμικό δείχνουν να σχετίζονται με τις διαφορές στα επίπεδα αστικής ανάπτυξης και των εισοδημάτων.

Στο πλαίσιο της παρούσας οικονομετρικής διερεύνησης, η ποιότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου κάθε ελληνικής πόλης προσδιορίζεται μέσα από το ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (C\_EDUC)<sup>47</sup>. Σύμφωνα με τις παραπάνω προσεγγίσεις, το επίπεδο κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού και κατ' επέκταση του εργατικού δυναμικού μιας περιοχής, αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη μιας περιοχής. Ένα υψηλό ποσοστό καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού, είναι δυνατόν να συμβάλλει θετικά στην οικονομική εξέλιξη μιας ελληνικής πόλης, στο πλαίσιο της παραγωγικής αναδιάρθρωσης των τελευταίων δεκαετιών, της ανάπτυξης των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών και

---

<sup>47</sup> Τα στατιστικά στοιχεία για το ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αναφέρονται στο έτος 2001, διότι είναι τα τελευταία χρονικά διαθέσιμα. Επίσης, αντιστοιχούν στο χωρικό επίπεδο του Νομού. Οι πόλεις φιλοξενούν το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού ανά Νομό στην ελληνική πραγματικότητα, αλλά και το κυρίαρχο μερίδιο των παραγωγικών δραστηριοτήτων εντός του Νομού. Συνεπώς, στο πλαίσιο της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης και στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά δεδομένα (από έγκυρη πηγή) για τη χωρική κλίμακα των ελληνικών αστικών κέντρων, γίνεται η παραδοχή ότι Πόλη = Νομός.

της διεθνοποίησης, μέσω της δημιουργίας και ζήτησης θέσεων εξειδικευμένης απασχόλησης. Ωστόσο, ένα υψηλό ποσοστό εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, σε μια αστική οικονομία διαφορετικής παραγωγικής δομής, που βασίζεται σημαντικά στον πρωτογενή τομέα ή στον τουρισμό ή σε συνδυασμό των δύο, θα μπορούσε να αποτελέσει παράγοντα οικονομικής επιβράδυνσης. Από την μία, τα διαθέσιμα εξειδικευμένα εργατικά χέρια, δεν θα ανταποκρίνονταν στη τοπική προσφορά εργασίας, και από την άλλη θα ωθούσε μέρος του καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού να μεταναστεύσει (εντός της χώρας ή στο εξωτερικό - brain drain) για αναζήτηση εργασίας, γεγονός που θα συνέβαλλε στην αστική συρρίκνωση. Στο πλαίσιο εφαρμογής της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης, δεν αναμένεται εκ των προτέρων συγκεκριμένη τάση συσχέτισης με την εξαρτημένη μεταβλητή.

### ***Μεταβλητή προσδιορισμού των τουριστικών υποδομών***

Η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη που σημειώθηκε διεθνώς, ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του 1960, είχε ως αποτέλεσμα, αφενός τη σημαντική αύξηση της τουριστικής ζήτησης και αφετέρου τη μαζικοποίηση του τουριστικού φαινομένου. Η αυξανόμενη διεθνοποίηση του τουρισμού, η εμφάνιση νέων τουριστικών προορισμών, ο μεγάλος βαθμός ωριμότητας των τουριστών, η αύξηση των εισοδημάτων, αλλά και η αναζήτηση νέων δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού, οδήγησαν στη διαφοροποίηση της τουριστικής ζήτησης και τη δημιουργία νέων εξειδικευμένων μορφών τουρισμού και τουριστικών προϊόντων που θα ικανοποιούν τις νέες ανάγκες - απαιτήσεις (Βελισσαρίου, 2000).

Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στη δυναμική εμφάνιση και καθιέρωση νέων χωρών – προορισμών, οι οποίες προσφέρουν, σε ανταγωνιστική τιμή, τουριστικά προϊόντα, ελαφρώς διαφοροποιημένα από αυτά των καθιερωμένων – παραδοσιακών χωρών υποδοχής τουριστών. Οι χώρες αυτές αναμένεται να είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές με τη χρήση νέων τεχνολογιών στην προσφορά και την προώθηση του τουριστικού τους προϊόντος, αλλά και να ευνοηθούν από τις νέες αγορές αποστολής τουριστών που έχουν αρχίσει να εμφανίζονται ήδη (Σταυρινούδης, 2004).

Ο τουρισμός πόλεων, ή αστικός τουρισμός αποτελεί μια νέα, δυναμικά ανερχόμενη τάση στον τουρισμό, απόρροια των αλλαγών και των νέων συνθηκών που προαναφέρθηκαν. Αναπτύσσεται σε πρωτεύουσες, πόλεις μεγάλες ή μικρές, ιστορικές ή βιομηχανικές, παράκτιες ή ηπειρωτικές και έχει ως κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα τις περιηγήσεις των τουριστών που

ταξιδεύουν σε μια πόλη για λίγες ημέρες. Οι περιηγήσεις αυτές είναι άμεσα συνδεδεμένες και με άλλες μορφές τουρισμού, όπως είναι ο τουρισμός αναψυχής, ο συνεδριακός τουρισμός, ο εκπαιδευτικός τουρισμός, ο τουρισμός κινήτρων, ο τουρισμός χρονομεριστικής μίσθωσης, κλπ. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στη νυχτερινή ζωή, στη διασκέδαση, στις αγορές και στις εκδρομές. (Μεταξάς και Αυγερινού, 2004)

Για την ελληνική οικονομία, ο τουρισμός αποτελεί κεντρικό πυλώνα ανάπτυξης με σημαντική συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, στην απασχόληση και στις επενδύσεις. Η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, η εκτεταμένη ακτογραμμή και το φυσικό περιβάλλον, είναι ορισμένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που καθιστούν τη χώρα από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως. Η ανάπτυξη του τουρισμού, εκτός από την άμεση δαπάνη των επισκεπτών σε μια περιοχή, επιφέρει πρόσθετες θετικές επιπτώσεις στην οικονομία, καθώς κινητοποιεί σημαντικό αριθμό παραγωγικών μονάδων που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη της ζήτησης που δημιουργείται. Χαρακτηριστικά αναφέρεται, ότι οι υπηρεσίες καταλύματος και εστίασης αποτελούν τα 2/3 σχεδόν της άμεσης επίδρασης στην οικονομία από την τουριστική δαπάνη. Το μέγεθος είναι μεγαλύτερο αν συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι σημαντικός αριθμός ατόμων απασχολούνται σε τουριστικά επαγγέλματα συμπληρωματικά μιας άλλης εργασίας τους. Η απασχόληση που επηρεάζεται από την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα εκτιμάται στο 16% της συνολικής απασχόλησης στη χώρας. (IOBE, 2012)

Η ερμηνευτική μεταβλητή που αξιοποιείται για την εισαγωγή της διάστασης της τουριστικής απήχησης μιας πόλης και του προσδιορισμού των σχετικών υποδομών, είναι ο αριθμός των συνολικών κλινών<sup>48</sup> σε κάθε τύπο ξενοδοχειακού καταλύματος, ανά 1000 κατοίκους (HOT\_BEDS). Η συγκεκριμένη μεταβλητή αναμένεται να έχει θετική συσχέτιση με την εξαρτημένη μεταβλητή.

---

<sup>48</sup> Τα στατιστικά στοιχεία για τον αριθμό ξενοδοχειακών κλινών ανά 1000 κατοίκους αντιστοιχεί στη χωρική κλίμακα του Νομού για το έτος βάσης 2008 του οικονομετρικού υποδείγματος.

### **Μεταβλητή προσδιορισμού των στάσεων και αντιλήψεων των κατοίκων των ελληνικών πόλεων**

Τα πρόσφατα χρόνια, έχει ανακύψει αυξανόμενο ενδιαφέρον για τον τρόπο που επιδρούν στην ανάπτυξη διάφοροι κοινωνικοί και πολιτισμικοί παράγοντες (Granato et al., 1996· Inglehart και Baker, 2000). Μια σειρά από αυτούς, όπως η εθνική σύνθεση, η γλώσσα, το θρήσκευμα, οι στάσεις και οι αντιλήψεις, βρίσκονται υπό διερεύνηση, ενώ οι τάσεις και οι συσχετισμοί δεν είναι ακόμα σαφείς, αφού οι παραπάνω παράγοντες δεν επηρεάζουν με άμεσο τρόπο την αναπτυξιακή διαδικασία σε μια περιοχή. Στο ίδιο πλαίσιο, η έννοια της ‘εμπιστοσύνης’ αποτελεί μια σημαντική μεταβλητή για την εκτίμηση της ποιότητας ενός κοινωνικο-πολιτισμικού περιβάλλοντος. Η ύπαρξη εμπιστοσύνης ενός κοινωνικού συνόλου για την τοπική οικονομία, δίνει περισσότερα κίνητρα για καινοτομία, ευνοεί την αξιοποίηση του τοπικού ανθρώπινου κεφαλαίου και των τοπικών πόρων, συνιστώσες που ενισχύουν ομολογουμένως την ανάπτυξη (Knack και Keefer, 1997). Ανάλογα, οι Temple και Johnson (1998), υποστηρίζουν μέσω εμπειρικής διερεύνησης, ότι η ‘κοινωνική επιδεξιότητα’ (social capability) συμβάλλει θετικά στις οικονομικές επιδόσεις.

Όπως έχει αναφερθεί, στο πλαίσιο της παρούσας οικονομετρικής ανάλυσης, διερευνάται για πρώτη φορά ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης των πρόσφατων ετών (2008-2011), στο επίπεδο ευημερίας των ελληνικών πόλεων, αξιοποιώντας μια σειρά από μεταβλητές που προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, γεωγραφικό και κοινωνικό πλαίσιο, σε συνδυασμό με ποιοτικές μεταβλητές από τις εκτιμήσεις των κατοίκων από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου. Οι ποιοτικές μεταβλητές που αξιοποιούνται αντιστοιχούν στις τρεις υπερ-μεταβλητές ECBUSPRED, INFRGOVPRED και LIFENVPRED που προέκυψαν στο Κεφάλαιο 5 από την παραγοντική ανάλυση. Αναλυτικότερα, οι υπερ-μεταβλητές αφορούν γενικά στις προσδοκίες των ερωτώμενων για τα επόμενα 10 χρόνια και έχουν το εξής περιεχόμενο:

- ❖ ECBUSPRED: προσδοκίες για οικονομική κατάσταση, αγορά εργασίας και επιχειρηματικό - επενδυτικό περιβάλλον
- ❖ INFRGOVPRED: προσδοκίες για αστική οργάνωση και υποδομές και επιδόσεις αυτοδιοίκησης
- ❖ LIFENVPRED: προσδοκίες για φυσικό περιβάλλον και ποιότητα ζωής

Στο πλαίσιο του οικονομετρικού υποδείγματος, χρησιμοποιείται μια νέα υπερ-μεταβλητή που συνίσταται στο άθροισμα των παραπάνω τριών επιμέρους υπερ-μεταβλητών (ECBUSPRED + INFRGOVPRED + LIFENVPRED), εκφράζοντας ουσιαστικά τις εκτιμήσεις και τις προσδοκίες (future expectations) για την μελλοντική κατάσταση για το συνολικό πλαίσιο της οικονομίας, της κοινωνίας, του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος της κάθε ελληνικής πόλης. Έχοντας υπόψη τις παραπάνω θεωρητικές προσεγγίσεις, η συγκεκριμένη ερμηνευτική μεταβλητή (με το ακρωνύμιο FEXPECT) αναμένεται να έχει θετικό πρόσημο, ως προς την μεταβολή του εισοδήματος την περίοδο 2008-2011.

## 6.3 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΚΑΙ Η ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥ

### 6.3.1 Θεωρητικό πλαίσιο οικονομετρικής ανάλυσης

Η εμπειρική διερεύνηση των τάσεων σύγκλισης-απόκλισης βρίσκει πολύ σημαντική εφαρμογή στην εργασία των Barro και Sala-i-Martin (1995), οι οποίοι δημιούργησαν ένα οικονομετρικό υπόδειγμα που συσχετίζει τους ρυθμούς μεγέθυνσης του κατά κεφαλήν εισοδήματος των οικονομιών σε μια ορισμένη χρονική περίοδο, με τις αρχικές τιμές του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Εμβαθύνοντας, αν υπάρχει μια αρνητική και στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ αυτών των δύο μεταβλητών, τότε οι φτωχότερες οικονομίες (χώρες, περιφέρειες, νομοί ή πόλεις) μεγεθύνονται με ρυθμούς υψηλότερους από ότι οι πλουσιότερες. Το οικονομετρικό μοντέλο της β-σύγκλισης που χρησιμοποιήθηκε έχει την εξής μορφή:

$$\ln\left(\frac{Y_{t+T}}{Y_t}\right) = \alpha + \beta \ln Y_t + \varepsilon_i$$

όπου  $Y_t$  είναι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της κάθε οικονομίας στη χρονική στιγμή  $t$ ,  $T$  είναι η χρονική περίοδος της ανάλυσης,  $\beta$  είναι ο συντελεστής της σύγκλισης και  $\varepsilon_i$  ο διαταρακτικός όρος. Θετικές τιμές του συντελεστή  $\beta$  υποδεικνύουν ότι οι οικονομίες με υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην αρχή της περιόδου παρουσιάζουν μεγαλύτερους ρυθμούς μεταβολής του (ενδείξεις απόκλισης), ενώ αρνητικές τιμές δείχνουν πως οι οικονομίες με υψηλότερο αρχικό κατά κεφαλήν ΑΕΠ παρουσιάζουν μικρότερους ρυθμούς μεταβολής του (ενδείξεις σύγκλισης). (Αρτελάρης κ.α., 2008)

Αξίζει να σημειωθεί ότι η παραπάνω προσέγγιση διερεύνησης των τάσεων σύγκλισης-απόκλισης μεταξύ οικονομιών περιοχών δεν είναι η μοναδική. Τα επόμενα χρόνια προέκυψαν νέες προσεγγίσεις με ποικίλα αποτελέσματα εφαρμόστηκαν που σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις καταλήγουν σε διαφορετικά αποτελέσματα. Τέτοιες είναι οι μέθοδοι χρονολογικών σειρών (Bernard και Durlauf, 1996), οι μέθοδοι δεδομένων πάνελ, (Islam, 1995), και οι τεχνικές της αλυσίδας του Markov (Quah, 1996), ωστόσο, στην παρούσα οικονομετρική ανάλυση, υιοθετείται η κλασική μέθοδος ανάλυσης με διαστρωματικά δεδομένα. (Αρτελάρης κ.α., 2008)

Το πιο σημαντικό, ίσως, πρόβλημα των υποδειγμάτων της παραπάνω μορφής σχετίζεται με την αδυναμία τους να ενσωματώσουν το πληθυσμιακό μέγεθος των υπό-εξέταση περιοχών. Η εξίσωση της β-σύγκλισης αγνοεί το πληθυσμιακό μέγεθος της κάθε χωρικής ενότητας, θεωρώντας όλες τις παρατηρήσεις ίσης βαρύτητας και σημασίας. (Petrakos κ.ά., 2005· Αρτελάρης κ.α., 2011)

Αυτή η παράβλεψη μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα σχετικά με τη διερεύνηση για τις διαχρονικές μεταβολές στο εισοδηματικό επίπεδο των διαφόρων περιοχών, ή των ελληνικών πόλεων στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης. Πρόκειται για εγγενή αδυναμία όλων των υποδειγμάτων τα οποία εκτιμώνται με τη μέθοδο των Κανονικών Ελαχίστων Τετραγώνων (Ordinary Least Squares). Ο συγκεκριμένος προβληματισμός δύναται να αντιμετωπιστεί με τη χρησιμοποίηση της μεθόδου των Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων (Weighted Least Squares)<sup>49</sup>. Η ουσιαστική διαφορά των υποδειγμάτων (Αρτελάρης κ.α., 2011) τα οποία εκτιμώνται με τη μέθοδο των Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων, σε σχέση με τα αντίστοιχα (συνήθη) των Κανονικών Ελαχίστων Τετραγώνων, έγκειται στη συμπερίληψη του πληθυσμιακού μεγέθους της κάθε χωρικής ενότητας, ώστε να διερευνηθούν και να αποτιμηθούν ορθότερα οι τάσεις σύγκλισης-απόκλισης. Η μεταβλητή του πληθυσμού συμπεριλαμβάνεται στο υπόδειγμα μέσω της μήτρας:

$$W_{n \times n} = \begin{pmatrix} p_{11} & 0 & \cdot & \cdot & \cdot & 0 \\ 0 & p_{22} & \cdot & \cdot & \cdot & 0 \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ 0 & 0 & \cdot & \cdot & \cdot & p_{nn} \end{pmatrix}$$

όπου:

---

<sup>49</sup> Για ενδελεχή ανάλυση της μεθόδου των Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων, βλέπε Petrakos και Artelaris (2009).

$p_{nn}$  είναι ο πληθυσμός της χωρικής ενότητας  $n$ .

Κατά συνέπεια, στην παρούσα οικονομετρική ανάλυση εφαρμόζεται η μέθοδος των Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων, με τη μεταβλητή του πληθυσμού κατά το αρχικό έτος 2008<sup>50</sup>, να αποτελεί τη μεταβλητή στάθμισης, για τις 51 ελληνικές πόλεις κατά την περίοδο 2008-2011.

### 6.3.2 Παρουσίαση του οικονομετρικού υποδείγματος και των αποτελεσμάτων

Στο πλαίσιο εφαρμογής της οικονομετρικής ανάλυσης, το πολυμεταβλητό γραμμικό οικονομετρικό υπόδειγμα παλινδρόμησης που υιοθετείται, έχει τη γενική μορφή:

$$Y_i = b_0 + b_1 X_{1i} + b_2 X_{2i} + \dots + b_k X_{ki} + e_i$$

όπου εξαρτημένη μεταβλητή είναι η μεταβολή του εισοδήματος  $\Delta Y(2008-2011)$  στη χωρική κλίμακα των πόλεων. Οι ανεξάρτητες μεταβλητές, όπως περιγράφηκε στην ενότητα 6.2.2, είναι οκτώ, από τις οποίες οι 5 αφορούν σε παράγοντες που προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό και εκπαιδευτικό πλαίσιο, η έκτη είναι ψευδομεταβλητή (ύπαρξη θαλάσσιου στοιχείου ή όχι), η έβδομη είναι ένας κατασκευασμένος Δείκτης κεντρικότητας και η όγδοη αποτελεί μια υπερ-μεταβλητή από το ερωτηματολόγιο για τις συνολικές προσδοκίες των κατοίκων. Η εξαρτημένη μεταβλητή και η ερμηνευτική μεταβλητή του κατά κεφαλή εισοδήματος εισάγονται σε λογαριθμική μορφή<sup>51</sup>. Συνολικά, οι μεταβλητές που συνθέτουν το οικονομετρικό υπόδειγμα είναι οι εξής:

✚ Εξαρτημένη μεταβλητή:

η μεταβολή του εισοδήματος των ελληνικών πόλεων για την περίοδο 2008-2011 ( $\Delta Y$ ), που εκφράζεται από τον λόγο του εισοδήματος  $Y$  μιας πόλης το έτος 2011, προς το εισόδημα  $Y$  της ίδιας πόλης το έτος 2008.

---

<sup>50</sup> Ως πληθυσμός στάθμισης χρησιμοποιείται ο πληθυσμός των Νομών για το έτος 2008, διότι δεν είναι γνωστός ο πληθυσμός των αστικών κέντρων εκείνου του έτους.

<sup>51</sup> Για περισσότερη στοιχειοθέτηση για την επιλογή της λογαρίθμησης, βλεπε Barro R. και Sala-I-Martin, X. (1995)





Ανεξάρτητες μεταβλητές:

- Υψόμετρο (ALTITUDE): η υψομετρική απόσταση κάθε πόλης από το επίπεδο της θάλασσας σε μέτρα.
  - Ψευδομεταβλητή (SEA\_DUM): εκφράζει τη δυαδική κατάσταση, μια πόλη εάν έχει άμεση πρόσβαση στη θάλασσα ή όχι.
  - Δείκτης Κεντρικότητας - Gravity (GRAV01): εκφράζει το βαθμό κεντρικότητας μιας πόλης σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις, σταθμισμένο με τον πληθυσμό της. Υποδηλώνει επίσης, ένα μέτρο δυνητικής πρόσβασης μιας πόλης σε έγγειες πόλεις – αγορές (market potential).
  - Εισόδημα κατά κεφαλή (INCOM\_PC): αποτυπώνει την εισοδηματική κατάσταση ανά κάτοικο στο έτος βάσης της ανάλυσης 2008.
  - Ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα (C\_EMPL): αποτυπώνει μια εικόνα για τη δομή της απασχόλησης σε κάθε πόλη.
  - Ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (C\_EDUC): εκφράζει το επίπεδο εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού σε κάθε πόλη. Η μεταβλητή ενσωματώνεται στο υπόδειγμα υψωμένη στο τετράγωνο, ώστε να διερευνηθεί η ύπαρξη μη γραμμικής σχέσης με την εξαρτημένη μεταβλητή.
  - Αριθμός κλινών κάθε τύπου ξενοδοχειακού καταλύματος ανά 1000 κατοίκους (HOT\_BEDS): υποδηλώνει το επίπεδο των τουριστικών υποδομών της κάθε περιοχής και σε ορισμένο βαθμό την ένταση της τουριστικής δραστηριότητας.
  - Προσδοκίες των πολιτών για την μελλοντική εξέλιξη των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών στις πόλεις τους (FEXPECT): εκφράζει τις εκτιμήσεις των ‘πληροφορημένων κατοίκων’ για την μελλοντική κατάσταση σχετικά με το συνολικό πλαίσιο της οικονομίας, της κοινωνίας, του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος της κάθε ελληνικής πόλης.
- Επιπλέον, αναφέρεται ότι στο πλαίσιο της οικονομετρικής διερεύνησης, αξιοποιήθηκαν και μια σειρά από άλλες μεταβλητές, όπως η πληθυσμιακή πυκνότητα, το μήκος ακτών, το ποσοστό αστικού πληθυσμού ανά Νομό, ο αριθμός των ιατρών, ο αριθμός των θεραπευτικών κλινών, ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων, το διδακτικό προσωπικό Β’ βάθμιας εκπαίδευσης και το ισοζύγιο ενδοκοινοτικού εμπορίου. Ωστόσο, δεν προέκυψε ότι επιδρούν στη διακύμανση της εξαρτημένης μεταβλητής με τρόπο στατιστικά σημαντικό.

Ο Πίνακας 6.2 παρουσιάζει τα αποτελέσματα της εκτίμησης του οικονομετρικού υποδείγματος για τη διερεύνηση του επίδεδου ευημερίας των 51 ελληνικών πόλεων για την περίοδο 2008-2011. Πρέπει να σημειωθεί, ότι το παρόν υπόδειγμα αποτελεί ουσιαστικά ένα μοντέλο οικονομικής μεγέθυνσης υπό συνθήκη β-σύγκλισης, που διερευνά το πλαίσιο των συνθηκών ύφεσης του ελληνικού αστικού συστήματος στα πρόσφατα χρόνια της κρίσης. Οι εκτιμητές των συντελεστών προκύπτουν μέσα από την σταθμισμένη ελαχιστοποίηση του αθροίσματος των τετραγώνων των καταλοίπων της παλινδρόμησης (μέθοδος των Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων).

**Πίνακας 6.2: Οικονομετρική εκτίμηση του υποδείγματος για το επίπεδο ευημερίας των ελληνικών πόλεων την περίοδο 2008-2011**

<i>Εξαρτημένη Μεταβλητή: LOGDY(2008-2011)</i>			
<i>Ερμηνευτικές Μεταβλητές</i>	<i>Coefficient</i>	<i>t-Statistic</i>	<i>Prob.</i>
ALTITUDE	0.000142	1.958168	0.0569
SEA_DUM	0.081523	1.790839	0.0805
GRAV01	0.000586	2.307704	0.0260
LOG(INCOM_PC)	-0.289994	-2.257459	0.0292
C_EMPL	-0.002748	-2.328623	0.0248
(C_EDUC)^2	-3.28E-06	-1.804826	0.0783
HOT_BEDS	6.39E-05	1.759743	0.0857
FEXPECT	0.008555	2.572608	0.0137
Αριθμός παρατηρήσεων: 51 πόλεις			
Μέθοδος Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων (Weighted Least Squares)			
Στάθμιση με POP_08: Πληθυσμός Νομών έτος 2008			
Adjusted R-squared: 0.988506			
F-statistic: 16.64247			

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον Πίνακα 6.2 παρουσιάζονται επίσης, οι εκτιμητές των συντελεστών (coefficient) και ο έλεγχος *t*-statistics, ενώ οι μεταβλητές εξετάζονται στα επίπεδα σημαντικότητας  $p < 0.05$  και  $p < 0.10$ . Το υπόδειγμα δεν παρουσιάζει πρόβλημα πολυσυγγραμικότητας, ενώ μέσω του

ελέγχου White (White test), το υπόδειγμα εξετάστηκε και δεν παρουσιάζει πρόβλημα ετεροσκεδαστικότητας.

Όπως προκύπτει από την τιμή της F-Statistics, το υπόδειγμα είναι στατιστικά σημαντικό στο σύνολό του. Από την τιμή του προσαρμοσμένου συντελεστή προσδιορισμού (Adjusted R-squared), διαπιστώνεται ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές ερμηνεύουν σχεδόν το 99% της μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής, έχοντας συντελεστές οι οποίοι είναι στατιστικά σημαντικοί στο επίπεδο του 5% και 10%.

Εξετάζοντας την κάθε ερμηνευτική μεταβλητή ξεχωριστά, προκύπτουν τα εξής:

- ALTITUDE: σχετικά με μεταβλητή για το υψόμετρο των ελληνικών πόλεων, η τιμή του εκτιμητή του συντελεστή της έχει θετικό πρόσημο και είναι στατιστικά σημαντική στο επίπεδο του  $p < 0.10$ . Προκύπτει δηλαδή, ότι οι ελληνικές πόλεις σε μεγαλύτερο υψόμετρο, σημείωσαν θετικότερες επιδόσεις στην μεταβολή του εισοδήματος την περίοδο 2008-2011. Ερμηνεύοντας το συγκεκριμένο αποτέλεσμα, μπορεί να ισχυριστεί κανείς, ότι οι περιοχές που επέδειξαν θετικότερη εξέλιξη στο επίπεδο ευημερίας, ήταν αυτές με μεγαλύτερο βαθμό ορεινότητας. Μπορεί να ισχυριστεί κανείς, ότι μεγαλύτερο υψόμετρο σημαίνει μικρότερο επίπεδο προσβασιμότητας για μια πόλη, μικρότερη δυνατότητα διακίνησης αγαθών, περιορισμένη ικανότητα προσέλκυσης οικονομικών δραστηριοτήτων που στηρίζονται στην εγγύτητα με μεγάλες αγορές και στην κομβικότητα μιας πόλης. Επίσης, το ποσοστό απασχόλησης σε γεωργικές και κτηνοτροφικές δραστηριότητες (πρωτογενής τομέας), αναμένεται να είναι συγκριτικά υψηλότερο, σε σχέση με τα πεδινά και μεγαλύτερα αστικά κέντρα, που παρουσιάζουν μεγαλύτερη εξειδίκευση στον τριτογενή τομέα. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά, μπορούν να συνοψιστούν στην έννοια της χαμηλότερης έκθεσης των πόλεων αυτών στις δυνάμεις της οικονομικής διεθνοποίησης και του ανταγωνισμού μεταξύ περιοχών. Τέλος, μεγαλύτερο υψόμετρο δύναται να σημαίνει και αυξημένες δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών αγροτουρισμού και αξιοποίησης σχετικών ευρωπαϊκών και εθνικών χρηματοδοτικών πόρων.
- SEA\_DUM: σε ότι αφορά τη ψευδομεταβλητή της δίτιμης υπόθεσης, εάν μια πόλη έχει πρόσβαση στο θαλάσσιο στοιχείο ή όχι, παρατηρείται ότι ο συντελεστής της έχει θετικό πρόσημο και είναι στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο σημαντικότητας  $p < 0.10$ . Η εκ των προτέρων πρόβλεψη κατά την παρουσίαση των μεταβλητών επιβεβαιώνεται.

Οι ελληνικές πόλεις με γειτνίαση στο θαλάσσιο στοιχείο, εμφάνισαν θετικότερες επιδόσεις στην μεταβολή του εισοδήματος. Η ύπαρξη του θαλάσσιου στοιχείου για ένα αστικό κέντρο συμβάλλει σε γενικές γραμμές σε υψηλότερο επίπεδο ευημερίας. Αναλυτικότερα, το συγκεκριμένο γεωγραφικό χαρακτηριστικό είναι δυνατόν να αντιστοιχεί σε μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης του εθνικού και διεθνούς εμπορίου και μεγαλύτερο βαθμό κομβικότητας, αφού δίνεται η δυνατότητα προσέγγισης του και από νερού, ενέχοντας και τη δυνατότητα σύνδεσης με τις νησιωτικές περιοχές. Επιπρόσθετα, το υδάτινο στοιχείο προσδίδει αυξημένες δυνατότητες ενίσχυσης ενός προφίλ τουριστικού προορισμού, και σε αρκετές περιπτώσεις, αστικό περιβάλλον καλύτερης αισθητικής, ιδιαίτερα στο παραλιακό μέτωπο. Η τουριστική δραστηριότητα αποτελεί πηγή κύριου ή συμπληρωματικού εισοδήματος για τις τοπικές κοινωνικές ομάδες της εκάστοτε πόλης, παράγοντας ιδιαίτερα κρίσιμος στην τρέχουσα περίοδο της οικονομικής κρίσης.

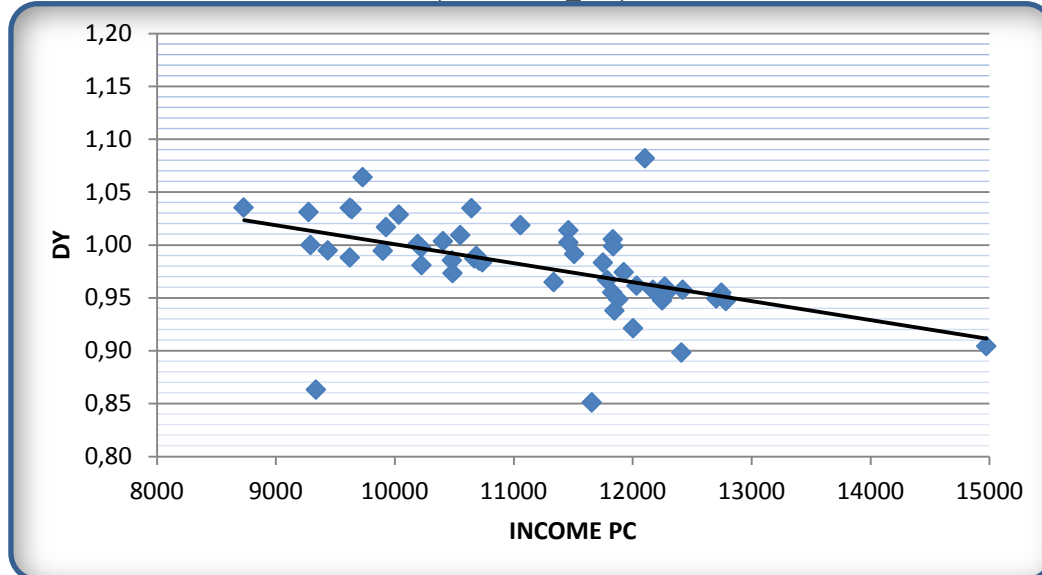
- GRAV01: όσον αφορά στο Δείκτη κεντρικότητας Gravity, ο εκτιμητής του συντελεστή αυτής της κατασκευασμένης μεταβλητής έχει θετικό πρόσημο και είναι στατιστικά σημαντικός στο επίπεδο του  $p < 0.05$ . Εξάγει κανείς το συμπέρασμα, ότι οι περιοχές με υψηλότερο δείκτη κεντρικότητας, σημειώνουν καλύτερες αναπτυξιακές επιδόσεις στην περίοδο ανάλυσης 2008-2011, ενώ η εκ των προτέρων υπόθεση επιβεβαιώνεται. Οι ελληνικές πόλεις με μεγαλύτερο βαθμό κεντρικότητας ή ελκτικότητας και ευρύτερη πρόσβαση σε άλλες αγορές, χαρακτηρίζονται από υψηλότερη κομβικότητα, μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης οικονομικών και εμπορικών δραστηριοτήτων και ένταξης σε εθνικά και διεθνή δίκτυα συνεργασίας και ροών κεφαλαίου, αγαθών και ανθρώπινου δυναμικού. Αν και αυτές είναι οι περιοχές που δέχονται τις μεγαλύτερες πιέσεις της διεθνοποίησης και της έκθεσης στον ανταγωνισμό, εντούτοις φαίνεται ότι το χαρακτηριστικό της κομβικότητας και της πρόσβασης σε αγορές, συμβάλλει στην οικονομική ανθεκτικότητα, απέναντι στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες της πρόσφατης περιόδου.
- LOG (INCOM\_PC): η τιμή του εκτιμητή για την ανεξάρτητη μεταβλητή του κατά κεφαλή εισοδήματος των πόλεων παρουσιάζει αρνητικό πρόσημο, ενώ από τον έλεγχο t-statistics φαίνεται ότι είναι στατιστικά σημαντικός στο επίπεδο  $p < 0.05$ . Οι ελληνικές πόλεις με μικρότερο κατά κεφαλή εισόδημα στην εκκίνηση της περιόδου

ανάλυσης (2008), παρουσίασαν θετικότερες επιδόσεις στην μεταβολή του συνολικού εισοδήματος, από τις πόλεις που είχαν μεγαλύτερο κατά κεφαλή εισόδημα. Με απλούστερα λόγια, οι φτωχότερες πόλεις επέδειξαν καλύτερη συγκριτικά επίδοση από τις πλουσιότερες. Η συγκεκριμένη διαπίστωση μπορεί να συσχετιστεί με το νεοκλασικό υπόδειγμα μεγέθυνσης και βάσει των θεωριών σύγκλισης ή απόκλισης<sup>52</sup> μεταξύ περιοχών, προκύπτει ότι εκφράζει τάσεις σύγκλισης μεταξύ των εισοδηματικών επιπέδων των ελληνικών αστικών κέντρων. Η τάση αυτή επιβεβαιώνεται και γραφικά από την αρνητική κλίση της γραμμής τάσης (Γράφημα 6.1), όπου παρουσιάζεται η συσχέτιση της εξαρτημένης μεταβλητής με το κατά κεφαλή εισόδημα. Πρέπει να τονιστεί, ότι πρόκειται για μια ιδιότυπη και μη επιθυμητή σύγκλιση από πάνω προς τα κάτω, δηλαδή οι πλουσιότερες πόλεις προσέγγισαν μέσω της ύφεσης της φτωχότερες πόλεις και όχι το αντίθετο.

---

<sup>52</sup> Οι βασικές έννοιες της σύγκλισης που έχουν προταθεί στη σχετική βιβλιογραφία είναι γνωστές ως "σύγκλιση τύπου β", "σύγκλιση τύπου σ" και σύγκλιση κατά ομάδες. Η σύγκλιση τύπου β διακρίνεται στην απόλυτη (absolute ή unconditional) και στην υπό συνθήκη (conditional) β-σύγκλιση (Barro και Sala-i-Martin, 1995· Sala-i-Martin, 1996· Petrakos G. και Artelaris, 2008) και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το νεοκλασικό υπόδειγμα μεγέθυνσης. Η απόλυτη σύγκλιση τύπου β υποδηλώνει ότι υπάρχει μια συστηματική τάση των οικονομιών, που παρουσιάζουν χαμηλότερα αρχικά επίπεδα κατά κεφαλήν ΑΕΠ, να μεγεθύνονται γρηγορότερα από εκείνες που παρουσιάζουν υψηλότερα επίπεδα, καταλήγοντας, σε μακροχρόνιο ορίζοντα, σε ένα κοινό σημείο ισορροπίας. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται μια αρνητική σχέση μεταξύ των αρχικών επιπέδων του κατά κεφαλήν ΑΕΠ και των ρυθμών μεγέθυνσης των οικονομιών. (Αρτελάρης κ.α., 2011)

Γράφημα 6.1: Συσχέτιση εξαρτημένης μεταβλητής (DY) με κατά κεφαλή εισόδημα (INCOME\_PC)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

- ο C\_EMPL: στην περίπτωση της μεταβλητής του ποσοστού απασχόλησης στον τριτογενή τομέα, παρατηρείται ότι το πρόσημο του εκτιμητή του συντελεστή της μεταβλητής, είναι αρνητικό, με υψηλή στατιστική σημαντικότητα στο επίπεδο  $p < 0.05$ . Η παρούσα εξέλιξη αποτυπώνει την συσχέτιση, ότι οι ελληνικές πόλεις με μικρότερο ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα, επέδειξαν θετικότερες επιδόσεις στην μεταβολή του εισοδήματος, άρα και στο επίπεδο ευημερίας στα πρόσφατα χρόνια των δυσμενών οικονομικών συνθηκών. Τα ελληνικά αστικά κέντρα, τα οποία είναι περισσότερο ενταγμένα στα διεθνή δίκτυα ροών κεφαλαίου, εργατικού δυναμικού και αγαθών, παρουσιάζουν μεγαλύτερη παραγωγική εξειδίκευση, ή φιλοξενούν περισσότερες δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς, χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης στον τριτογενή τομέα. Αντίστροφα, οι αστικές περιοχές που είναι λιγότερο εκτεθειμένες στη διεθνοποίηση και στον οικονομικό ανταγωνισμό και διατηρούν πιο παραδοσιακά μοντέλα παραγωγικής διάρθρωσης, με αυξημένες συγκριτικά τις γεωργικές και κτηνοτροφικές και αλιευτικές δραστηριότητες, παρουσιάζουν μικρότερα ποσοστά απασχόλησης στον τριτογενή τομέα. Οι τελευταίες αυτές περιοχές εμφανίζονται να έχουν μικρότερη αρνητική επίδραση στην εξέλιξη του εισοδήματος τους.

- (C\_EDUC)<sup>2</sup>: σχετικά με τη μεταβλητή για το ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης των ελληνικών πόλεων, η τιμή του εκτιμητή του συντελεστή της έχει αρνητικό πρόσημο και είναι στατιστικά σημαντική στο επίπεδο του  $p < 0.10$ . Η εν λόγω σημαντικότητα αφορά στις τιμές της μεταβλητής υψωμένες στο τετράγωνο. Προκύπτει λοιπόν, ότι οι ελληνικές πόλεις με χαμηλότερο ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, επέδειξαν θετικότερη εξέλιξη στην μεταβολή του εισοδήματος τους, ή αλλιώς, οι πόλεις με μικρότερο εκπαιδευτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού, εκδήλωσαν θετικότερες επιδόσεις στην οικονομική μεγέθυνση. Η συσχέτιση αυτή όμως δεν είναι γραμμική, λαμβάνει μια κοίλη μορφή, που σημαίνει ότι η επίδραση του επιπέδου της εκπαίδευσης είναι αυξανόμενα αρνητική. Διαφαίνεται λοιπόν, ότι οι ελληνικές πόλεις με καλύτερο εκπαιδευτικό επίπεδο, φαίνεται να αποτελούν περιπτώσεις αστικών οικονομιών, όπου τα διαθέσιμα εξειδικευμένα εργατικά χέρια δεν ανταποκρίνονται στην περιορισμένη (λόγω της κρίσης) τοπική προσφορά εργασίας, είτε σε απόλυτα νούμερα, είτε στο είδος της παλαιάς και νέας απασχόλησης που ζητείται. Εντοπίζεται, δηλαδή, αναξιοποίητο ανθρώπινο δυναμικό. Υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι μέρος του καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού μετακινείται στο εξωτερικό (για αναζήτηση εργασίας), ή προς τον ύπαιθρο χώρο για εκκίνηση αγροδιατροφικών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η συγκεκριμένη κατάσταση συμβάλλει στην οικονομική συρρίκνωση των εν λόγω αστικών περιοχών.
- HOT\_BEDS: η τιμή του εκτιμητή για την ανεξάρτητη μεταβλητή του αριθμού ξενοδοχειακών κλινών ανά 1000 κατοίκους παρουσιάζει θετικό πρόσημο, ενώ από τον έλεγχο t-statistics φαίνεται ότι είναι στατιστικά σημαντικός στο επίπεδο  $p < 0.10$ . Διαπιστώνεται, ότι περιοχές με μεγαλύτερη αναλογία κλινών ανά κάτοικο, άρα και αναβαθμισμένη θέση στο πλαίσιο των τουριστικών υποδομών, εμφάνισαν θετικότερη εξέλιξη στην μεταβολή του εισοδήματος τους, την περίοδο 2008-2011. Η συμμετοχή του αστικού τουρισμού στην τουριστική ανάπτυξη των πόλεων κρίνεται πια επιβεβλημένη από τις περισσότερες κεντρικές και τοπικές διοικήσεις, εξαιτίας των πολλαπλών οικονομικών και κοινωνικών οφελών που προσφέρει. Η πολυπλοκότητα της φύσης του τουρισμού εξασφαλίζει τη διάχυση των ωφελειών στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή, τόσο στις άμεσα εμπλεκόμενες με τον τουρισμό επιχειρηματικές

δραστηριότητες, όσο και στις λοιπές επιχειρήσεις. Τα σημαντικότερα οφέλη από την ανάπτυξη του τουρισμού των πόλεων, αφορούν στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, την αύξηση των εσόδων των επιχειρήσεων και των πολιτών. Η ανάπτυξη του τουρισμού σε μία πόλη και το είδος αυτής της ανάπτυξης, εξαρτώνται όλο και περισσότερο από τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των πόρων που διαθέτει αυτή, τα οποία και προσδιορίζουν ως ένα βαθμό τις δυνατότητες, αλλά και τους περιορισμούς της τουριστικής της ανάπτυξης.

- FEXPECT: σχετικά με τη μεταβλητή για τις προσδοκίες (future expectations) για την μελλοντική κατάσταση των ελληνικών πόλεων, η τιμή του εκτιμητή του συντελεστή της έχει θετικό πρόσημο, με την μεγαλύτερη έως τώρα σημαντικότητα στο επίπεδο του  $p < 0.05$ . Εξάγεται το συμπέρασμα, ότι οι ελληνικές πόλεις με τις θετικότερες εκτιμήσεις για την μελλοντική εξέλιξη των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών στην περιοχή τους, παρουσίασαν καλύτερες επιδόσεις στην μεταβολή του εισοδήματος. Αξίζει λοιπόν να τονιστεί, ότι οι πόλεις με μια περισσότερο αισιόδοξη στάση για το μέλλον από την πλευρά των κατοίκων της και με μεγαλύτερη εμπιστοσύνη για τις παραγωγικές δυνατότητες της τοπικής οικονομίας και του ανθρώπινου δυναμικού, επέδειξαν τα τελευταία χρόνια μεγαλύτερη συγκριτικά πρόοδο στο επίπεδο ευημερίας τους.

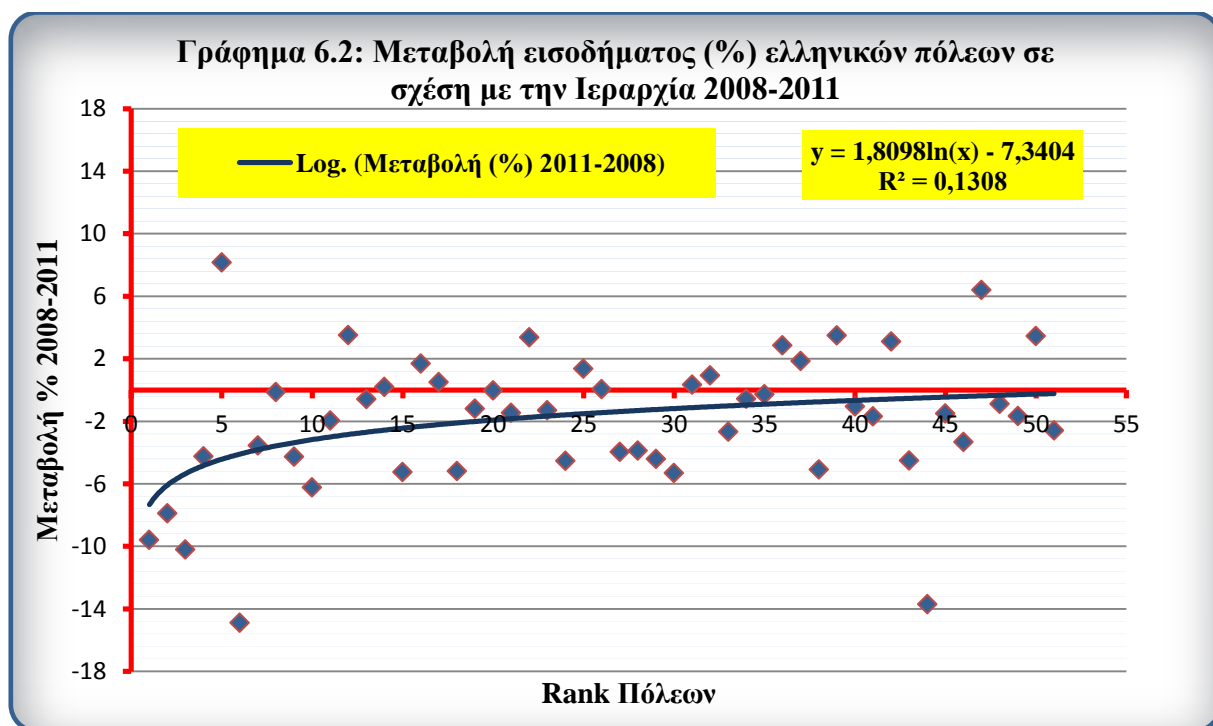
Στην παρούσα ενότητα, η οικονομετρική διερεύνηση της σχέσης της μεταβολής του εισοδήματος των ελληνικών πόλεων την περίοδο 2008-2011, με μια σειρά από τους προαναφερθέντες παράγοντες, συμπληρώνεται από την εξέταση της σχέσης της ποσοστιαίας μεταβολής του αστικού εισοδήματος, με το μέγεθος και την ιεραρχία των ελληνικών αστικών κέντρων.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι αστικοποίηση και οικονομική ανάπτυξη είναι έννοιες που συνδέονται άμεσα. Αν και η σχέση αυτή δεν είναι πάντα τόσο ξεκάθαρη στο παρελθόν, τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται μια ομόρροπη σχέση, όπου αύξηση του πληθυσμιακού μεγέθους φαίνεται να οδηγεί σε οικονομική ανάπτυξη (Bertinelli και Black, 2004). Οι Martin και Ottaviano (1999), θεωρούν ότι η ανάπτυξη και η αστική συγκέντρωση αποτελούν 'αμοιβαία αυτοενισχυόμενες διαδικασίες, ενώ οι Fujita και Thisse (2002), θεωρούν ότι η ανάπτυξη και η συγκέντρωση 'πηγαίνουν χέρι-χέρι'. Ωστόσο, όπως έχει ήδη αναφερθεί, οποιαδήποτε σχέση μεταξύ των δύο αυτών διαδικασιών δεν φαίνεται να είναι γραμμική. Οι



εξωτερικές οικονομίες κλίμακας ή συγκέντρωσης (agglomeration economies) είναι μεν σημαντικές και ενισχύονται από την συγκέντρωση δραστηριοτήτων στις πόλεις, αλλά από ένα σημείο και μετά αρχίζουν να φθίνουν λόγω της αυξανόμενης δημιουργίας αντι-οικονομιών συγκέντρωσης (diseconomies of agglomeration). Αυτές συνίστανται στο υψηλό κόστος γης, στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, στη χαμηλή ποιότητα ζωής και στην περιβαλλοντική υποβάθμιση (Πετράκος και Τσουκαλάς, 1999). Υψηλές αντιοικονομίες δύναται να θέσουν σε κίνδυνο τις αναπτυξιακές προοπτικές των μεγάλων αστικών κέντρων (Cheshire, 2006).

Το παρακάτω Γράφημα 6.1, συνίσταται στην ποσοστιαία μεταβολή εισοδήματος στον κάθετο άξονα Υ και στην ιεραρχική (κατά μέγεθος) παράθεση των 51 ελληνικών πόλεων της έρευνας στον οριζόντιο άξονα Χ.



Πηγή: ΚΕΠΥΟ-ΕΛ.ΣΤΑΤ-Ιδία επεξεργασία

Αναλύοντας λοιπόν, την κατανομή και τη διασπορά των σημείων (κουκίδων) στο Γράφημα, παρατηρείται αρχικά, ότι η μεταβολή του αστικού εισοδήματος την περίοδο 2008-2011 είναι αρνητική για την πλειοψηφία των περιπτώσεων (35 από τις 51). Έπειτα, οι αρνητικές μεταβολές κυμαίνονται από 0 μέχρι -15%, ενώ οι θετικές μεταβολές περιορίζονται μέχρι το 8% περίπου. Η παρατήρηση, όμως, που ενέχει τη μεγαλύτερη σπουδαιότητα, είναι το γεγονός

ότι η διασπορά των αρνητικών μεταβολών τείνει να ανοίγει, όσο η κατανομή των σημείων πλησιάζει στην αρχή των αξόνων. Η τάση αυτή αποτυπώνεται σαφέστερα με την εισαγωγή της γραμμής τάσης (σε λογαριθμική μορφή) στο Γράφημα, οπότε και δύναται να ισχυριστεί κανείς, ότι οι πόλεις που βρίσκονται υψηλότερα στην ιεραρχία, άρα και με μεγαλύτερο μέγεθος, παρουσιάζουν τις περισσότερες και μεγαλύτερες αρνητικές μεταβολές στο αστικό εισόδημα τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης.

## **6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η ανάλυση και η αποτύπωση των επιδράσεων της οικονομικής κρίσης, στην οικονομική και κοινωνική ζωή των αστικών κέντρων στον ελληνικό χώρο, αποτελεί πολύ πρόσφατο πεδίο ερευνητικής ενασχόλησης και τα όποια συμπεράσματα προκύπτουν, δεν μπορούν να θεωρηθούν οριστικά, αφού η κρίση είναι ένα φαινόμενο σε εξέλιξη. Συμβάλλουν ωστόσο, στην αποτύπωση χρήσιμων τάσεων και διαπιστώσεων για τους παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη και διαμόρφωση του αστικού χώρου. Οι επιπτώσεις της διεθνούς κρίσης στις ελληνικές πόλεις, από το 2008 μέχρι σήμερα, έχουν συμβάλει έντονα στην ενίσχυση ενός πλαισίου αστικής συρρίκνωσης. Το ερευνητικό ερώτημα που εξετάστηκε σε αυτό το Κεφάλαιο, αφορά στο ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν σε σχετικά υψηλότερο επίπεδο ευημερίας (θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση), που καθιστούν δηλαδή τις πόλεις περισσότερο ανθεκτικές, τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης; Στο πλαίσιο αυτό, εφαρμόστηκε οικονομετρική ανάλυση μέσω της μεθόδου των Σταθμισμένων Ελαχίστων Τετραγώνων, ενσωματώνοντας και το πληθυσμιακό μέγεθος των υπό-εξέταση περιοχών, προκειμένου η κάθε παρατήρηση να αποκτήσει τη σημασία και τη βαρύτητα που της αναλογεί.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης κατέδειξαν την τάση σύγκλισης μεταξύ των ελληνικών αστικών κέντρων, σε ότι αφορά το επίπεδο οικονομικής μεγέθυνσης. Πρόκειται για μια ιδιότυπη και μη επιθυμητή σύγκλιση από πάνω προς τα κάτω, δηλαδή οι πλουσιότερες πόλεις προσέγγισαν μέσω της ύφεσης της φτωχότερες πόλεις και όχι το αντίθετο. Παράλληλα, διαπιστώνεται ότι οι πόλεις που βρίσκονται υψηλότερα στην ιεραρχία, άρα και με μεγαλύτερο μέγεθος, παρουσιάζουν τις περισσότερες και μεγαλύτερες αρνητικές μεταβολές στο αστικό εισόδημα. Βάσει και της συμπεριφοράς των ερμηνευτικών μεταβλητών στο οικονομετρικό υπόδειγμα, και αντιμετωπίζοντας το ερευνητικό ερώτημα υπό εξέταση, συμπεραίνει κανείς, ότι τα χαρακτηριστικά εκείνα των ελληνικών πόλεων, που συμβάλλουν σε ένα μεγαλύτερο σχετικά επίπεδο οικονομικής ανθεκτικότητας και σε μια σχετικά θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση, είναι το μικρότερο αστικό μέγεθος, το μεγαλύτερο υψόμετρο, η πρόσβαση στο θαλάσσιο στοιχείο, το μεγαλύτερο επίπεδο κεντρικότητας, το χαμηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα στο έτος βάσης της ανάλυσης, η χαμηλότερη ενασχόληση με τον τριτογενή τομέα, το χαμηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού, το υψηλότερο επίπεδο

τουριστικών υποδομών και τέλος, η πιο αισιόδοξη στάση των πολιτών για τις μελλοντικές εξελίξεις στον τόπο τους.

Το παραπάνω συμπέρασμα εμπεριέχει διαπιστώσεις που συμβαδίζουν με τις υπάρχουσες επιστημονικές προσεγγίσεις, ωστόσο αποκαλύπτει και αποτελέσματα που έρχονται σε σύγκρουση με ορισμένες από αυτές. Το αστικό μέγεθος, το υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού και η έμφαση στην εξειδίκευση και ανάπτυξη των υπηρεσιών του τριτογενή τομέα, αποτελούσαν τις τελευταίες δεκαετίες, μέσα από τις διάφορες θεωρητικές και εμπειρικές εργασίες, καθοριστικούς παράγοντες για την οικονομική αστική μεγέθυνση. Για τα πρόσφατα χρόνια των πειστικών οικονομικών συνθηκών, προκύπτουν ενδείξεις ότι τα παραδοσιακά μοντέλα αστικής ανάπτυξης δεν βρίσκουν απόλυτη εφαρμογή. Το χωρικό αποτύπωμα της οικονομικής κρίσης και οι επιπτώσεις της στο επίπεδο ευημερίας του αστικού χώρου στη χώρα, επιβεβαιώνεται ότι αποτελεί μια σύνθετη, πολύπλοκη και δυναμική διαδικασία, η οποία χρήζει περισσότερης και βαθύτερης επιστημονικής διερεύνησης.

## **7<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΣΥΝΟΨΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Το κεφάλαιο αυτό αποτελεί τον επίλογο της παρούσας διατριβής. Στόχος του κεφαλαίου είναι ο επαναπροσδιορισμός των βασικότερων σημείων μέσω της σύνοψης του περιεχομένου της εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, παρατίθενται τα κυριότερα συμπεράσματα από τη θεωρητική και εμπειρική ανάλυση, αντιμετωπίζοντας τα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν ως αφορμή για την συγκεκριμένη έρευνα. Επίσης, τίγονται μια σειρά από ζητήματα πολιτικής για τον ευρωπαϊκό και κυρίως τον ελληνικό αστικό χώρο, τηρώντας μια συνδυαστική και κριτική θεώρηση, παρέχοντας τις βασικές κατευθύνσεις για μια ολοκληρωμένη αστική στρατηγική.

## **7.1 ΣΥΝΟΨΗ**

Όλα τα οικονομικά φαινόμενα εκτυλίσσονται στο πλαίσιο ενός γεωγραφικού χώρου, ενώ τα σχετικά ζητήματα, περιλαμβάνουν πάντα ερωτήματα σχετικά με την αντιμετώπιση προβλημάτων που προκύπτουν από το χώρο ή τη γεωγραφική απόσταση. Οι λόγοι για τους οποίους, συγκεκριμένες αγορές ή πόλεις βρίσκονται στη μία ή την άλλη τοποθεσία, έχουν σχέση με οικονομικούς παράγοντες, ενώ ταυτόχρονα η σύνθεση και η συμπεριφορά των αγορών σχετίζεται από τη γεωγραφική θέση. Οι επιδόσεις των πόλεων εξαρτώνται από τη γεωγραφία, και με την αναγνώσιμη αυτή του ρόλου της γεωγραφίας στη διαμόρφωση της οικονομικής συμπεριφοράς, διαπιστώνεται ότι πολλές φορές, η συζήτηση σχετικά με τις αναπτυξιακές επιδόσεις των αστικών περιοχών, αποτελεί ουσιαστικά συζήτηση για την αλληλεπίδραση της γεωγραφίας και της οικονομίας. (McCann, 2002: 17,18) Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια αύξηση του ενδιαφέροντος για τη χωρική διάσταση των οικονομικών ζητημάτων, και αυτό οφείλεται εν μέρει στις θεσμικές και τεχνολογικές εξελίξεις.

Οι πόλεις ακολουθούν μια εσωτερική ιεραρχία, τέτοια που να εξυπηρετεί τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς, αλλά και να ανταποκρίνεται στην συνολική ζήτηση. Κάθε αστικό κέντρο βρίσκεται σε μια σχέση αλληλεξάρτησης με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της οικονομίας, και η κάθε μεταβολή σε κάποιο από αυτά, προκαλεί και μεταβολές στο σύστημα των αστικών κέντρων.

Στην σύγχρονη εποχή, οι αστικές οντότητες είναι πολύπλοκες και η μορφή και ο χαρακτήρας τους δεν καθορίζεται μόνο από οικονομικούς, αλλά και από κοινωνικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς και ψυχολογικούς παράγοντες. Η σύγχρονη πόλη είναι αποτέλεσμα της μεταβολής των παγκόσμιων οικονομικών εξελίξεων με φυσικούς, κοινωνικούς, και χωρικούς μετασχηματισμούς, αλλά και με την επίδραση των νέων αστικών φαινομένων που δημιουργούνται, παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνολογίας.

Πιο συγκεκριμένα, η παγκοσμιοποίηση, η διεθνοποίηση στις οικονομικές σχέσεις, οι αλλαγές στην οικονομική διάρθρωση και στις παραγωγικές διαδικασίες, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, καθώς και μια σειρά δημογραφικών αλλαγών και πολιτικών παραγόντων, επιδρούν δραστικά στην οικονομική και κοινωνική διάρθρωση των αστικών κέντρων, με σοβαρές επιπτώσεις στη χωρική οργάνωση

των πόλεων. Αυτές οι διαδικασίες αστικοποίησης ενεργοποιούν αυθόρμητες ή μη, αλυσιδωτές μεταλλάξεις στον ορισμό της πόλης, παραδίδοντας νέους τρόπους προσέγγισης της και αντανακλώντας ένα νέο χαρακτήρα, νέα πρότυπα, νέα πεδία δράσης και σύγκρουσης.

Στον ευρωπαϊκό αστικό χώρο, οι αστικές περιοχές δέχονται ποικίλες επιδράσεις και πιέσεις. Η αναπτυξιακή τους προσπάθεια αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα τόσο στο εσωτερικό τους, όσο και στο ρόλο τους ως εστιών ανάπτυξης για τις ευρύτερες περιοχές. Οι πόλεις διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο ως κινητήρια δύναμη της οικονομίας, ως χώροι διασύνδεσης, δημιουργικότητας και καινοτομίας καθώς και ως κέντρα υπηρεσιών. Οι πόλεις ωστόσο, είναι και τόποι όπου συγκεντρώνονται η ανεργία, οι διακρίσεις και η φτώχεια. Τα διοικητικά όρια των πόλεων δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τη φυσική, κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική ή περιβαλλοντική πραγματικότητα της αστικής ανάπτυξης και χρειάζονται νέες μορφές διακυβέρνησης. Η δημογραφική αλλαγή οδηγεί σε σειρά προκλήσεων που διαφέρουν από πόλη σε πόλη, όπως η γήρανση των πληθυσμών, η συρρίκνωση των πόλεων ή οι έντονες διαδικασίες ανάπτυξης προαστίων. Πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι η Ευρώπη δεν βρίσκεται πλέον σε κατάσταση συνεχούς οικονομικής ανάπτυξης και πολλές πόλεις, ειδικά μη πρωτεύουσες στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, πόλεις του ευρωπαϊκού Νότου, αλλά επίσης και παλιές βιομηχανικές πόλεις στη Δυτική Ευρώπη, αντιμετωπίζουν τη σοβαρή απειλή οικονομικής στασιμότητας ή υποβάθμισης.

Τα αστικά κέντρα αποτελούν τους κύριους υποδοχείς των μεταναστευτικών ροών, οπότε και ανακύπτει το ζήτημα της ομαλής τους ένταξης στον αστικό ιστό. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις περιλαμβάνουν σημαντικό αριθμό υπηκόων τρίτων χωρών και το επίπεδο των οικονομικών ευκαιριών και εκπαίδευσης που έχουν είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος τους, υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής του 80% των πολιτών της Ευρώπης και αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για ανάπτυξη, εφόσον αποθαρρύνουν και τις επενδυτικές πρωτοβουλίες.

Είναι απαραίτητο να τονιστεί, ότι η ανάλυση των πόλεων, ως επιστημονική και ερευνητική δραστηριότητα, δεν είναι διευρυμένη, με αποτέλεσμα να μην έχει κατανοηθεί ολοκληρωμένα και σε βάθος ο τρόπος που λειτουργούν και εξελίσσονται οι αστικές περιοχές. Προκειμένου να χαραχθούν στρατηγικές και να εφαρμοστούν αστικές πολιτικές, κρίνεται αναγκαίο να

υπάρξει καλύτερη γνώση του ρόλου των πόλεων, ειδάλλως οι πολιτικές αυτές δύναται να επιφέρουν τα αντίστροφα από τα επιθυμητά αποτελέσματα. (Cheshire, 2006)

Πολλά σύγχρονα αστικά προβλήματα αντικατοπτρίζουν τις διαδικασίες των διαρθρωτικών μεταβολών που επιτελούνται και επηρεάζουν, όχι μόνο τις μητροπολιτικές περιοχές, αλλά και το συνολικό σύστημα των πόλεων. Οι ελληνικές πόλεις χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή την σύγχρονη εποχή. Από τη μια πλευρά, αντιμετωπίζουν μια σειρά από νέες προκλήσεις, αλλά και νέες ευκαιρίες, οι οποίες προέρχονται από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον τη φύση του οποίου χρειάζεται να κατανοήσουν για να τις αντιμετωπίσουν με όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικό τρόπο (Παυλέας κ.α., 2007). Από την άλλη, αποτελούν όλο και περισσότερο μέρος ενός ευρύτερου συστήματος αστικών κέντρων με λειτουργικές διασυνδέσεις και αλληλεπιδράσεις, που προέρχονται από τις ροές εμπορευμάτων και συντελεστών παραγωγής, τη διάδοση κοινωνικών προτύπων, τη διάχυση της πληροφόρησης, της καινοτομίας και των τεχνολογικών και παραγωγικών προτύπων. Με αυτή την έννοια, οι πόλεις υπόκεινται σε μια συνεχή διαδικασία εξέλιξης που ενσωματώνει, τόσο στοιχεία δημιουργίας, όσο και στοιχεία καταστροφής, τις αιτίες και τα αποτελέσματα των οποίων οι ενδιαφερόμενοι συχνά αδυνατούν να αντιληφθούν εγκαίρως. (Petraikos και Economou, 2004· Pavleas κ.α., 2005· Παυλέας κ.α., 2007)

Οι ελληνικές πόλεις έχουν στην πλειοψηφία τους συσσωρεύσει πολύπλοκα προβλήματα, που συσχετίζονται με την οικονομική διάρθρωση, την πολεοδομική οργάνωση, την κοινωνική συνοχή, την ποιότητα των υποδομών και την ποιότητα του περιβάλλοντός τους, τα οποία συχνά επηρεάζουν με αρνητικό τρόπο την ζωή και τη συμπεριφορά των κατοίκων τους. Σε κάποιο βαθμό, τα προβλήματα αυτά απλά αντανακλούν τα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αποτελώντας τη χωρική έκφραση του μεταπολεμικού μοντέλου ανάπτυξης της χώρας. Σε μεγάλο όμως βαθμό, αντανακλούν την ανεπάρκεια των πολιτικών που έχουν ασκηθεί καθώς και την ουσιαστική έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε αστικό επίπεδο (Πετράκος και Μαρδάκης, 1999· Παυλέας κ.α., 2007).

Το ελληνικό αστικό σύστημα χαρακτηρίζεται από έναν πολύ υψηλό βαθμό συγκέντρωσης με ταυτόχρονο έλλειμμα πόλεων μεσαίου μεγέθους. Στο κρίσιμο ζήτημα της εξέλιξης της μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα, στον επιστημονικό διάλογο επικρατούν δύο απόψεις. Από την μία πλευρά, υποστηρίζεται ότι η μητροπολιτική συγκέντρωση βρίσκεται σε ύφεση με την σταθεροποίηση του πληθυσμού του Π.Σ.Π. και την ταχεία αύξηση του



πληθυσμού των μικρότερων πόλεων, και από την άλλη εκτιμάται ότι οι τάσεις τριτογενοποίησης και διεθνοποίησης της οικονομίας συμβάλλουν στην περαιτέρω συγκεντροποίηση του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων.

Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η κρίση είναι σε εξέλιξη και όποια προσπάθεια σε αυτό το στάδιο να εκτιμήσει κανείς το περιφερειακό αλλά και το αστικό αποτύπωμα της, δίνει μια ‘στιγμιαία’ εικόνα και όχι ενδεικτικές μέσο ή μακροπρόθεσμες προοπτικές. Είναι όμως αρκετά ασφαλές να ισχυριστεί κανείς, ότι η κρίση και η δημοσιονομική στενότητα που την συνοδεύει, επιταχύνουν τις αλλαγές στη δομή της οικονομίας των περιφερειών και των πόλεων, δημιουργώντας απειλές, και εντείνοντας τα προβλήματα στις πόλεις (Παυλέας και Πετράκος, 2012).

Η προαναφερθείσα έλλειψη συγκεκριμένης αστικής στρατηγικής οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανυπαρξία πληροφοριών για την οικονομική οργάνωση των πόλεων, τις παραγωγικές τους εξειδικεύσεις, το επίπεδο ανάπτυξης τους και το επίπεδο του κοινωνικού και οικονομικού τους εξοπλισμού. Η αδυναμία αυτή (που μας καθιστά μοναδική εξαίρεση στην Ευρωπαϊκή Ένωση), είναι κρίσιμη, καθώς εμποδίζει τη διαμόρφωση μιας συνολικότερης αντίληψης σχετικά με τα πραγματικά προβλήματα και τις ανάγκες, και δυσχεραίνει την υλοποίηση πολιτικών που να στηρίζονται στις τοπικές δυναμικές, αλλά και σε ένα ευρύτερο εθνικό σχέδιο ανάπτυξης για τις πόλεις. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999· Παυλέας και Πετράκος, 2005).

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι, αρχικά η κατανόηση των παραμέτρων που καθορίζουν την κοινωνικοοικονομική διάρθρωση των ελληνικών πόλεων, και ειδικότερα, η καταγραφή των πιο σημαντικών συνιστωσών του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος του ελληνικού αστικού χώρου, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ίδιων των κατοίκων για τις πόλεις τους, από το ερευνητικό μεθοδολογικό εργαλείο του ερωτηματολογίου. Έπειτα, επιδιώκεται η δημιουργία ενός οικονομετρικού μοντέλου, που να ερμηνεύει την οικονομική ανάπτυξη (ή συρρίκνωση) των πόλεων τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης, βάσει μιας σειράς μεταβλητών που μετρούν την ποιότητα των υποδομών, της οικονομίας, του κοινωνικού πλαισίου, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, όπως και αξιοποιώντας τις εκτιμήσεις των

κατοίκων από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, αλλά και διαθέσιμα ή σύνθετα δευτερογενή στατιστικά στοιχεία. Εν συνεχεία, αξιοποιώντας την σύνθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας, γίνεται προσπάθεια κατάθεσης κατευθύνσεων για την προώθηση μιας στρατηγικής ισόρροπης ανάπτυξης του ελληνικού αστικού συστήματος.

Το πρώτο πλαίσιο ανάλυσης αφορά στην στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας ερωτηματολογίου. Αναλυτικότερα, διερευνώνται τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων και αξιολογούνται μια σειρά από παράμετροι που περιγράφουν και προσδιορίζουν το οικονομικό, παραγωγικό, κοινωνικό, πολιτικό πλαίσιο, όπως και το επίπεδο αστικών υποδομών των ελληνικών πόλεων. Κατόπιν, περιγράφονται λεπτομέρειες για τον τρόπο διεξαγωγής της έρευνας, για τη συνολική μεθοδολογική προσέγγιση, για τα ερευνητικά ερωτήματα και τους τρόπους με τους οποίους αξιοποιήθηκαν τα αποτελέσματα της. Η στατιστική επεξεργασία των εκτιμήσεων των αποδεκτών της έρευνας ερωτηματολογίου, ξεκίνησε με περιγραφική στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων του συνόλου του δείγματος και συνεχίστηκε με συγκριτική ανάλυση και ιεράρχηση των εκτιμήσεων, βάσει των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από κάθε ελληνική πόλη. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε σε ξεχωριστή ενότητα, στην ανάλυση και σχολιασμό των δυνατών και αδύναμων σημείων των έξι μεγαλύτερων αστικών κέντρων, αλλά και των αναπτυξιακών πολιτικών που θεωρούνται περισσότερο κατάλληλες, βάσει των εκτιμήσεων των ερωτώμενων. Υιοθετώντας πιο εξειδικευμένες τεχνικές στατιστικής επεξεργασίας, εφαρμόστηκε έπειτα η μέθοδος της παραγοντικής ανάλυσης (factor analysis), ώστε να αναδειχτούν ορισμένες βασικές υπερ-μεταβλητές, μέσω της ομαδοποίησης των επί μέρους μεταβλητών που αξιολογούνται στις Ενότητες του ερωτηματολογίου. Εν συνεχεία, εφαρμόστηκε η μέθοδος της ανάλυσης κατά συστάδες (cluster analysis), αξιοποιώντας τις υπερ-μεταβλητές της παραγοντικής ανάλυσης, ώστε να δημιουργηθεί ο κατάλληλος αριθμός συστάδων των ελληνικών πόλεων και να σκιαγραφηθεί το αναπτυξιακό προφίλ της κάθε συστάδας.

Στο δεύτερο πλαίσιο ανάλυσης, επιτελείται μια επιπρόσθετη ανάλυση, οικονομετρικού χαρακτήρα, η οποία διατηρεί μία επεξηγηματική (illustrative purpose) και συμπληρωματική σκοπιμότητα στην πρότερη εξέταση του ελληνικού αστικού συστήματος. Το βασικό ερευνητικό ερώτημα που εξετάζεται είναι: ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν σε σχετικά υψηλότερο επίπεδο ευημερίας

(θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση), τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης; Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η αναπτυξιακή επίδοση (ή οικονομική μεγέθυνση) μιας πόλης (εξαρτημένη μεταβλητή) εξετάζεται μέσα από τη μεταβολή του δηλωθέντος φορολογικού εισοδήματος για την περίοδο 2008-2011, ενώ οι παράγοντες (ανεξάρτητες μεταβλητές) για τους οποίους διερευνάται η συσχέτιση τους με την παραπάνω μεταβολή, δύναται να είναι οικονομικοί, κοινωνικοί και γεωγραφικοί, όπως και ποιοτικού χαρακτήρα παράγοντες, μέσω της αξιοποίησης των εκτιμήσεων των κατοίκων κάθε πόλης από την έρευνα ερωτηματολογίου.

Η διδακτορική διατριβή ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των συμπερασμάτων, την κριτική και συνδυαστική τους θεώρηση και την επεξεργασία μιας σειράς ζητημάτων πολιτικής που ανακύπτουν.

## **7.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

Στην σύγχρονη εποχή, οι αστικές οντότητες είναι πολύπλοκες και η μορφή και ο χαρακτήρας τους δεν καθορίζεται μόνο από οικονομικούς, αλλά και από κοινωνικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς και ψυχολογικούς παράγοντες. Η σύγχρονη πόλη είναι αποτέλεσμα της μεταβολής των παγκόσμιων οικονομικών εξελίξεων με φυσικούς, κοινωνικούς, και χωρικούς μετασχηματισμούς, αλλά και με την επίδραση των νέων αστικών φαινομένων που δημιουργούνται.

Η παγκοσμιοποίηση, η διεθνοποίηση στις οικονομικές σχέσεις, οι αλλαγές στην οικονομική διάρθρωση και στις παραγωγικές διαδικασίες, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, οι διαδικασίες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, καθώς και μια σειρά δημογραφικών αλλαγών και πολιτικών παραγόντων, επιδρούν δραστικά στην οικονομική και κοινωνική διάρθρωση των αστικών κέντρων, με σοβαρές επιπτώσεις στη χωρική οργάνωση των πόλεων. Αυτές οι διαδικασίες αστικοποίησης ενεργοποιούν αυθόρμητες ή μη, αλυσιδωτές μεταλλάξεις στον ορισμό της πόλης, παραδίδοντας νέους τρόπους προσέγγισης της και αντανακλώντας ένα νέο χαρακτήρα, νέα πρότυπα, νέα πεδία δράσης και σύγκρουσης.

Η σχέση μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης, απασχόλησης και κοινωνικής προόδου εξασθενεί, οι εισοδηματικές ανισότητες εντείνονται μέσα στο χρόνο, η κοινωνική πόλωση και ο διαχωρισμός αυξάνονται, ενώ η πρόσφατη οικονομική κρίση συμβάλλει στην συρρίκνωση του κράτους πρόνοιας στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Η άναρχη εξάπλωση των πόλεων αποτελεί μία από τις κύριες απειλές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, τα δημόσια δίκτυα μεταφορών είναι ανεπαρκή, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο εσωτερικό και γύρω από τις πόλεις λαμβάνουν μεγάλες διαστάσεις, ενώ με δεδομένο ότι οι εθνικοί πόροι είναι πια περιορισμένοι και πολλές φορές γίνονται αντικείμενο διάσπαρτης υπερεκμετάλλευσης, μειώνεται η δυνατότητα για τις διοικήσεις των πόλεων να αντιδράσουν με εστιασμένες πολιτικές.

Οι πόλεις διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο ως κινητήρια δύναμη της οικονομίας, ως χώροι διασύνδεσης, δημιουργικότητας και καινοτομίας καθώς και ως κέντρα υπηρεσιών. Οι πόλεις όμως, είναι και τόποι όπου συγκεντρώνονται η ανεργία, οι διακρίσεις και η φτώχεια. Τα διοικητικά όρια των πόλεων δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τη φυσική, κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική ή περιβαλλοντική πραγματικότητα της αστικής ανάπτυξης και χρειάζονται νέες

μορφές διακυβέρνησης. Η δημογραφική αλλαγή οδηγεί σε σειρά προκλήσεων που διαφέρουν από πόλη σε πόλη, όπως η γήρανση των πληθυσμών, η συρρίκνωση των πόλεων ή οι έντονες διαδικασίες ανάπτυξης προαστίων. Πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι η Ευρώπη δεν βρίσκεται πλέον σε κατάσταση συνεχούς οικονομικής ανάπτυξης και πολλές σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος τους.

Στην ελληνική πραγματικότητα, οι πολιτικές του ελληνικού κράτους σε οικονομικό, κοινωνικό και διοικητικό επίπεδο, καθώς και οι ιστορικές συγκυρίες, καθόρισαν τις μεταβλητές που διαμόρφωσαν διαχρονικά τον σύγχρονο ελληνικό αστικό χώρο. Η εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση, η άναρχη χωροθέτηση των βιομηχανιών, η αποδυνάμωση του αγροτικού χώρου και η εφαρμογή πολιτικών, χωρίς οργανωμένο περιφερειακό σχεδιασμό, αποτέλεσαν βασικούς παράγοντες για τη δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων και την υπερσυγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Εξετάζοντας το συνολικό αναπτυξιακό πρότυπο των αστικών κέντρων, η χώρα πέρασε σε ένα όχι και τόσο ισχυρό βιομηχανικό τομέα και σε μία διόγκωση του τομέα των υπηρεσιών. Σε συνδυασμό με τις γεωγραφικές της ιδιαιτερότητες και το σχετικά συγκεντρωτικό διοικητικό σύστημα, δημιουργήθηκε ένα χωρικό 'αναπτυξιακό S'. Η απουσία εξειδίκευσης σε σχέση με το δευτερογενή τομέα και η έλλειψη κλαδικών εξειδικεύσεων (με ορισμένες μικρές εξαιρέσεις) στις ελληνικές πόλεις, υποδηλώνουν τον εσωστρεφή χαρακτήρα της βιομηχανίας και εκφράζουν ουσιαστικά ένα μοντέλο, όπου όλες οι πόλεις ανεξαρτήτως μεγέθους αναπτύσσουν παρόμοιες μεταποιητικές δραστηριότητες, απευθυνόμενες περισσότερο στην ενδοχώρα τους και λιγότερο στην εθνική ή διεθνή αγορά.

Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Η ένταση των προβλημάτων του ελληνικού αστικού χώρου είναι ιδιαίτερα αυξημένη, μεγαλύτερη από τα αντίστοιχα προβλήματα των πόλεων των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, και προέρχονται από την αλληλεπίδραση και το συνδυασμό ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της οικονομικής, κοινωνικής και οικιστικής εξέλιξης των αστικών κέντρων.

Το ελληνικό αστικό σύστημα χαρακτηρίζεται από έναν πολύ υψηλό βαθμό συγκέντρωσης με ταυτόχρονο έλλειμμα πόλεων μεσαίου μεγέθους. Στο κρίσιμο ζήτημα της εξέλιξης της μητροπολιτικής συγκέντρωσης στη χώρα, μέσα από την εξέταση της κατανομής τάξης – μεγέθους, παρατηρείται αρχικά ενίσχυση των μικρών πόλεων. Ωστόσο, από τη μια πλευρά, η μεγάλη πλειοψηφία των μικρών πόλεων βρίσκεται μέσα στα όρια των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, και από την άλλη, ακόμα και η τάση ανακοπής δημιουργίας νέων μικρών πόλεων μέσα στα όρια τους, αντικρούεται από το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες θετικές πληθυσμιακές μεταβολές, την τελευταία κυρίως δεκαετία, παρατηρούνται στις ήδη υπάρχουσες. Η ταχεία ανάπτυξη των μικρών πόλεων δεν αποτελεί, λοιπόν, ένδειξη αποσυγκεντροποίησης του αστικού συστήματος της χώρας, αλλά στοιχείο μιας εσωτερικής χωρικής αναδιάρθρωσης και αποκέντρωσης των δύο μεγαλύτερων αστικών συγκροτημάτων. Αξίζει να επισημανθεί, ότι ένα θεωρητικά έγκυρο και εμπειρικά τεκμηριωμένο εργαλείο ανάλυσης, όπως η κατανομή τάξης – μεγέθους, πρέπει να συνοδεύεται με συμπληρωματική ανάλυση γεωγραφικής διάστασης.

Επιπρόσθετα, σε ότι αφορά την συνεχιζόμενη χωρική πόλωση στη χώρα, είναι απαραίτητο να αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις τάσεις μητροπολιτικής εξέλιξης των δύο μεγαλύτερων αστικών περιοχών, και κυρίως της Αθήνας. Από την μία, ο αστικός πυρήνας της πρωτεύουσας δεν είναι πια ελκυστικός και λειτουργικός και προκύπτουν, όπως αναφέρθηκε, τάσεις αποσυγκέντρωσης. Αυτές οφείλονται στον κορεσμό των αστικών δικτύων, στην περιβαλλοντική υποβάθμιση και στα διάφορα οικονομικοκοινωνικά προβλήματα. Οι συνθήκες οικονομικής κρίσης των προσφάτων ετών, έχουν επιτείνει την συγκεκριμένη τάση. Από την άλλη, οι έντονες τάσεις τριτογενοποίησης τις τελευταίες δύο δεκαετίες, έστω και αν βρίσκονται σε σχετική ύφεση λόγω της κρίσης, λειτουργούν ανασταλτικά στις τάσεις αυτές και τις περιορίζουν στον περιαστικό χώρο της Αθήνας, ενισχύοντας την μητροπολιτική της διάσταση. Σε πλαίσιο λειτουργικών και καθημερινών ροών, η Αθήνα δεν αντιστοιχεί πια μόνο στο πολεοδομικό συγκρότημα, αλλά σε ολόκληρη την Αττική.

Σε ότι αφορά την αντιμετώπιση των ερευνητικών ερωτημάτων της παρούσας διατριβής, το πρώτο πλαίσιο ανάλυσης από την έρευνα πεδίου, αφορά στην στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας ερωτηματολογίου. Εκ πρώτης, παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός ότι μόλις τα 2/3 του συνόλου των ερωτώμενων από τις ελληνικές πόλεις, δείχνει να είναι ικανοποιημένο με τον τόπο κατοικίας του. Την μεγαλύτερη προτίμηση διαμονής

δείχνουν οι κάτοικοι στις παραθαλάσσιες και τουριστικές περιοχές, ενώ στις τελευταίες θέσεις εντοπίζονται κατά πλειοψηφία πόλεις της περιφέρειας, της δυτικής και βόρειας Ελλάδας και μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας.

Για το πλαίσιο των αστικών υποδομών και της αγοράς γης, ως επί το πλείστον επικρατεί μια ουδέτερη προς θετική στάση για την επάρκεια και την ποιότητα των υποδομών στις ελληνικές πόλεις. Οι περιπτώσεις που παρουσιάζονται περισσότερο ικανοποιημένες με την κατάσταση των υποδομών τους, είναι κυρίως παραθαλάσσιες τουριστικές περιοχές ή λιμάνια, όπως η Χίος, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, τα Χανιά, η Καλαμάτα και η Ρόδος και μικρότερα αστικά κέντρα της βόρειας Ελλάδας, όπως ο Πολύγυρος, η Καστοριά και η Βέροια. Έπειτα, υπάρχει μια ξεκάθαρη πεποίθηση, ότι οι αξίες γης εντός της πόλης είναι ιδιαίτερα υψηλές, ενώ το αποτέλεσμα αυτό επιβεβαιώνει και την άποψη για επικράτηση δυσανάλογα μεγάλων τιμών, σε σχέση με την αντικειμενική τους αξία, την προηγούμενη δεκαετία.

Σε ότι αφορά την ενότητα για την οικονομία και την ανάπτυξη, διαπιστώνει κανείς ότι οι απόψεις που εκδηλώνονται είναι αρνητικές, ενώ κυρίως απαισιόδοξη στάση αναδεικνύεται για το επιχειρηματικό περιβάλλον και τις προοπτικές του και για το πλαίσιο της απασχόλησης στις πόλεις. Ακόμα, το ύψος της παραοικονομίας χαρακτηρίζεται κατά κοινή παραδοχή ιδιαίτερα υψηλό. Μια σειρά από πόλεις εμφανίζονται περισσότερο ικανοποιημένες από το οικονομικό και επενδυτικό περιβάλλον τους. Οι πόλεις αυτές αποτελούν κυρίως παραθαλάσσιες και έντονα τουριστικές περιοχές, και είναι το Ηράκλειο και το Ρέθυμνο στην Κρήτη, η Ερμούπολη, η Σάμος και η Ρόδος. Αντίστροφα, μια σειρά από πόλεις έδειξε την τάση να εκφράζει εντονότερα απόψεις δυσαρέσκειας για τις οικονομικές συνθήκες και την κατάσταση στην απασχόληση που επικρατεί στην περιοχή τους. Οι πόλεις αυτές είναι κυρίως αστικές περιοχές της κεντρικής, βόρειας και δυτικής Ελλάδας, και είναι η Βέροια, τα Γρεβενά, η Φλώρινα, οι Σέρρες, τα Τρίκαλα, η Καρδίτσα, και πολύ περισσότερο η Άρτα, η Άμφισσα και η Έδεσσα. Το μοτίβο αυτό της διάκρισης των στάσεων των πόλεων, εμφανίστηκε και στις ερωτήσεις για την εκτίμηση του οικογενειακού εισοδήματος και της ανεργίας στην πόλη τους. Η συχνή εμφάνιση των παραπάνω πόλεων στις τελευταίες θέσεις που αφορούν στην οικονομία και την απασχόληση, και η συνεπαγόμενη ερμηνεία των αρνητικών εκτιμήσεων σε μια απαισιόδοξη στάση απέναντι σε ζητήματα, όπως το μέσο οικογενειακό εισόδημα, οι ευκαιρίες απασχόλησης, οι οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας και οι οικονομικές ανισότητες, είναι δυνατόν να μεταφραστεί σε ένα αίσθημα δυσαρέσκειας για το ευρύτερο

οικονομικό περιβάλλον και το επίπεδο διαβίωσης. Οι πόλεις αυτές, με τη σειρά τους, δεν φαίνεται ακόμα να έχουν εντοπίσει την αναπτυξιακή τους ταυτότητα στο νέο οικονομικό και παραγωγικό περιβάλλον. Στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, οι στάση των πληροφορημένων πολιτών στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα και στο Βόλο κινείται σε αρνητικά πεδία, ενώ στην περίπτωση της Λάρισας, οι αντιλήψεις χαρακτηρίζονται από μια πιο ουδέτερη χροιά.

Στη διερεύνηση της ενότητας για το αστικό περιβάλλον και το κοινωνικό πλαίσιο της έρευνας πεδίου, συνολικά συμπεραίνει κανείς ότι επικρατούν θετικές γνώμες για το ανθρωπογενές περιβάλλον, τις διαπροσωπικές σχέσεις, το φυσικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής για τις διάφορες ομάδες πληθυσμού. Τηρείται μια σχετικά ουδέτερη στάση απέναντι στο βαθμό που εμφανίζονται φαινόμενα ταραχών γενικά, ή ρατσισμού και δυσκολιών στις σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες, ενώ περισσότερο αρνητικές απόψεις εκδηλώνονται για τα επίπεδα φτώχειας. Μια σειρά από αστικά κέντρα προκύπτει ότι εκδηλώνουν μια θετικότερη κατά κανόνα στάση ως προς τις συνιστώσες που εξετάζονται, αλλά και το αντίστροφο. Η πόλη της Ερμούπολης φαίνεται να παίρνει τα πρωτεία, και με δεδομένο ότι κατείχε μια από τις πρώτες θέσεις και στην ενότητα της οικονομίας και ανάπτυξης, διαφαίνεται ότι οι κάτοικοι της είναι συγκριτικά περισσότερο ικανοποιημένοι από το οικονομικό, συνάμα και το κοινωνικό τους περιβάλλον. Στην ίδια κατηγορία ανήκει και η πόλη της Σάμου. Ευχαριστημένες από τις κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στον τόπο τους είναι γενικά οι μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας και παραθαλάσσιες περιοχές, όπως η Χίος, ο Πολύγυρος, η Πρέβεζα, το Καρπενήσι, η Σπάρτη, η Ρόδος, η Άμφισσα και η Δράμα. Αντίθετα, οι πολίτες της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και έπειτα της Πάτρας και της Κοζάνης, δείχνουν να είναι λιγότερο ικανοποιημένοι από τις επικρατούσες συνθήκες στο αστικό και κοινωνικό τους πλαίσιο.

Σχετικά με το πολιτικό πλαίσιο του αστικού χώρου, η πολιτική προβολής της πόλης και ο βαθμός και ο τρόπος αξιοποίησης των ευρωπαϊκών κονδυλίων για αναπτυξιακές δραστηριότητες στην πόλη, περιλαμβάνουν μια αρνητική χροιά. Σαφής δυσαρέσκεια αναδεικνύεται για τις πολιτικές πολεοδομικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού, όπως και για τον τρόπο που δραστηριοποιούνται τα πολιτικά κόμματα. Αξίζει να σημειωθεί, ότι τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα βρίσκονται στις δέκα τελευταίες θέσεις, γεγονός που μπορεί να ερμηνευτεί ως μια αποδοκιμασία για τις έως τώρα αναπτυξιακές πολιτικές, από το μεγαλύτερο κομμάτι του αστικού πληθυσμού της χώρας.



Στην εξέταση της στάσης και των προβλέψεων των πολιτών για τη μελλοντική εξέλιξη ζητημάτων που επιδρούν στον ελληνικό αστικό χώρο, προκύπτει συνολικά περισσότερη αισιοδοξία για ζητήματα που αφορούν στη δυναμική του τουριστικού τομέα και την αναβάθμιση των αστικών υποδομών, είτε αυτές αφορούν στην πολεοδομική οργάνωση, είτε σε έργα περιβαλλοντικής προστασίας. Αντίθετα, το δείγμα παρουσιάζεται πιο απαισιόδοξο για θέματα που σχετίζονται με την προώθηση της επιχειρηματικότητας και επενδυτικών πρωτοβουλιών, τις ευκαιρίες απασχόλησης, την εξέλιξη της ανεργίας, αλλά και τις εισοδηματικές ανισότητες. Οι περισσότερο αισιόδοξες περιπτώσεις αντιστοιχούν και πάλι σε νησιωτικές και παραθαλάσσιες περιοχές και είναι η Σάμος, η Ερμούπολη, η Λευκάδα, η Πρέβεζα και το Αργοστόλι. Τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης τείνουν περισσότερο προς απαισιόδοξες εκτιμήσεις, μαζί με μικρότερες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας, όπως το Καρπενήσι, την Σπάρτη, την Άμφισσα και την Έδεσσα.

Αξιολογώντας τα δυνατά και αδύναμα σημεία, τις ευκαιρίες και τις απειλές (S.W.O.T ανάλυση), σε γενικές γραμμές, οι πολίτες θεωρούν ότι τα περισσότερο δυνατά σημεία για τις ελληνικές πόλεις, αποτελούν τα αναπτυξιακά στοιχεία που ευνοούν ουσιαστικά την τουριστική κίνηση (φυσικό περιβάλλον, πολιτιστική κληρονομιά και προσβασιμότητα), αλλά και την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων (υψηλό μορφωτικό επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού, αστικές υποδομές και προσβασιμότητα, και φυσικοί πόροι). Ως κυρίαρχη ευκαιρία καταγράφεται η σοφή αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε., και ακολουθούν ο εντοπισμός των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής και η ανάπτυξη αυτών, η εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξη και οι πρωτοβουλίες προσέλκυσης ξένων επενδύσεων.

Τα μειονεκτήματα που διακρίνουν τα ελληνικά αστικά κέντρα, φαίνεται να είναι η έλλειψη βιομηχανικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, αλλά και το δυσμενές περιβάλλον για την επώαση νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Σε συνέπεια με την συμπεριφορά που αποκρίνεται το δείγμα των πολιτών μέχρι τώρα, η κακή χρήση των ευρωπαϊκών πόρων φαίνεται να αποτελεί την πιο σημαντική απειλή. Εν συνεχεία, αναφέρονται το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης, η αδυναμία προσέλκυσης ξένων επενδύσεων και η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος.

Όσον αφορά στη διερεύνηση των πιο κατάλληλων πολιτικών για τον ελληνικό αστικό χώρο, η στήριξη, η προώθηση και ο εκσυγχρονισμός της βαριάς βιομηχανίας της χώρας, δηλαδή του τομέα του τουρισμού, φαίνεται να είναι η πρώτη αναπτυξιακή προτεραιότητα. Στη συνέχεια,

το δείγμα δείχνει να προκρίνει γενικά τη βελτίωση των υποδομών στον αστικό χώρο, οι οποίες συνίστανται στις αστικές υποδομές, στις υποδομές προστασίας και βελτίωσης του περιβάλλοντος και στις κοινωνικές υποδομές (εκπαίδευση, υπηρεσίες υγείας, κτλ.). Επείγουσα θεωρείται επίσης, η αντιμετώπιση της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού, σε συνδυασμό με πολιτικές παρεμβάσεις στήριξης και προώθησης της επιχειρηματικότητας και προσέλκυσης ξένων επενδύσεων.

Στο πλαίσιο της εξειδικευμένης τεχνικής στατιστικής επεξεργασίας των αποτελεσμάτων της έρευνας του ερωτηματολογίου, από την παραγοντική ανάλυση (factor analysis) προέκυψαν 20 νέες υπερ-μεταβλητές, ομαδοποιώντας με μια λογική συνοχή τα αποτελέσματα από τις επί μέρους μεταβλητές που αξιολογούνται στο ερωτηματολόγιο. Οι νέες αυτές υπερ-μεταβλητές αξιοποιήθηκαν μετέπειτα στην ανάλυση κατά συστάδες (cluster analysis). Οι συστάδες που προέκυψαν ήταν πέντε, παρουσιάζοντας μια σχετική ομοιογένεια στην κατανομή των πόλεων. Η διερεύνηση και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων της cluster analysis αποτελεί αδιαμφισβήτητα και ένα σημείο ελέγχου για την ανάλυση και τα συμπεράσματα που έχουν εξαχθεί πρωτύτερα, από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία των εκτιμήσεων των ερωτώμενων.

Η 1<sup>η</sup> συστάδα πόλεων αποτελείται κατά πρώτο λόγο, από τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας, οπότε και λαμβάνει ιδιαίτερη σημασία, αφού η συμπεριφορά της ως προς τις υπερ-μεταβλητές, αντιπροσωπεύει πολύ σημαντικό μερίδιο του ελληνικού αστικού πληθυσμού. Η ομάδα αυτή συμπληρώνεται από μια σειρά μικρότερων πόλεων, που έχουν έντονη οικονομική αλληλεπίδραση με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα και τοποθετούνται σε μια σχετική γεωγραφική εγγύτητα. Η 2<sup>η</sup> συστάδα ή ομάδα πόλεων περιλαμβάνει αποκλειστικά νησιωτικές ή παραθαλάσσιες αστικές περιοχές, με πολύ ελκυστικό τουριστικό προφίλ. Η 3<sup>η</sup> ομάδα ελληνικών πόλεων συνίσταται σε 4 αστικές συγκεντρώσεις της ηπειρωτικής χώρας, δηλαδή το Αγρίνιο, τη Δράμα, την Τρίπολη και τον Πολύγυρο, σε δύο νησιωτικές πόλεις τη Χίο και την Σάμο και σε δύο παραθαλάσσιες πόλεις την Πρέβεζα και την Καλαμάτα. Αποτελούν μικρότερα αστικά κέντρα, που σύμφωνα με στοιχεία της τομεακής σύνθεσης απασχόλησης, το μερίδιο τους στον πρωτογενή τομέα ξεπερνά το μέσο όρο του ελληνικού αστικού χώρου, ενώ αντίστοιχα τα ποσοστά στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα είναι λίγο χαμηλότερα από τον αντίστοιχο μέσο όρο. Σε ότι αφορά την 4<sup>η</sup> ομάδα πόλεων, αποτελείται από τα υπόλοιπα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα (ή

αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους για τα ελληνικά δεδομένα), που είναι το Ηράκλειο, η Λάρισα και ο Βόλος, αλλά και από αστικά κέντρα σημαντικού πληθυσμιακού μεγέθους στην ελληνική αστική ιεραρχία, της τάξης περίπου 50.000 κατοίκων και άνω. Η 5<sup>η</sup> συστάδα είναι η μεγαλύτερη ομάδα πόλεων και αποτελείται κυρίως από μικρότερα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας.

Σε συνέπεια με τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την περιγραφική στατιστική επεξεργασία, προκύπτει ότι η 3<sup>η</sup> συστάδα των ελληνικών πόλεων εκφράζει την υψηλότερη ικανοποίηση για το πλαίσιο της οικονομικής και κοινωνικής της διάρθρωσης, με εξαίρεση την εκτίμηση για την αποτελεσματικότητα των μηχανισμών απορρόφησης και αξιοποίησης των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων. Η ομάδα των πόλεων με την χαμηλότερη ικανοποίηση συνολικά είναι η 5<sup>η</sup> συστάδα, που όπως αναφέρθηκε αποτελείται κυρίως από μικρότερα αστικά κέντρα στο κεντρικό, δυτικό και βόρειο τμήμα της ηπειρωτικής χώρας. Προκύπτει έμφαση αρνητικής στάσης απέναντι στο παραγωγικό και επιχειρηματικό πλαίσιο, την αγορά εργασίας, το επίπεδο του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού, την αστική οργάνωση και υποδομές. Κυρίως αρνητική στάση αντιστοιχεί και στην περίπτωση της 1<sup>ης</sup> συστάδας ελληνικών πόλεων, όπου εντάσσονται και τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, με έντονη δυσαρέσκεια για την κατάσταση στις υποδομές, είτε αυτές αφορούν την εκπαίδευση και την υγεία, είτε τον τουρισμό, τον πολιτισμό και την επάρκεια των χώρων αστικού πρασίνου. Η 2<sup>η</sup> και η 4<sup>η</sup> συστάδα χαρακτηρίζεται από μια σχετική ισορροπία στα πρόσημα αξιολόγησης των υπερ-μεταβλητών. Η 2<sup>η</sup> συστάδα νησιωτικών ή παραθαλάσσιων πόλεων αξιολογεί ιδιαίτερα θετικά τις συνθήκες που καθορίζουν το επιχειρηματικό περιβάλλον, τις ευκαιρίες απασχόλησης, το τουριστικό και πολιτιστικό πλαίσιο και γενικότερα την ποιότητα ζωής. Υπάρχει, ωστόσο, περιορισμένη ικανοποίηση για την καθετοποίηση της επιχειρηματικότητας προς την μεταποίηση, για τις υψηλές αξίες γης και την κατάσταση στο οδικό δίκτυο. Τέλος, η 4<sup>η</sup> συστάδα, που εκφράζει σε σημαντικό βαθμό τον ελληνικό αστικό χώρο μεσαίου μεγέθους, τηρεί θετικότερη στάση για τις εκπαιδευτικές υποδομές, εκφράζει όμως δυσαρέσκεια για το οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο διαβίωσης, τις ευκαιρίες απασχόλησης και το ευρύτερο αστικό και φυσικό περιβάλλον.

Στο δεύτερο πλαίσιο ανάλυσης, επιτελείται μια επιπρόσθετη ανάλυση, οικονομετρικού χαρακτήρα, η οποία διατηρεί μία επεξηγηματική (illustrative purpose) και συμπληρωματική σκοπιμότητα στην πρότερη εξέταση του ελληνικού αστικού συστήματος. Το βασικό

ερευνητικό ερώτημα που εξετάζεται είναι: ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών αστικών κέντρων που φαίνεται να συμβάλλουν σε σχετικά υψηλότερο επίπεδο ευημερίας (θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση), τα πρόσφατα χρόνια της οικονομικής κρίσης;

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης κατέδειξαν την τάση σύγκλισης μεταξύ των ελληνικών αστικών κέντρων, σε ότι αφορά το επίπεδο οικονομικής μεγέθυνσης. Πρόκειται για μια ιδιότυπη και μη επιθυμητή σύγκλιση από πάνω προς τα κάτω, δηλαδή οι πλουσιότερες πόλεις προσέγγισαν μέσω της ύφεσης της φτωχότερες πόλεις και όχι το αντίθετο. Παράλληλα, διαπιστώνεται ότι οι πόλεις που βρίσκονται υψηλότερα στην ιεραρχία, άρα και με μεγαλύτερο μέγεθος, παρουσιάζουν τις περισσότερες και μεγαλύτερες αρνητικές μεταβολές στο αστικό εισόδημα. Βάσει και της συμπεριφοράς των ερμηνευτικών μεταβλητών στο οικονομετρικό υπόδειγμα, συμπεραίνει κανείς, ότι τα χαρακτηριστικά εκείνα των ελληνικών πόλεων, που συμβάλλουν σε ένα μεγαλύτερο σχετικά επίπεδο οικονομικής ανθεκτικότητας και σε μια σχετικά θετικότερη αναπτυξιακή επίδοση, είναι το μικρότερο αστικό μέγεθος, το μεγαλύτερο υψόμετρο, η πρόσβαση στο θαλάσσιο στοιχείο, το μεγαλύτερο επίπεδο κεντρικότητας, το χαμηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα στο έτος βάσης της ανάλυσης, η χαμηλότερη ενασχόληση με τον τριτογενή τομέα, το χαμηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού, το υψηλότερο επίπεδο τουριστικών υποδομών και τέλος, η πιο αισιόδοξη στάση των πολιτών για τις μελλοντικές εξελίξεις στον τόπο τους.

Το παραπάνω συμπέρασμα εμπεριέχει διαπιστώσεις που συμβαδίζουν με τις υπάρχουσες επιστημονικές προσεγγίσεις, ωστόσο αποκαλύπτει και αποτελέσματα που έρχονται σε σύγκρουση με ορισμένες από αυτές. Το αστικό μέγεθος, το υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού και η έμφαση στην εξειδίκευση και ανάπτυξη των υπηρεσιών του τριτογενή τομέα, αποτελούσαν τις τελευταίες δεκαετίες, μέσα από τις διάφορες θεωρητικές και εμπειρικές εργασίες, καθοριστικούς παράγοντες για την οικονομική αστική μεγέθυνση. Για τα πρόσφατα χρόνια των πιεστικών οικονομικών συνθηκών, προκύπτουν ενδείξεις ότι τα παραδοσιακά μοντέλα αστικής ανάπτυξης δεν βρίσκουν απόλυτη εφαρμογή. Το χωρικό αποτύπωμα της οικονομικής κρίσης και οι επιπτώσεις της στο επίπεδο ευημερίας του αστικού χώρου στη χώρα, επιβεβαιώνεται ότι αποτελεί μια σύνθετη, πολύπλοκη και δυναμική διαδικασία, η οποία χρήζει περισσότερης και βαθύτερης επιστημονικής διερεύνησης.

Το πιο σημαντικό έλλειμμα του θεσμικού πλαισίου του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, φαίνεται να είναι η απουσία ολοκληρωμένης στρατηγικής για το σχεδιασμό, την οργάνωση

και την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Η οικονομική κρίση διαμορφώνει νέες συνθήκες, όπως την υποχώρηση του κρατικού παρεμβατισμού και τη φιλελευθεροποίηση της οικονομίας, τη δημοσιονομική στενότητα, που συνεπάγεται περιορισμό των διαθέσιμων δημοσίων πόρων για το σχεδιασμό και την εφαρμογή του και την ανάγκη για εισαγωγή και ιδιωτικών πόρων. Η έννοια εισαγωγής ενός ολοκληρωμένου αστικού στρατηγικού πλαισίου, με ενσωματωμένη τη διάσταση του μητροπολιτικού σχεδιασμού και διακυβέρνησης, καθίσταται αναγκαία.

### **7.3 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Το ζήτημα της παραγωγής και εφαρμογής μιας ολοκληρωμένης αστικής στρατηγικής για τον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο, προκύπτει ολοένα και πιο επιτακτικά, και η αντιμετώπιση του επιβάλλεται, προκειμένου να υιοθετηθούν νέες μορφές αστικής διακυβέρνησης, που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες αστικές προκλήσεις και προβλήματα. Οι ευρωπαϊκές και ελληνικές πόλεις πρέπει να υιοθετήσουν ένα ολιστικό μοντέλο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Παρά την πολυμορφία τους, οι μικρές και μεγάλες πόλεις αντιμετωπίζουν την ίδια κοινή πρόκληση: να αυξήσουν την οικονομική ευημερία και ανταγωνιστικότητά τους και να μειώσουν την ανεργία και τον κοινωνικό αποκλεισμό, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να προστατεύσουν και να βελτιώσουν τον αστικό τους χώρο. Αυτή είναι και η πρόκληση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, την οποία διάφορες πόλεις αντιμετωπίζουν με διαφορετικό βαθμό επιτυχίας.

Η ανάλυση των πόλεων, ως επιστημονική και ερευνητική δραστηριότητα, δεν είναι διευρυμένη, με αποτέλεσμα να μην έχει κατανοηθεί ολοκληρωμένα και σε βάθος ο τρόπος που λειτουργούν και εξελίσσονται οι αστικές περιοχές. Προκειμένου να χαραχθούν στρατηγικές και να εφαρμοστούν αστικές πολιτικές, κρίνεται αναγκαίο να υπάρξει καλύτερη γνώση του ρόλου των πόλεων, ειδικά οι πολιτικές αυτές δύναται να επιφέρουν τα αντίστροφα από τα επιθυμητά αποτελέσματα. (Cheshire, 2006)

#### *Ευρωπαϊκός αστικός χώρος*

Παρά τις απόψεις που μιλάνε για ούτως ή άλλως διαχρονική ενίσχυση των αστικών κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο (Turok και Mykhnenko, 2008), η συρρίκνωση των πόλεων εμφανίζεται έντονα και πολυδιάστατη. Ως εκ τούτου, ενδέχεται να χρειαστεί επαναπροσδιορισμός της οικονομικής βάσης των πόλεων και τη διαχείριση μεταβατικών περιόδων προς νέες μορφές οικονομικής, κοινωνικής και χωρικής οργάνωσης.

Η παγκοσμιοποίηση, η αύξηση των υπηρεσιών και του διεθνούς ανταγωνισμού αποτελούν ταυτόχρονα ευκαιρίες και απειλές για τις αστικές περιοχές, εφόσον έχουν μειωθεί τα εμπόδια που διαχωρίζουν τις τοπικές αγορές. Οι πόλεις μπορούν να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που προσφέρει η παγκοσμιοποίηση, όπως αποδεικνύεται από την ανάπτυξη τομέων που βασίζονται στα αστικά κέντρα, όπως οι επικοινωνίες, οι μεταφορές, το διεθνές εμπόριο και η

λιανική πώληση, η περιβαλλοντική τεχνολογία, οι βιομηχανίες πολιτιστικών προϊόντων και ο τουρισμός, το σχέδιο και η έρευνα. Η ανάπτυξη αυτών των τομέων παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινωνιών. Τα πρόσφατα χρόνια ωστόσο, τα ποσοστά ανεργίας σε πολλές μεγάλες πόλεις υπερβαίνουν τα μέσα εθνικά ποσοστά, απεικονίζοντας την επίπτωση της οικονομικής αναδιάρθρωσης και τη διαφορετική ικανότητα προσαρμογής στις πιεστικές οικονομικές συνθήκες σε αστικό επίπεδο. Σε ορισμένες περιοχές, υπάρχει πίεση για μεγαλύτερη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και τον κίνδυνο ανεπιτυχούς αξιοποίησης της δυναμικής που παρέχουν πόλεις διαφορετικού μεγέθους και χαρακτηριστικών. Απαιτείται δράση για να βελτιωθεί η πρόσβαση στα βασικά ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας δευτερευόντων δικτύων που θα συνδέουν τις μικρότερες και τις μεσαίου μεγέθους πόλεις μεταξύ τους και με τα βασικά δίκτυα και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της ευρωπαϊκής επικράτειας. Επιπλέον, για να διευκολυνθεί η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και να βελτιωθούν οι οικονομικές τους προοπτικές, πρέπει οι πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους να εντάξουν την αγροτική ενδοχώρα τους στις αναπτυξιακές τους στρατηγικές.

Ο κοινωνικός αποκλεισμός παρουσιάζει τάσεις συγκέντρωσης στα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα ενώ έχει πολλά συμπτώματα, όπως ο κοινωνικός κατακερματισμός, η κοινωνική αναταραχή, η αύξηση του ρατσισμού, η αποξένωση και παραβατικότητα των νέων, η εγκληματικότητα και τα προβλήματα αστυνόμευσης. Ιδιαίτερα δυσμενείς είναι οι επιπτώσεις στους μακροχρόνια ανέργους και στα μέλη εθνικών μειονοτήτων και ομάδων μεταναστών που αντιμετωπίζουν διακρίσεις στις αγορές εργασίας και στέγης, συν τα προβλήματα που προκαλούν οι γλωσσικές δυσκολίες. Σε πολλές αστικές περιοχές, η έλλειψη δυνατοτήτων απασχόλησης έχει πλήξει σοβαρά την ποιότητα ζωής των νέων. Οι κοινωνικές αλλαγές που συνδέονται με τα οικογενειακά πρότυπα, τη γήρανση του πληθυσμού και την υπό-αστικοποίηση, έχουν επιδεινώσει τις επιπτώσεις της αναδιάρθρωσης της οικονομίας και της αγοράς εργασίας. Σε πολλές αστικές περιοχές, το χάσμα ανάμεσα στους πλούσιους και τους φτωχούς έχει επιδεινωθεί λόγω της μείωσης της στήριξης του θεσμού της κοινωνικής στέγασης και άλλων υπηρεσιών. Σε ορισμένες μεγάλες πόλεις, η αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών έχει εκτινάξει στα ύψη την αξία της γης και τα ενοίκια στην αγορά στέγης και έχει αναγκάσει τις κοινωνικές ομάδες χαμηλών εισοδημάτων να μετακινηθούν στην περιφέρεια των πόλεων. Σε

άλλες περιπτώσεις, οι ομάδες χαμηλών εισοδημάτων διαβιώνουν σε πλήρως υποβαθμισμένη ενοικιαζόμενη κατοικία στα κέντρα των πόλεων.

Η κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος είναι ζήτημα κεφαλαιώδους σημασίας με τοπικές, ευρωπαϊκές και παγκόσμιες επιπτώσεις. Η εξάντληση των φυσικών πόρων (κυρίως μέσω της χρησιμοποίησης μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των αποθεμάτων μεταλλευμάτων και ξυλείας) και η αύξηση της ρύπανσης και των απορριμμάτων έχουν επίπτωση στα τοπικά, περιφερειακά και παγκόσμια οικοσυστήματα και επιβάλλουν παντός είδους οικονομικές επιβαρύνσεις για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τους κυβερνητικούς φορείς.

Η άναρχη αστική δόμηση ενισχύει την ανάγκη μετακίνησης και αυξάνει το βαθμό εξάρτησης από τα ιδιωτικά μεταφορικά μέσα, γεγονός που συμβάλλει στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών ρύπων, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης.

Οι πολιτικές που βασίζονται στις αρχές της αποδοτικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων (μέσω της καλύτερης δυνατής χρησιμοποίησης υλικών εισροών και μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων ανά μονάδα παραγωγής) και της κυκλικότητας (όπως η ανακύκλωση υλικών, η εναλλακτική χρήση γης και κτιρίων) μπορούν να συμβάλουν ταυτόχρονα στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στην εξοικονόμηση δαπανών. Οι προσπάθειες των αστικών κέντρων να εφαρμόσουν πολιτικές αυτού του τύπου μπορεί να εμποδίζονται από παραδοσιακές πρακτικές πολεοδομικού σχεδιασμού και διαχείρισης και από τη λειτουργία των αγορών. Η διαμόρφωση των τιμών δεν λαμβάνει πλήρως υπόψη τη στενότητα των πόρων και τις εξωτερικές οικονομικές επιπτώσεις (όπως η ρύπανση), ούτε ευνοούν την ανακύκλωση και επαναχρησιμοποίηση μη ανανεώσιμων πηγών.

Σημαντικές αλλαγές έχουν σημειωθεί στη διάρθρωση των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών κυβερνήσεων και στις σχέσεις ανάμεσα στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα και στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης. Οι δημοσιονομικοί περιορισμοί έχουν μειώσει το επίπεδο των δημόσιων πόρων που διατίθεται για επενδύσεις αστικής ανάπτυξης. Η αντιμετώπιση του κοινωνικού αποκλεισμού απαιτεί σημαντικούς πόρους του δημοσίου τομέα. Η επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης και η αύξηση της απασχόλησης στις αστικές περιοχές και η βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος απαιτούν σημαντικές επενδύσεις σε πάγιο εξοπλισμό και στην παροχή κοινωνικών υπηρεσιών, που δεν είναι δυνατό να διατεθούν εξολοκλήρου από την αγορά. Για τον λόγο αυτό, οι ευρωπαϊκές και οι ελληνικές πόλεις πρέπει να αποκτήσουν



μεγαλύτερη ικανότητα δημιουργίας πόρων για τη χρηματοδότηση οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επενδύσεων. Για τον σκοπό αυτό, απαιτείται αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμός του δημοσίου τομέα και προώθηση νέων ισορροπιών ανάμεσα στον ιδιωτικό, το δημόσιο τομέα και στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης.

Τα συστήματα διακυβέρνησης (Cities of Tomorrow, 2011) χρειάζεται να προσαρμοστούν στις εξελισσόμενες καταστάσεις και να λάβουν υπόψη διάφορες εδαφικές (π.χ. υπεραστικές, ενδο-αστικές) και χρονικές κλίμακες. Απαιτείται οριζόντιος και κάθετος συντονισμός, καθώς οι πόλεις πρέπει να συνεργάζονται με άλλα επίπεδα διακυβέρνησης και να ενδυναμώνουν τη συνεργασία τους και τη δικτύωσή τους με άλλες πόλεις, ώστε να μοιράζονται επενδύσεις και υπηρεσίες που απαιτούνται σε ευρύτερη εδαφική κλίμακα. Χρειάζονται νέοι τρόποι διακυβέρνησης βασισμένοι στην παροχή δυνατοτήτων στους πολίτες, με συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων παραγόντων και καινοτόμο χρήση του κοινωνικού κεφαλαίου (Oliveira και Breda-Vazquez, 2012). Στο πλαίσιο των αποδυναμωμένων δεσμών μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής προόδου, η κοινωνική καινοτομία προσφέρει μια ευκαιρία για τη διεύρυνση του δημόσιου χώρου για δέσμευση των πολιτών, δημιουργικότητα και συνοχή.

Οι κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, τόσο σε επίπεδο γειτονιάς, όσο και σε ευρύτερο εδαφικό πλαίσιο. Οι αστικές πολιτικές θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη συνοχή, μεταξύ τομεακών πρωτοβουλιών με χωρικές επιπτώσεις και πρωτοβουλιών βασισμένων στον τόπο (ESPON, 2010). Είναι αναγκαία μια στερεή γνωστική βάση για την υποστήριξη μιας κοινής κατανόησης της αναπτυξιακής προοπτικής. Η εν λόγω γνώση δεν δύναται να προκύψει αποκλειστικά από εμπειρογνώμονες, αλλά χρειάζεται να προκύπτει από όλους τους ενδιαφερόμενους. Πέραν της βελτίωσης της διαθεσιμότητας και συγκρισιμότητας εδαφικών δεδομένων και γνώσεις με βάση τους πόρους, όπως το Δικτυακό Παρατηρητήριο της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας και ο Αστικός Έλεγχος – Urban Audit (Manninen, 2008), υπάρχει ανάγκη και για λιγότερο απτά δεδομένα, που προκύπτουν από τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων και των πολιτών (Urbact, 2012).

### *Ελληνικός αστικός χώρος*

Οι ελληνικές πόλεις, στην πλειοψηφία τους έχουν συσσωρεύσει πολύπλοκα προβλήματα, που σχετίζονται με την οικονομική διάρθρωση, την πολεοδομική οργάνωση, την κοινωνική

συνοχή, την ποιότητα των υποδομών και την ποιότητα του περιβάλλοντός τους, τα οποία συχνά επηρεάζουν με αρνητικό τρόπο την ζωή και τη συμπεριφορά των κατοίκων τους.

Τα τελευταία χρόνια, το ελληνικό αστικό σύστημα δέχεται επιδράσεις και από τις δυσμενείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες που έχει διαμορφώσει η οικονομική κρίση, που αντανακλούν στη σύνθεση και στο επίπεδο της απασχόλησης, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις γενικότερες επιλογές των ανθρώπων και των νοικοκυριών. Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνοντας υπόψη και τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου της διατριβής, αναδεικνύεται έντονα η έλλειψη συγκεκριμένης αστικής στρατηγικής, η οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανυπαρξία πληροφοριών για την οικονομική οργάνωση των πόλεων, τις παραγωγικές τους εξειδικεύσεις, το επίπεδο ανάπτυξης τους και το επίπεδο του κοινωνικού και οικονομικού τους εξοπλισμού.

Η πρόσφατη κρίση έκανε φανερές τις αδυναμίες της ευρωζώνης, η δημιουργία της οποίας δε συνοδεύτηκε από τα αναγκαία εργαλεία οικονομικής πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που ήταν πιθανόν να δημιουργηθούν στις ασθενέστερες οικονομίες (όπως η Ελλάδα). Οι μακροοικονομικές ανισοροπίες της ελληνικής οικονομίας αποδίδονται σε μεγάλο βαθμό στην κακή κατανομή των πόρων, μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, μεταξύ της κατανάλωσης και των επενδύσεων, ακόμη και μεταξύ των διάφορων παραγωγικών κλάδων. Οι λόγοι αυτής της εσφαλμένης κατανομής συσχετίζονται με το μέγεθος του δημόσιου τομέα, τους κανονισμούς, τους περιορισμούς και τις μονοπωλιακές πρακτικές της οικονομίας, την παρατεταμένη περίοδο χαμηλού κόστους χρηματοδότησης και τον εύκολο δανεισμό, τη φοροδιαφυγή και τη διαφθορά.

Είναι προφανές, ότι η ύφεση στο διεθνές οικονομικό και χρηματοπιστωτικό πλαίσιο εντάθηκε, επιφέροντας προβλήματα που αντιστοιχούν στο αυξανόμενο κόστος διαβίωσης και στην υποβάθμιση των αστικών συνθηκών της καθημερινότητας των πολιτών. Από την πλευρά της, η ελληνική κεντρική και τοπική διοίκηση, παρουσίασε τα τελευταία χρόνια χαμηλές επιδόσεις στη βέλτιστη αξιοποίηση των κρατικών και ευρωπαϊκών πόρων, στη δημιουργία σύγχρονου και ανταγωνιστικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος, με υγιή κίνητρα και ταυτόχρονη εμπέδωση της ανάλογης νοοτροπίας από τους έλληνες ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς. Ως απόρροια, οι ελληνικές πόλεις αποτυγχάνουν προς το παρόν να προσαρμοστούν στο νέο διεθνές περιβάλλον, και οι παραπάνω απειλές παραμένουν και αυτές επίκαιρες και καθοριστικές. (Παυλέας και Πετράκος, 2012)

Οι σημερινές ελληνικές πόλεις διαφέρουν δραματικά από την εικόνα που είχαν πριν από 30 χρόνια (Πετράκος, 2008). Η κάθε πόλη αντιδρά διαφορετικά στις ευκαιρίες και τους κινδύνους που απορρέουν από την τεχνολογική εξέλιξη, τη διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων και την οικονομική κρίση των τελευταίων ετών. Αν και η αλλαγή συνήθως ταυτίζεται με την πρόοδο, αρκετά στοιχεία από την σύγχρονη εικόνα των ελληνικών πόλεων αποτελούν οπισθοδρόμηση σε σχέση με το παρελθόν και προκαλούν συχνά απογοήτευση. Στο ίδιο πλαίσιο, οι πόλεις δεν είναι ανταγωνιστικές. Παράγουν περιορισμένο εύρος σύγχρονων προϊόντων και υπηρεσιών τα οποία συχνά έχουν δυσκολίες προώθησης στις διεθνείς αγορές και εισάγουν το μεγαλύτερο μέρος της κατανάλωσής τους. Υπάρχουν πόλεις οι οικονομίες των οποίων βασίζονται στις υπηρεσίες και τον ευρύτερο τριτογενή τομέα και πόλεις των οποίων ο βασικός τομέας είναι ο ευρύτερος δημόσιος. Υπάρχουν πόλεις οι οποίες στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στην αγροτική τους ενδοχώρα και πόλεις οι οποίες στηρίζουν την ενδοχώρα τους. Υπάρχουν πόλεις εσωστρεφείς και κλειστές με μικρή εξαγωγική βάση και πόλεις οι οποίες βασίζονται στις τουριστικές εισροές. Δεν υπάρχουν, όμως, πλέον σημαντικές βιομηχανικές πόλεις. Οι αστικές περιοχές, είναι αισθητικά υποβαθμισμένες, έχουν πυκνή δόμηση, έλλειψη δημόσιων χώρων, έλλειψη βασικών αστικών υποδομών και αναπτύσσονται άναρχα χωρίς ταυτότητα και παντελή απουσία του αστικού σχεδιασμού. Ελάχιστες διαθέτουν αναπτυξιακά σχέδια τα οποία να επεξεργάζονται τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες τους και να προτείνουν μια συγκεκριμένη στρατηγική και τις απορρέουσες πολιτικές ανάπτυξης. Επίσης, ελάχιστες έχουν αναπτυχθεί ακολουθώντας προϋπάρχοντα πολεοδομικά σχέδια. Στην Ελλάδα ως πολεοδομικός σχεδιασμός συχνά θεωρείται η εκ των υστέρων νομιμοποίηση ιδιωτικών επιλογών και των δυναμικών της αγοράς γης.

Εάν κανείς θέλει να συνοψίσει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα θα έλεγε ότι η ελληνική πόλη έχει μια σειρά από φυσικά πλεονεκτήματα, τα περισσότερα από τα οποία πηγάζουν από τη θέση της στη ζώνη του ήλιου της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Επιπλέον, έχει λυμένο σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα στέγασης των κατοίκων και δεν αντιμετωπίζει, τουλάχιστον μέχρι στιγμής, τα έντονα προβλήματα κοινωνικού διαχωρισμού που συχνά εμφανίζονται σε ευρωπαϊκές πόλεις.

Από την άλλη μεριά η ελληνική πόλη έχει πολλά μειονεκτήματα, όπως: χαμηλή ανταγωνιστικότητα, ακριβά προϊόντα και υπηρεσίες, περιορισμένο εύρος παραγωγικής βάσης και έλλειψη εξειδικεύσεων σε τομείς αιχμής, έλλειψη δημόσιων χώρων και βασικών

υποδομών, χαμηλή αισθητική και μια διάσπαρτη εξω-αστική τόσο βιομηχανική όσο και οικιστική δραστηριότητα η οποία αφ' ενός μεν δημιουργεί συγκρούσεις χρήσεων γης και αφ' ετέρου καταστρέφει το τοπίο. Ένα άλλο μειονέκτημα των ελληνικών πόλεων είναι ότι σημαντικά μέσα άσκησης πολιτικής δεν είναι στα χέρια τους. Δηλαδή, η δομή της Διοίκησης όπως αυτή τη στιγμή είναι διαρθρωμένη στην Ελλάδα, δεν επιτρέπει σημαντικές παρεμβάσεις στο επίπεδο της πόλης. (Πετράκος, 2008)

Η στρατηγική ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων θα πρέπει να είναι μια ευρωπαϊκή στρατηγική, με την έννοια ότι θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της την εμπειρία (επιτυχίες και αποτυχίες) και τη συσσωρευμένη γνώση των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων. Θα πρέπει ασφαλώς να είναι μια ρεαλιστική στρατηγική, η οποία να στηρίζεται σε υπαρκτά και εν δυνάμει πλεονεκτήματα της κάθε πόλης και να προσδιορίζει συγκεκριμένους στόχους και πολιτικές ανάπτυξης. Η κάθε πόλη θα πρέπει να επιλέξει τη δική της διαδρομή, τη δική της πορεία, βασισμένη στις δικές της δυνατότητες και εμπειρίες και κάνοντας τις δικές της επιλογές.

Η παρούσα διατριβή, κατέδειξε άλλωστε, ότι οι ελληνικές πόλεις τρέχουν με διαφορετικούς αναπτυξιακούς ρυθμούς. Εμφανίζονται διαφορετικές ανάγκες στο οικονομικό κοινωνικό πλαίσιο, μεταξύ των τουριστικών περιοχών, των μεγαλύτερων αστικών κέντρων, και των μικρότερων πόλεων της ηπειρωτικής χώρας. Ταυτόχρονα, οι αρνητικές επιδράσεις της οικονομικής κρίσης δοκιμάζουν τις αναπτυξιακές αντοχές σε διαφορετικό βαθμό, ανάλογα με τα γεωγραφικά, παραγωγικά, κοινωνικά και ψυχολογικά χαρακτηριστικά των αστικών περιοχών.

Οι πόλεις πρέπει να αντιληφθούν ότι θα πρέπει να αποκτήσουν εξειδικεύσεις σε τομείς στους οποίους έχουν ή μπορούν να αναπτύξουν κάποιο συγκριτικό πλεονέκτημα με προοπτικές στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Είναι κρίσιμο, επίσης, οι στρατηγικές να λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία των πόλεων. Ειδικότερα, πρέπει να εξετάζουν την αναπτυξιακή τους πορεία, το μέγεθός τους, τα δημογραφικά τους στοιχεία, το κοινωνικό πλαίσιο, τα στοιχεία της πολιτιστικής τους κληρονομιάς και τα οικονομικού χαρακτήρα περιουσιακά στοιχεία.

Βάσει και των προτάσεων της Στρατηγικής 'Ευρώπη 2020', είναι σημαντικό να εξεταστεί η σημασία των έξυπνων στρατηγικών εξειδίκευσης σε εκείνες τις πόλεις ή περιφέρειες που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες δυσχέρειες λόγω της σύγκλισης δημογραφικών, οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων. Η καινοτομία θα πρέπει να ενισχυθεί για να υποστηρίξει την μετάβαση προς το μέλλον. (Urbact II, 2010)

Οι πόλεις επίσης πρέπει να φροντίσουν τις βασικές τους υποδομές και να αντιληφθούν ότι θα πρέπει να αναστρέψουν το κύμα ιδιωτικοποίησης του αστικού χώρου των τελευταίων 5 δεκαετιών. Παράλληλα με τις προσπάθειες δημιουργίας οδικών υποδομών θα πρέπει να γίνουν σημαντικές προσπάθειες ανάκτησης δημόσιων χώρων και απόδοσης τους στους πολίτες (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι, πλατείες, πάρκα, κλπ.). Αυτό απαιτεί γενναίες επιλογές δημιουργίας στεγασμένων χώρων στάθμευσης και απομάκρυνσης του αυτοκινήτου από την παρόδια (νόμιμη, αλλά κυρίως παράνομη στάθμευση). Είναι πλέον δεδομένο ότι οι επόμενες γενεές θα είναι πιο μορφωμένες και με περισσότερες επιλογές απασχόλησης και κατοικίας. Αυτό σημαίνει ότι ένα σημαντικό και κατά κανόνα μορφωμένο τμήμα του πληθυσμού, εκτός από τα κριτήρια που αφορούν το περιβάλλον απασχόλησης θα λαμβάνει υπόψη του και το περιβάλλον διαβίωσης, δηλαδή τα ποιοτικά χαρακτηριστικά κάθε πόλης όταν κάνει τις επιλογές του. Τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, θα μπορούσαν να στηριχθούν στο επιστημονικό δυναμικό τους και να εξελιχθούν σε πόλεις της εκπαίδευσης και της έρευνας για την ευρύτερη περιοχή της νοτιανατολικής Μεσογείου. Η διοίκηση στο τοπικό επίπεδο θα πρέπει να στηρίζεται σε ισχυρούς Δήμους, καθώς οι Δήμοι των 1.000 και των 2.000 κατοίκων, ακόμα και των 5.000 δε μπορούν να ασκήσουν αποτελεσματική πολιτική, και δε μπορούν να λύσουν τα μεγάλα προβλήματα των πόλεων. (Πετράκος, 2008) Το σχέδιο Καλλικράτης εφαρμόστηκε προς αυτή την κατεύθυνση, είναι απαραίτητο όμως να αντιμετωπιστούν οι αστοχίες και οι επικαλύψεις αρμοδιοτήτων, και επιβάλλεται να συνοδευτεί με σημαντική αποκέντρωση πόρων.

Συνολικά, παρά την πολυμορφία των εμπειριών και των καταστάσεων, οι μικρές και μεγαλύτερες πόλεις της χώρας αντιμετωπίζουν κοινές προκλήσεις απέναντι σε μια σειρά κοινών τάσεων. Οι τάσεις είναι η παγκοσμιοποίηση και αναδιάρθρωση της οικονομίας, οι κοινωνικές αλλαγές και η αύξηση του αποκλεισμού, οι πιέσεις στο περιβάλλον, η οικονομική κρίση και η δημοσιονομική στενότητα και οι αλλαγές των θεσμικών σχέσεων. Η οικονομική ευημερία, η κοινωνική ένταξη και η προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος πρέπει να είναι αλληλοσυμπληρούμενοι και αλληλοενισχυόμενοι στόχοι μιας στρατηγικής βιώσιμης αστικής ανάπτυξης που:

- θα βελτιώσει την οικονομική ευρωστία των αστικών κέντρων, και κυρίως στις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιοχές, μέσω της ενθάρρυνσης της καινοτομίας και του επιχειρηματικού πνεύματος, της αύξησης της παραγωγικότητας και της αξιοποίησης νέων

πηγών απασχόλησης στις μικρές, μεσαίες και μεγάλες πόλεις, με στόχο την προώθηση ενός περισσότερο ισορροπημένου συστήματος αστικής ανάπτυξης.

- θα οργανώνει τη δυνατότητα πρόσβασης στα οφέλη της αυξημένης παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας με δίκαιο τρόπο, θα μειώνει τον κοινωνικό αποκλεισμό και θα βελτιώνει το επίπεδο ασφάλειας. Το εύρος και η ένταση του αποκλεισμού καταστρέφει τις ζωές των πολιτών του και απειλεί τον κοινωνικό ιστό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών και μεγάλων πόλεων.
- θα καθιστά τις πόλεις περισσότερο βιώσιμες από περιβαλλοντική άποψη και θα αποτρέπει επιβολή του αναπτυξιακού τους κόστους στο άμεσο περιβάλλον τους, τις γύρω αγροτικές περιοχές, τις ευρύτερες περιφέρειες και τις μελλοντικές γενιές.
- θα ενθαρρύνει καινοτόμες και ευέλικτες διαδικασίες λήψης αποφάσεων καθώς και αστικούς θεσμικούς φορείς που θα διευρύνουν τη συμμετοχή και θα ενσωματώνουν τις ενέργειες εταίρων του δημόσιου και ιδιωτικού φορέα και των οργανισμών αυτοδιοίκησης και θα αυξάνουν τη συνεργία και συνεργασία ανάμεσα στις υφιστάμενες θεσμικές διαδικασίες και τους πόρους.

Τέλος, η ανάπτυξη της ελληνικής πόλης δεν μπορεί να θεωρηθεί αποκομμένη από το ευρύτερο περιβάλλον της, δηλαδή την ευρύτερη περιφέρεια στην οποία ανήκει. Οι πόλεις αποτελούν τον καταλύτη ανάπτυξης των ευρύτερων περιοχών, αλλά παράλληλα ευνοούνται και οι ίδιες από την περιφερειακή ανάπτυξη. Υπάρχει μία αλληλεξάρτηση της στενής αστικής ανάπτυξης με αυτή της ευρύτερης περιφέρειάς της, και αυτό έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια την ανάγκη αλληλοσυμπλήρωσης των πολιτικών που προσεγγίζουν την πόλη από χωροταξική άποψη, και αυτών που την προσεγγίζουν εκ των έσω, δηλαδή από πολεοδομική σκοπιά.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- Αβδελίδης Κ. (2010), *‘Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων’*, ΕΚΚΕ
- Αγγελίδης Μ. (2004) "Νέες κεντρικότητες στην Ελλάδα: Αστικές Περιοχές, Μικρές και Μεσαίες Πόλεις και Περιοχές Υπαίθρου", στο: ΕΜΠ - Laboratoire de Geographie Urbaine/Universite de Paris X – Nanterre (2004), 20-36.
- Αγγελίδης, (2004 α), *‘Αειφόρος ανάπτυξη των πόλεων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα’*, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.-Ε.Μ.Π., Εκδόσεις Επτάλοφος, Αθήνα.
- Αγγελίδης, (2004β), *‘Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Χωρική Ανάπτυξη. Μια μεγάλη πρόκληση για την Ευρώπη και την Ελλάδα’*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Αγγελίδης Μ. (2012), *‘Η μετεξέλιξη της Αθήνας /Αττικής και ο ρόλος της στο ελληνικό αστικό σύστημα και στο αστικό σύστημα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης’*, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Ε.Μ.Π.
- Αναστασόπουλος Γ. (1964), *‘Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας’ 1840-1940’*, ΚΕΠΕ, Αθήνα
- Ανδρικοπούλου Ε. (2009), *‘Η Πολιτική Συνοχής και οι πόλεις’*, Εκπαιδευτικό υλικό, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Ανδρικοπούλου Ε. (2012), *‘Ο ρόλος των χωρικών πολιτικών στην ανάπτυξη και την κρίση: η ελληνική εμπειρία’*, Πρακτικά 10<sup>ου</sup> Συνεδρίου της Ελληνικής Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης, 1-2 Ιουνίου, Θεσσαλονίκη
- Αραβαντινός Α., (1997), *‘Πολεοδομικός Σχεδιασμός’*, Συμμετρία, Αθήνα
- Αρβανιτίδης Π. και Δωρής Γ. (2011), *‘Λειτουργικές Αστικές Περιοχές: Μια προσπάθεια προσδιορισμού της οικονομικής επιρροής των ελληνικών αστικών κέντρων’*, Αειχώρος, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλία, 15: 130-151
- Αρβανιτίδης Π., Παυλέας Σ. και Πετράκος Γ. (2005), *‘Παγκόσμια Γεωγραφία της Ανάπτυξης’*, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 13(9): 225-244
- Αργύρης Θ. (1997), *‘Οικονομική του Χώρου: Θεωρία του τόπου εγκαταστάσεως – Τόμος I και II’*, Εκδόσεις Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη

- Αρτελάρης Π., Καλλιώρας Δ. και Πετράκος Γ. (2008), 'Εισοδηματικές Ανισότητες μεταξύ των Ελληνικών Νομών, 1995-2005: Διερεύνηση της Ύπαρξης Σύγκλισης κατά Ομάδες', *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, 14(22): 411-432
- Αρτελάρης Π., Καλλιώρας Δ. και Πετράκος Γ. (2011), 'Εισοδηματικές ανισότητες μεταξύ των ελληνικών νομών, 1995-2005: Διερεύνηση της ύπαρξης σύγκλισης κατά ομάδες', *Αειχώρος*, 15, σελ. 42-67
- Αρτελάρης, Π., Πετράκος, Γ. και Ψυχάρης, Γ. (2008), 'Επανεξετάζοντας την περιφερειακή σύγκλιση στις περιφέρειες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης', *Γεωγραφίες*, 14: 79-93.
- Βαβούρας Γ. (1989), 'Παραοικονομία και οικονομική πολιτική: Αλληλεξαρτήσεις', *Περιοδικό Θέσεις*, τεύχος 29, <http://www.theseis.com/>
- Βελισσαρίου Ε., (2000), 'Διοίκηση Τουρισμού και Τουριστικών Επιχειρήσεων «Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού', Τόμος Δ, ΕΑΠ, Πάτρα.
- Βελώνη Μ. και Νινιράκη Μ. (1997), 'Μεσαίες πόλεις και προοπτικές ανάπτυξης και διαφανείς τάσεις στο Ελληνικό αστικό σύστημα', Διπλωματική εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Βεντουράτου Ε. (2006), 'Η Επίδραση της Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης στην Ανάπτυξη των Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων', Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Γερολύμπου Α. και Παπαμίχος Ν. (2004), 'Μοντέλα οργάνωσης του χώρου της Νεοελληνικής Πόλης: από τον 20ο αιώνα στον 21ο αιώνα'. *Τεχνικά Χρονικά*
- Γετίμης Π. (1994), 'Αστική Ανάπτυξη και Πόλιτική', στο (επιμελ.) Π. Γετίμης – Γ. Καυκαλάς – Ν. Μαραβέγιας, *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Θεωρία – ανάλυση και πολιτική*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα
- Γιακοπούλου Σ. (2006), 'Ο χωροταξικός σχεδιασμός στην Ευρώπη – Σχεδιασμός στο Ηνωμένο Βασίλειο και η συσχέτιση του με την Ελλάδα', Μεταπτυχιακή εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



- Γιαννακούρου Γ. (1999), 'Το θεσμικό πλαίσιο του σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα: Ιστορικές μεταμορφώσεις και σύγχρονα αιτήματα', στο (επιμελ.) Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*, Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Gutenberg, Βόλος, σελ. 457-480
- Γκέκα Ρ. και Μήτσου Κ. (2011), 'Οι ευρωπαϊκές πόλεις στο στόχαστρο της κρίσης', [www.citybranding.gr](http://www.citybranding.gr)
- Γοσποδίνη Α. (1995), 'Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας', Σημειώσεις Μαθήματος, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Γοσποδίνη Α. (2013). 'Οικονομική κρίση και οι «συρρικνούμενες» Ελληνικές πόλεις', [www.realpolitics.gr](http://www.realpolitics.gr)
- ΕΜΠ (2001), 'Ανθρωπολογικές προσεγγίσεις της πόλης', Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1990<sup>α</sup>), 'Πράσινο βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον', Βρυξέλλες.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1990β), 'Ευρώπη 2000'. Λουξεμβούργο
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1993), 'Ανάπτυξη Ανταγωνιστικότητα Απασχόληση. Οι προκλήσεις και η αντιμετώπισή τους για την μετάβαση στον 21ο Αιώνα', Βρυξέλλες
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1995), 'Ευρώπη 2000+: Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη, Βρυξέλλες
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1999) 'Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης', Λουξεμβούργο.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1997, 'Η Ευρώπη των Πόλεων', Λουξεμβούργο.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1997)β, 'Ανακοίνωση της Επιτροπής, Προς ένα πρόγραμμα για το Αστικό Περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση', COM (97) 197 τελικό, Βρυξέλλες.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2000), 'Ανακοίνωση της Επιτροπής στα Κράτη Μέλη της 28.4.00 σχετικά με τη θέσπιση γενικών κατευθύνσεων για την ανάληψη κοινοτικής πρωτοβουλίας που αφορά την οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση

*πόλεων και οικισμών σε κρίση, έτσι ώστε να προωθηθεί η αειφόρος αστική ανάπτυξη URBAN II*, E(2000) 1100 – EL, Βρυξέλλες, 28.4.00

- Ευαγγελίδου, Μ. (2010), *‘Ο Χωροταξικός-Αναπτυξιακός Σχεδιασμός σε Επίπεδο Δήμου-Νομού’*. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999), *‘Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου – ΣΑΚΧ’*, Τελική Έκθεση, Noordwick
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2002), *Προγραμματισμός των Διαρθρωτικών Ταμείων για την περίοδο 2000-2006: αρχική αξιολόγηση της πρωτοβουλίας URBAN*, Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2002) 308 τελικό, Βρυξέλλες 14.6.2002
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2004), *‘Νέα εταιρική σχέση για τη συνοχή – σύγκλιση, ανταγωνιστικότητα, συνεργασία’*, Τρίτη έκθεση για την οικονομική και κοινωνική συνοχή, Φεβρουάριος, Βρυξέλλες.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2005), *‘Το κεκτημένο URBAN: οι καλές πρακτικές των πόλεων στην υπηρεσία της πολιτικής συνοχής (Διάσκεψη «URBAN Future» 8-9 Ιουνίου 2005), Ενημερωτική επιστολή, Inforegio/news, αρ.136*
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2011), *‘Πολιτική Συνοχής 2014-2020: Ολοκληρωμένη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη’*, Βρυξέλλες
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (2009), *‘Η αστική διάσταση της πολιτικής συνοχής κατά στη νέα περίοδο προγραμματισμού’*, Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Μαρτίου 2009, Βρυξέλλες
- Ζήμερας, Σ. (2003), *‘Στατιστικά Πακέτα I’*, Σημειώσεις Τμήματος Στατιστικής και Αναλογιστικής Επιστήμης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Θεοδωρά Γ., Λουκάκης Π. (2011), *‘Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο των αστικών κέντρων της Ελλάδας’*, *Αειχώρος*, 15: 102-129, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), 2012 *‘Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία’*, Αθήνα
- Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης – Πάντειο Πανεπιστήμιο, (2011), *‘Μελέτη των Επιπτώσεων της Οικονομικής Κρίσης στην Οικονομία των Περιφερειών της Ελλάδας – Τελική Έκθεση’*, Υπουργείο Ανάπτυξης, Αθήνα
- Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ι.Τ.Α.), (2006), *‘Πολεοδομικός σχεδιασμός: προβλήματα*

εφαρμογής και προτάσεις μεταρρύθμισης’, Έκθεση Επιστημονικής Επιτροπής

- Καλαβρός Θ. (2010), ‘Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κερασινίου και η συμβολή του στην αναπτυξιακή πορεία του Δήμου’, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα
- Καραδήμου και Γερολύμπου, Α. (1989), ‘Μεταρρυθμιστικές αντιλήψεις στην οργάνωση των αστικών χώρων 1917-1920’, *Σύγχρονα Θέματα*, σσ. 55-60
- Κάτος, Α. (2004), ‘Οικονομετρία: Μέθοδοι και Εφαρμογές’ εκδ. Ζυγός, Θεσσαλονίκη
- Κατοχιανού Δ. και Θεοδωρή-Μαρκογιαννάκη Ε. (1989), ‘Το Ελληνικό Σύστημα Αστικών κέντρων’, *Επιστημονικές Μελέτες* No 29: ΚΕΠΕ
- ΚΕΔΚΕ – ΙΤΑ, (2005), ‘Μητροπολιτική Διακυβέρνηση’, Έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης της ΚΕΔΚΕ, Αθήνα
- Κλουτσινιώτη Ρ., (2012), ‘Έχει μέλλον ο σχεδιασμός του χώρου στην Ελλάδα σήμερα;’ <http://enthemata.wordpress.com/>
- Κοκκώσης Χ,(1999), ‘Πολιτικές για το περιβάλλον στις πόλεις’, στο Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, Βόλος.
- Κομνηνός, Ν. (1986), ‘Θεωρία της αστικότητας Ι’, *Σύγχρονα Θέματα*, Αθήνα
- Κομνηνός, Ν. (2006) ‘Εξυπνες Πόλεις: Συστήματα Καινοτομίας και Τεχνολογίες Πληροφορίας στην Ανάπτυξη των Πόλεων’, *Περιοδικό Αρχιτέκτονες*, Τεύχος 60, σελ. 72-75.
- Κόνσολας Ι. Ν. (1997), ‘Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική’, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήσης
- Κότιος Α.,(1999), ‘Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Αστικό Χώρο’ στο Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, Βόλος
- Κουρσάρη Ε. (2008), ‘Αθήνα και Αστική Διάχυση: Νέες διαρθρώσεις του περιαστικού χώρου και αναδυόμενες γεωγραφίες της πόλης’, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, ΕΜΠ-Σχολή Αρχιτεκτόνων
- Κούτρας Μ. (2008), ‘Εφαρμοσμένη Πολυμεταβλητή Ανάλυση-Ανάλυση κατά συστάδες’, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.

- Κυριαζής Α. (2011), 'Σχεδιασμός ερήμην του σχεδιαστή: Παρεμβατικές πρακτικές στον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό, με αφορμή το ζήτημα της μετεγκατάστασης του οικισμού της Μεσοχώρας Τρικάλων και τη λειτουργία του ομόνυμου υδροηλεκτρικού φράγματος', *Αειχώρος*, 16, σελ. 60-87
- Λαμπριανίδης Λ. (2002), 'Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα', Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα
- Λεοντίδου Λ. (1989), 'Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940', Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989
- Λουκάκης Π. (1994), 'Ζητήματα σχετικά με τα χωρικά επίπεδα εφαρμογής του σχεδιασμού', στο 'Η βιώσιμη πόλη', επιμελ. Μοδινός Μ. – Ευθυμιόπουλος Η., Στοχαστής – ΔΙΠΕ, Αθήνα
- Λουκάκης Π. (2004), "Η Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας", Επιστημονική Ημερίδα Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, *Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας) Εξελίξεις, Προοπτικές*, Πρέβεζα 14-15, Μαΐου 2004
- Λύκος Μ. (2006), 'Το "μητροπολιτικό όριο" στην Ελλάδα με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία', *Αειχώρος*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σελ.26-45
- McCann P. (2002), 'Αστική και Περιφερειακή Οικονομική', Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- Μαλούτας Θ. (2000), 'Οι Πόλεις: Οικονομικός και Κοινωνικός Άτλας της Ελλάδας', *Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Μαλούτας Θ. και Οικονόμου Δ. (1998), 'Η οικιστική πολιτική του ΠΑΣΟΚ', στο *Σπουρδαλάκης Μ. Η πρώτη περίοδος των Κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ*. Αθήνα
- Μαύρου Ν. (2012), 'Μέθοδοι Πολυμεταβλητής Στατιστικής Ανάλυσης και Εφαρμογές', Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Μελιτσοπούλου Σ. (2008), 'Οι επιπτώσεις των πολιτικών της Ε.Ε. στην ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων', Μεταπτυχιακή εργασία, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Μεταξάς Θ. (2006), 'Τοπική οικονομική ανάπτυξη, μάρκετινγκ του τόπου και μετασηματισμοί, Κοινωνική Συνοχή και Στρατηγικές Ισόρροπης Ανάπτυξης', *ΕΠΕΑΕΚ II*, κωδικός έργου: 52206.25, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

- Μεταξιάς Θ. και Αυγερινού Β., (2004), *‘Ανταγωνιστικότητα και Μάρκετινγκ της Πόλης: Η Περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων ως ‘Μεγα’ Γεγονότα’*, Σειρά ερευνητικών εργασιών, 10 (15): 375-406
- Μητούλα Ρ. (2000), "Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης", Αθήνα: Διδακτορική Διατριβή Αρχιτεκτονικής Σχολής Ε.Μ.Π.
- Μητούλα Ρ., (2000), *‘Συνθήκες Διαμόρφωσης της Σύγχρονης Ελληνικής Πόλης’*, εκδόσεις Σιδέρη, Μελέτες πολιτικής οικονομίας και διπλωματίας ΙΔΚΚ, Αθήνα
- Μούσης Ν., (2005), *‘Ευρωπαϊκή Ένωση. Δίκαιο , Οικονομία, Πολιτική’*, Αναθεωρημένη έκδοση. Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα.
- Μουτσιάκης Ε. και Φουτάκης Δ. (2003) *‘Γεωγραφικός προσδιορισμός μητροπολιτικών περιοχών: η περίπτωση της Θεσσαλονίκης’* στο Γετίμης Π. και Καυκαλάς Γ. (επιμ.) *Μητροπολιτική διακυβέρνηση: Διεθνής εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*, Ινστιτούτο Αστικού Περιβάλλοντος και Ανθρώπινου Δυναμικού, Πάντειο Πανεπιστήμιο και Εκδόσεις Ζήτη: Θεσσαλονίκη, σελ.: 309-341.
- Μπεριάτος Η., (1999), *‘Η σημασία των δικτύων συνεργασίας στην ανάπτυξη των Νεοελληνικής Πόλης: από τον 20ο αιώνα στον 21ο αιώνα’*. *Τεχνικά Χρονικά*
- Νικολαΐδου, Σ. (1993), *‘Σύγχρονες κοινωνικές θεωρίες για τον αστικό χώρο’*, *Η Κοινωνική Οργάνωση του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
- Οικονόμου Δ. (2000), *‘Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα’*, στο *‘Η βιώσιμη πόλη’*, επιμελ. Μοδινός Μ. – Ευθυμιόπουλος Η., Στοχαστής – ΔΙΠΕ, Αθήνα
- Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ. (1999), *‘Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα’*, στο (επιμελ.) Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*, Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Gutenberg, Βόλος, σελ. 413-446
- Οικονόμου Δ., Γετίμης Π., Δεμαθάς Ζ., Πετράκος Γ. και Πυργιώτης Γ. (2001), *‘Ο Διεθνής Ρόλος της Αθήνας’*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος
- Οικονόμου, Δ., (1994), *‘Αστική Ανάπτυξη και Χωροταξική Οργάνωση Οικιστικού Δικτύου’* στο Γετίμης, Π., Γ. Καυκαλάς, Ν. Μαραβέγιας (επιμ.) *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Θεωρία – Ανάλυση και Πολιτική*, Αθήνα: Θεμέλιο, σσ. 43-93

- Πανάρετος, Ι. και Ξεκαλάκη, Ε. (1995), 'Εισαγωγή στην Πολυμεταβλητή Στατιστική Ανάλυση', Εκδόσεις: Πανάρετος Ι., Αθήνα.
- Παπαδασκαλόπουλος Α. και Χριστοφάκης Μ. (2011), 'Αναπτυξιακά πρότυπα και αστικά κέντρα στον ελληνικό περιφερειακό προγραμματισμό μετά το 2000', *Αειχώρος*, 15: 8-41, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Παπαδασκαλόπουλος Α., Χριστοφάκης Μ. (2011), 'Αναπτυξιακά πρότυπα και αστικά κέντρα στον ελληνικό περιφερειακό προγραμματισμό μετά το 2000', *Αειχώρος*, 15: 8-41, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Παπάνης Ε. (2007), 'Οι τεχνικές ενός καλού ερωτηματολογίου', *Ελληνική Κοινωνική Έρευνα*, Εκδόσεις Σιδέρη
- Παυλέας Σ. και Πετράκος Γ. (2013), 'Ιεραρχία και Συγκέντρωση στο Ελληνικό αστικό σύστημα', *Ανακοίνωση στο 11<sup>ο</sup> Επιστημονικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος Περιφερειακής Επιστήμης (ERSA)*, 14-15 Ιουνίου, Πάτρα
- Παυλέας Σ. και Πετράκος Γ., (2012), 'Οικονομική διάρθρωση των ελληνικών αστικών κέντρων: μια ex-post ανάλυση έρευνας πεδίου υπό το πρίσμα της οικονομικής κρίσης', Παρουσίαση στο 3<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας Πολεοδομίας Περιφερειακής Ανάπτυξης, 27 – 30 Σεπτεμβρίου 2012, Βόλος
- Παυλέας Σ., Αρβανιτίδης Π. και Πετράκος Γ. (2007), 'Άστυ Θεσσαλών: Οικονομική και Κοινωνική Διάρθρωση των Θεσσαλικών πόλεων', *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 13(11), σελ. 277-290, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Παυλέας Σ., Αρβανιτίδης Π. και Πετράκος Γ. (2009), 'Μεσαίες και Μεγάλες Ελληνικές Πόλεις: Εκτιμήσεις των κατοίκων για την οικονομική αναδιάρθρωση', *Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Πανελλήνιου Συνεδρίου στην Εφαρμοσμένη Οικονομική*, 26-28 Νοεμβρίου, Βόλος
- Πετράκος Γ. και Κοτζαμάνης Β. (1994), 'Ο βαθμός μητροπολιτικής συγκέντρωσης στην Ελλάδα: Εκτιμήσεις χρονολογικών σειρών για την περίοδο 1961-1991', στο
- Κοτζαμάνης Β., Μαράντου –Αλιμπραντή Λ. (επιμελ.) *Οι Δημογραφικές Εξελίξεις στην Ελλάδα*.

- Πετράκος Γ. και Μαρδάκης Π. (1999), ‘Οι πρόσφατες μεταβολές στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων’ στο “*Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*” (επιμελ.) Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg
- Πετράκος Γ. και Οικονόμου Δ. (1999), ‘Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Σύστημα Αστικών Κέντρων’ στο “*Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*” (επιμελ.) Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg
- Πετράκος Γ. και Τουκαλάς Δ. (1999), ‘Μητροπολιτική Συγκέντρωση στην Ελλάδα: Μια Εμπειρική Διερεύνηση’ στο “*Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*” (επιμελ.) Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg
- Πετράκος Γ. Και Ψυχάρης Ι. (2004), ‘*Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*’, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- Πορτοκαλίδης Κ. και Ζυγούρη Φ. (2011), ‘Η ιδιότυπη «Συμπαγής Διάχυση» των Ελληνικών Πόλεων’, *9<sup>ο</sup> Εθνικό Συνέδριο Ελληνικής Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης*, Μάιος 2011, Αθήνα
- Πρεβελάκης, Γ-Σ.. (2002), ‘Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα. Η περίπτωση της Αθήνας’, *Αειχώρος*, 1(1) σσ: 50-59.
- Πυθαγόρας Π, (2008), ‘Το Ελληνικό Σύστημα Αστικών κέντρων, Διαρθρωτικοί Διαρθρωτικοί μετασχηματισμοί, Κοινωνική Συνοχή και Στρατηγικές Ισόρροπης Ανάπτυξης’, *ΕΠΕΑΕΚ II*, κωδικός έργου: 52206.25, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Roweis, S. (1995), ‘Ο αστικός σχεδιασμός στις πρώιμες και ύστερες καπιταλιστικές κοινωνίες: πλαίσιο για μια θεωρητική ανάλυση’, στο (επιμελ. Γεωργούλης Δ.) *Κείμενα στη Θεωρία και Εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- Ρούσσου, Α. (2011), ‘*Προσδιοριστικοί παράγοντες κατανάλωσης φαγητού γρήγορης εστίασης (Fast food)*’, Μεταπτυχιακή ερευνητική εργασία, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδας, 1999 (2000), ΕΣΥΕ, Αθήνα
- Σταυρινούδης Θ. (2004), ‘*Το Timeshare και οι δυνατότητες αποτελεσματικότερης επιχειρησιακής εφαρμογής του στην Ελλάδα*’. Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

- Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, (1992), *Επίσημη Εφημερίδα*, αριθ. C 191, της 29ης Ιουλίου 1992
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) (2010), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: Προβλήματα Θεσμικού Πλαισίου και Εφαρμογής και Προτάσεις Μεταρρύθμισης* – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας
- Τοπάλογλου Λ. και Πετράκος Γ. (2008), *Σύνορα, Ολοκλήρωση και Ανάπτυξη: Η νέα Γεωγραφία των διασυνοριακών οικονομικών σχέσεων*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- Τσέτσης Σ. (1996), *Προς μία Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση
- Τσιώτας Γ. (2012), *Στατιστική Ι – Μέτρα θέσης*, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, Πανεπιστήμιο Κρήτης
- Τσουκαλάς Κ. (1987), *Κράτος, Κοινωνία και Εργασία στην Μεταπολεμική Ελλάδα*, 2<sup>η</sup> εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα
- Υπουργείο Οικονομίας, (2010), *Όδηγός για τα Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης*, (ΟΣΑΑ)
- Φραγκόπουλος Ι. (2008), *Κλασικές προσεγγίσεις του αστικού φαινομένου: Marx, Weber, Durkheim*, *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 126, σελ. 3-38
- Χαστάογλου Β. (2000), *Το αστικό φαινόμενο και η ιστορία του πολεοδομικού Χωροταξία στην Ευρώπη*, Βρυξέλλες

### Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Abdel-Rahman H. (2002), 'Does the structure of an urban system affect income disparities?', *Journal of Regional Science*, vol.42, pp. 389-41
- Abdel-Rahman H. and Wang P. (1997), 'Social Welfare and Income Inequality in a System of Cities', *Journal of Urban Economics*, vol. 41, pp. 4620483
- Ache P., Jarenko K., Kurunmaki K., Nupponen T. and Hanell T. (2008), 'Small and medium sized cities in Europe – Opportunity structures in the global metropolis system', *Preparatory study*, Eurofutures Finland
- Aguilera A. (2005), 'Growth in Commuting Distances in French Polycentric



- Metropolitan Areas: Paris, Lyon and Marseille’, *Urban Studies*, Vol. 42, No. 9, pp. 1537–1547
- Aiken M., Newton K., Friedland R. and Martinotti G. (1987), ‘Urban Systems Theory and Urban Policy: A four Nation comparison’, *British Journal of Political Science*, Cambridge University Press, vol. 17, pp. 341-358
  - Alderson A., Beckfield J. and Sprague-Jones J. (2010), ‘Intercity Relations and Globalisation: The Evolution of the Global Urban Hierarchy, 1981–2007’, *Urban Studies*, 47(9), pp. 1899–1923
  - Alonso – Villar O. (2001), ‘Large Metropolises in the Third World: An Explanation’, *Urban Studies*, Vol. 38, No. 8, 1359–1371
  - Anas A. and Pines D. (2008), ‘Anti-sprawl policies in a system of congested cities’, *Regional Science and Urban Economics*, 38, pp. 408–423
  - Anas, A., Arnott, R. and Small, K. (1998), ‘Urban spatial structure’, *Journal of Economic Literature*, 36, pp. 1426–1464.
  - Anderson A., Beckfield J. and Sprague-Jones J. (2010), ‘Intercity Relations and Globalization: The Evolution of the Global Urban Hierarchy, 1981 2007, *Urban Studies*, 47(9), pp. 1899–1923
  - Andersson F., Burgess S. and Lane J. (2007), ‘Cities, matching and the productivity gains of agglomeration, *Journal of Urban Economics*, 61, pp. 112–128
  - Andersson, W. P., Kanaroglou, P. S. and Miller, E. J. (1996), ‘Urban form, energy and the environment: a review of issues, evidence and policy, *Urban Studies*, 33(1), pp. 7–35
  - Antikainen J. (2005), ‘The concept of Functional Urban Areas: Findings of the ESPON project 1.1.1’, *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 7.2005, 447-456.
  - Arapoglou V. (2012), ‘Diversity, inequality urban change’, *European Urban and Regional Studies*, 19(3), pp. 223–237
  - Arapoglou V. and Sayas J. (2009), ‘New Facets of Urban Segregation in Southern Europe :Gender, Migration and Social Class Change in Athens’, *European Urban and Regional Studies*, vol.16: 345
  - Arapoglou V. and Sayas J. (2009), ‘New Facets of Urban Segregation in Southern

- Europe: Gender, Migration and Social Class Change in Athens’, *European Urban and Regional Studies*, 16, pp. 345
- Armstrong H. and Read R. (2004), ‘*The Economic Performance of Small States and Islands: The Importance of Geography*’, Paper presented at Islands of the World VIII International Conference, Taiwan
  - Artelaris P., Arvanitidis P. and Petrakos G. (2007), ‘*Theoretical and methodological study on dynamic growth regions and factors explaining their growth performance*’, Paper presented at the 2nd Workshop of DYNREG in Athens, 9-10 March
  - Arvanitidis, P. (2003), ‘*Property market and urban economic development: an institutional economics approach*’, unpublished PhD thesis, Aberdeen: University of Aberdeen.
  - Arvanitidis, P. and Petrakos, G. (2006) “Understanding Economic Change in the Cities: A Review of Evidence and Theory”, *European Spatial Research and Policy*, 13(2), pp. 97-122
  - Arvanitidis, P., Petrakos, G. and Pavleas, S. (2010), ‘On the dynamics of growth performance: an expert survey’, *Contributions to Political Economy*, vol. 29, pp.59-86.
  - Atkinson R. and Dühr S. (2002), ‘The Committee on Spatial Development’s “Multiannual Programme of Co-operation in Urban Affairs within the European Union”: A Framework for the Development of an EU Urban Policy?’, *Paper presented at the EURA/EU-POLIS conference on ‘Urban and Spatial European Policies*’, Turin 18-20 April 2002.
  - Audirac I. (2005), ‘Information Technology and Urban Form: Challenges to smart Growth’, *International Regional Science Review*, vol. 28, 2: pp. 119–145
  - Audretsch, D.B. and Feldman, M.P. (1996), ‘R&D spillovers and the geography of innovation and production’, *American Economic Review*, 86, pp. 630–640.
  - Baert T. (2008), ‘A cross-border approach to city-region (metropolitan) policies: the case of Lille Metropole’, *Urban Research & Practice*, 1:2, pp. 199-209
  - Bailey, N. and Turok, I. (2001), ‘Central Scotland as a polycentric urban region: useful planning concept or chimera?’, *Urban Studies*, 38, pp. 697–715.

- Balassa, B. (1985), 'Exports, Policy Choices and Economic Growth in Developing Countries after the 1973 Oil Shock', *Journal of Development Economics*, 18: 25-35
- Barcus H.R. (2004), 'Urban–Rural Migration in the USA: An Analysis of Residential Satisfaction', *Regional Studies*, Vol. 38.6, pp. 643–657
- Barkley D., Henry M. and Kim Y., (1999), 'Industry agglomerations and employment change in non metropolitan areas', *RURDS*, vol. II, no. 3
- Barnett C, (2001), 'Culture, policy and subsidiarity in the European Union: from symbolic identity to the governmentalisation of culture', *Political Geography*, vol 20 pp. 405-426
- Barro R. and Sala-i-Martin X. (1995), '*Economic Growth*', New York, McGraw-Hill.
- Barro R. and Sala-i-Martin, X. (1995), "*Economic Growth*", McGraw Hill, Boston, MA
- Batten D. (1995), 'Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century', *Urban Studies*, vol.32, pp.313-327
- Batten, D. F. (1995), 'Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century', *Urban Studies*, 32, pp. 313–327.
- Baycan-Levent T., Vreeker R. and Nijkamp P. (2009), 'A Multi-Criteria Evaluation of Green Spaces in European Cities', *European Urban and Regional Studies*, vol. 16: 193
- Beckmann M . J . (1958), 'City hierarchies and the distribution of city size', *Economic Development and Cultural Change*, Vol . 6, pp. 243-248
- Bee, M., Riccaboni, M., & Schiavo, S. (2011), 'Pareto versus lognormal: A maximum entropy Test', *Working paper*, Italy: Department of Economics, University of Trentino.
- Begg I. (2002), 'Investability': The Key to it is very simple and may well be implicit in the approaches adopted by some authorities. Competitive Regions and Cities?', *Regional Studies*, Vol. 36.2, pp. 187–200
- Begg I., (1999), 'Cities and Competitiveness', *Urban Studies*, vol. 36 (5-6):795-809
- Behrens K. (2007), 'On the location and lock-in of cities: Geography vs transportation technology', *Regional Science and Urban Economics*, 37, pp. 22–45

- Belka, M. (2009), *'The global economic crisis is testing the cohesion of the European Union*, Finance & Development, IMF
- Bell D. and Jayne M. (2009), 'Small Cities? Towards a Research Agenda', *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 33.3, pp. 683–99
- Bernard A. and Durlauf S. (1996), "Interpreting Tests of the Convergence Hypothesis", *Journal of Econometrics*, 71, 161–173.
- Berry B. (1976), 'The counterurbanization process: Urban America since 1970s', in *Berry B. (ed) Urbanization and counterurbanization*, Beverly Hills, California: Sage, pp. 17-30
- Berry B. and Okulicz-Kozaryn A. (2009), 'Dissatisfaction with city life: A new look at some old questions', *Cities*, 26, pp. 117–124
- Berry B. and Okulicz-Kozaryn A. (2012), 'The city size distribution debate: Resolution for US urban regions and megalopolitan areas', *Cities*, vol. 29, pp. 17–23
- Berry B.J.L. (1961), 'City size distributions and economic development', *Economic Development and Cultural Change*, vol.9, pp.573-587
- Berry J. and McGreal S. (1995), *'European Cities, Planning Systems and Property Markets'*, E & FN SPON, London
- Berry, B. J. L. (1964), 'Cities as systems within systems of cities', *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, 13, 147–164.
- Bertaud, A. and Malpezzi, S. (1999), *'The spatial distribution of population in 35 world cities: the role of markets, planning and topography*, Center of Urban Land Economics Research.
- Bertinelli L. and Black D. (2004), 'Urbanization and Growth', *Journal of Urban Economics*, 56, pp. 80-96
- Beyers W.B. (2002), 'Services and the New Economy: elements of a research agenda', *Journal of Economic Geography*, vol.2, pp. 1-29
- Blažek J. and Netrdová P. (2011), 'Regional unemployment impacts of the global financial crisis in the new member states of the EU in Central and Eastern Europe', *European Urban and Regional Studies*, 19(1), pp. 42–61
- Blažek J. and Netrdová P. (2011), 'Regional unemployment impact of the global

- financial crisis in the new member states of the EU in Central and Eastern Europe’, *European Urban and Regional Studies*, 19(1), pp. 42–61
- Blotevogel, H. H. and King, R. (1996), ‘European Economic Restructuring: Demographic Responses and Feedbacks’, *European Urban and Regional Studies*, 3(2), pp. 133-159.
  - Blumenthal P., Wolman H. and Hill E. (2009), ‘Understanding the Economic Performance of Metropolitan Areas in the United States’, *Urban Studies*, 46(3), pp. 605–627
  - Blumenthal P., Wolman H.L. and Hill E. (2009), ‘Understanding the Economic Performance of Metropolitan Areas in the United States’, *Urban Studies*, 46(3), pp. 605–627
  - Bontje M. (2001), ‘Dealing with Deconcentration: Population Deconcentration and Planning Response in Polynucleated Urban Regions in North-west Europe’, *Urban Studies*, Vol. 38, No. 4, pp. 769–78
  - Bontje, M. (2001), ‘Dealing with Deconcentration: Population Deconcentration and Planning Response in Polynucleated Urban Regions in North-west Europe’, *Urban Studies*, 38(4), pp. 769- 785.
  - Bosker M., Brakman S., Garretsen H. and Schramm M. (2008), ‘A century of shocks: The evolution of the German city size distribution 1925–1999’, *Regional Science and Urban Economics*, 38, pp. 330–347
  - Boudeville J.-R. (1966), *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
  - Brakman S., Garretsen H., Van Marrewijk C., and Van den Berg M. (1999), ‘The Return of Zipf: Towards a Further Understanding of the Rank-Size Distribution’, *Journal of Regional Science*, 39, pp. 183–213.
  - Bridge G. and Watson, S. (Eds) (2000), *A Companion to the City*, Oxford: Blackwell.
  - Brouwer E., Budil-Nadvornikova H. and Kleinknect A. (1999), ‘Are Urban Agglomerations a Better Breeding Place for Product Innovation? An Analysis of New Product Announcements’, *Regional Studies*, Vol. 33.6 pp. 541- 549

- Brutland Report, (1987), ‘*Our Common Future. Report of the World Commission on Environment and Development*’, United Nations
- Burger M. and Meijers E. (2012), ‘Form Follows Function? Linking Morphological and Functional Polycentricity’, *Urban Studies*, 49(5), pp. 1127–1149
- Burton, I. (1963), ‘A restatement of the dispersed city hypothesis’, *Annals of the Association of American Geographers*, 63, pp. 285–289.
- Cairncross, F. (1997), ‘*The death of distance: how the communications revolution will change our lives*’, London: Orion.
- Calafati G.A. (2011), ‘*European Cities' Development Trajectories: A Methodological Framework*’, European Commission, Directorate General for Regional Policy
- Camagni, R. (2002), ‘On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading?’, *Urban Studies*, Vol. 39, (13), pp:2395–11.
- Carlino G., DeFina R. and Sill K. (2001), ‘Sectoral Shocks and Metropolitan Employment Growth’, *Journal of Urban Economics*, 50, pp. 396–417
- Carlino G., DeFina R. and Sill K., (2001), ‘Sectoral Shocks and Metropolitan Employment Growth’, *Journal of Urban Economics*, 50, pp. 396–417
- Carlquist T. (2006), ‘Larger Urban Zones in the Urban Audit’, *paper presented in the OECD International Workshop Defining and Measuring Metropolitan Regions*, Paris, 27 November 2006.
- Cassiers T. and Kesteloot C., (2012), ‘Socio-spatial Inequalities and Social Cohesion in
- Castells M. (1977), ‘*The Urban Question*’, London: E. Arnold
- Castells, M. (1968), ‘Y-a-t-il une sociologie urbaine?’, *Sociologie du travail*, 1, pp. 72-90.
- Castells, M. (1972), ‘*La question urbaine*’, Paris, Maspéro.
- Castells, M. (1977), ‘*The Urban Question: A Marxist Approach*’, London: Edward Arnold.
- Castells, M. (1989), ‘*The Informational City*’, Oxford: Basil Blackwell.
- Castells, M. (1993), ‘European Cities, The Information Society, and the Global Economy’, *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 84(4), pp. 247-257.

- Castells, M. (1996), 'The Informational Mode of Development and the Restructuring of Capitalism' in Fainstein, S. S. and Campbell, S. (eds.) *Readings in Urban Theory*, Oxford: Blackwell, pp. 73-101
- Castells, M. (1996), *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell Publishers
- Catterall B. (2010), 'Is it all coming together? Thoughts on urban studies and the present crisis: There is no return?', *Urban Studies*, Vol. 14:4, pp. 476-485
- Chadwick, G. F. (1971), *A systems view of planning*, Oxford, UK: Pergamon Press.
- Champion T., (2002), 'Population Change and Migration in the British Urban System' in *International Handbook of Urban Systems: Studies of Urbanization and Migration in Advanced and Developing Countries*, Edward Elgar
- Champion, A. G. (2001), 'A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations', *Urban Studies*, 38 (4), pp. 657-677.
- Champion, A. G. (2001), 'A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: consequences for the size, composition and distribution of city populations', *Urban Studies*, 38(4), pp. 657-677.
- Chang C-S, Yang, C-L, Cheng, H-C και Sheu C., (2003), 'Manufacturing flexibility and business strategy: An empirical study of small and medium sized firms', *International Journal of Production Economics*, vol. 83(1), pp.13-26
- Cheshire P. (1990), 'Explaining the Recent Performance of the European Community's Major Urban Regions', *Urban Studies*, vol.27, pp.311-333
- Cheshire P. (1990), 'Explaining the Recent Performance of the European Community's Major Urban Regions', *Urban Studies*, vol.27, pp.311-333
- Cheshire P. (1995), 'A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s', *Urban Studies*, vol.32, pp.1045-1063
- Cheshire P. (1995), 'A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s', *Urban Studies*, vol.32, pp.1045-1063
- Cheshire P. (2006), 'Resurgent Cities, Urban Myths and Policy Hubris: What We Need to Know', *Urban Studies*, Vol. 43, No. 8, 1231-1246
- Cheshire P. and Carbonaro G. (1996), 'Urban Economic Growth in Europe: Testing

- Theory and Policy Prescriptions’, *Urban Studies*, Vol. 33, No. 7, 1111-1128
- Cheshire P. and Hay D. (1989), ‘*Urban Problems in Western Europe: An Economic Analysis*’, London: Unwin Hyman
  - Cheshire P. and Hay D. (1989), ‘*Urban Problems in Western Europe: An Economic Analysis*’, London: Unwin Hyman
  - Cheshire P., Carbonaro G. and Hay D., (1986), ‘Problems of Urban Decline and Growth in EEC Countries: or measuring degrees of elephantness’, *Urban Studies*, vol.2, pp. 131-149
  - Cheshire P.C and Carbonaro G., (1996), ‘Urban Economic Growth in Europe: Testing Theory and Policy Prescriptions’, *Urban Studies*, vol 33, no.7, pp. 1111-1128
  - Cheshire P.C and Gordon R.I, (1998), ‘Territorial Competition: some lessons for policy’, *The Annals of Regional Science*, 32, pp.321- 346
  - Cheshire P.C and Magrini S., (1999), ‘Evidence on the impact of territorially competitive policy and the role of transactions costs in conditioning collective (in) action’, *Research Papers in Environmental and Spatial Analysis*, no. 57 (dept. of Geography and Environment, London School of Economics)
  - Cheshire, P. (2006), ‘Resurgent cities, urban myths and policy hubris: What we need to know’, *Urban Studies*, 43(8),1231-1246
  - Chinitz B. (1961), ‘Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh’, *American Economic Review*, 279–89.
  - Chinitz B. (1964), ‘*City and the Suburb: the economics of Metropolitan growth*’, Prentice-Hall, Englewood-Cliffs, NJ
  - Choriantopoulos I., Pagonis T., Koukoulas S. and Drymoniti S. (2010), ‘Planning, competitiveness and sprawl in the Mediterranean city: The case of Athens Cities’, *UrbanStudies*, 27, pp. 249–259
  - Choriantopoulos, I. (2002), ‘Urban Restructuring and Governance: north-south differences in Europe and the EU URBAN Initiative’, *Urban Studies*, 39, pp. 705-26.
  - Christaller, W. (1933), ‘*Central Places in Southern Germany*’, Fischer Jena; English translation by C. W. Baskin, Prentice Hall, London, 1966.
  - Ciccone A. (2000), ‘Agglomerations in Europe’, *European Economic Review*, vol.46,



pp.213-227

- Clark, W. A. V. and Kuijpers-Linde, M. (1994), ‘Commuting in restructuring urban regions’, *Urban Studies*, 31, pp. 465–483.
- Cofeey, W. and Bailly, A. (1996) “Economic restructuring: A conceptual framework” in Lever, W. F. and Bailly, A. (eds.) *The Spatial Impact of Economic Change in Europe*, Aldershot: Avebury, pp. 13-39.
- Coffey W.J. and Polese M. (1984), ‘The concept of local development: a stages model of endogenous regional growth’, *Papers of the Regional Science Association*, vol.55, pp.1-12
- Cohen J. and Morrison Paul C., (2005), ‘Agglomeration economies and industry location decisions: the impacts of spatial and industrial spillovers’, *Regional Science and Urban Economics*, 35, pp. 215– 237
- Cohen J.P., Morrison Paul C.J, (2005), ‘Agglomeration economies and industry location decisions: the impacts of spatial and industrial spillovers’, *Regional Science and Urban Economics*, Vol 35, pp. 215– 237
- Combes, P. P. and Duranton, G. (2006), ‘Labour pooling, labour poaching, and spatial clustering’, *Regional Science and Urban Economics*, 36(1), pp. 1–28.
- Commission of European Communities, (2006), ‘*Cohesion Policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions*’, Communication from the Commission to the Council and Parliament, Brussels
- Committee on Spatial Development (CSD), (2000), ‘*Proposal for a multiannual programme of co-operation in urban policy within the European Union*’, Report, Marseilles, 6 October 2000
- Córdoba J.C., (2008), ‘On the distribution of city sizes’, *Journal of Urban Economics*, 63, pp. 177–197.
- Couch C., Karecha J., Nuissl H. και Rink D. (2005) “Decline and sprawl: an envolving type of urban development – Observed in Liverpool and Leipzig”. *European Planning Studies*, 13(1), 117-136
- Couclelis, H. (2000), ‘From sustainable transportation to sustainable accessibility: can we avoid a new ‘tragedy of the commons’?, in: D. G. JANELLE and D. C. HODGE

- (Eds) *Information, Place, and Cyberspace: Issues in Accessibility*, pp. 341–356.  
Berlin: Springer Verlag.
- Cuberes, D. (2011), ‘Sequential city growth: Empirical evidence’, *Journal of Urban Economics*, 69, 229–239.
  - Danson M.W. (2000), ‘Debates and Surveys: Urban Systems between Policy and Geography’, *Regional Studies*, Vol. 34.6, pp. 571-580
  - Daskalopoulou I. and Petrou A. (2009), ‘Urban Tourism Competitiveness: Networks and the Regional Asset Base’, *Urban Studies*, vol. 46(4), pp. 779–801
  - Dawley S., Pike A. και Tomaney J. (2010), “Towards the Resilient Region?”, *Local Economy*, 25(8): 650-667
  - DeFillipis, J. (2004), ‘Unmaking Goliath: Community Control in the Face of Global Capital’, New York: Routledge. European Cities, *Urban Studies*, (9), pp.1909–1924
  - Derruder B., Taylor P., Witlox F. and Catalano G. (2003), ‘Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network: A Global Urban Analysis of 234 Cities’, *Regional Studies*, Vol. 37.9, pp. 875–886
  - Derruder B., Taylor P.J., Witlox F. and Catalano G. (2003), ‘Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network: A Global Urban Analysis of 234 Cities’, *Regional Studies*, Vol. 37.9, pp. 875–886
  - Derudder B., Timberlake M. and Witlox F. (2010), ‘Introduction: Mapping Changes in Urban Systems’, *Urban Studies*, 47(9), pp. 1835–1841
  - Détang-Dessendre C. and Gaigné C. (2009), ‘Unemployment duration, city size, and the tightness of the labor market’, *Regional Science and Urban Economics*, vol. 39, pp. 266–276
  - Dieleman, F. M. and Faludi, A. (1998b), ‘Randstad, RhineRuhr and Flemish Diamond as one polynucleated macro-region’, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89, pp. 320–327.
  - Diener, E and Seligman, M. E. P. (2004), ‘Beyond money: Toward an economy of well being’, *Psychological Science*, 5, pp. 1–31.
  - Diez R.J. (2002), ‘Metropolitan Innovation Systems: A comparison between Barcelona, Stockholm and Vienna’, *International Regional Science Review*, 25, 1, pp.

63-85

- Ding C. (2001), 'An Empirical Model of Spatial Development', *The Applied Regional Science Conference*, vol.13, pp. 173-186
- Dollar D. and Kraay A. (2000), 'Trade, Growth and Poverty', The World Bank Development Research Group, Washington, (mimeo).
- Drennan M. (1999), 'National structural change and metropolitan specialization in the United States?', *Papers in Regional Science*, 78, pp. 297-318
- Drennan M. and Lobo H. (1999), 'A Simple Test for Convergence of Metropolitan Income in the United States', *Journal of Urban Economics*, vol. 46, pp. 350-359
- Dumais, G., Ellison, G. and Glaeser, E., (2002), 'Geographic concentration as a dynamic process', *The Review of Economics and Statistics*, 84, 193-204.
- Dunford M. (1979), 'Regional Policy and the restructuring of capital', *Urban and Regional Studies working paper*, 4, University of Sussex
- Duranton G. and Puga D. (2005), 'From sectoral to functional urban specialization', *Journal of Urban Economics*, 57, pp. 343-370
- Duranton, G. and Puga, D. (2001), 'Nursery cities: urban diversity, process innovation and the life cycle of products', *American Economic Review*, 91(5), pp. 1454-1477.
- Duranton, G., Puga, D., (2004), 'Micro-foundations of urban increasing returns: theory. In: Henderson, J.V., Thisse, J.-F. (Eds.), *Handbook of Regional and Urban Economics*, volume 4. North Holland, Amsterdam, pp. 2063-2117.
- Duranton, G. (2007), 'Urban evolutions: The fast, the slow and the stall', *American Economic Review*, 97, pp. 197-221.
- Durkheim, É. (1893), 'De la division du travail social', Alcan.
- Easterly W. and Levine R. (2003), Tropics, germs and crops: how endowments influence economic development, *Journal of Monetary Economics*, 50(1), 3-39.
- Economou D. (1997), 'The planning system and rural land use control in Greece', A European perspective', *European Planning Studies*
- Economou D., Petrakos G. and Psycharis Y. (2007), 'National Urban Policy in Greece', in (eds Van den Berg L., Braun E. and Van der Meer J.) *National Policy*

*Responses to Urban Challenges in Europe*, Euricur, Ashgate

- Eeckhout, J., (2009), ‘Gibrats law for (all) cities: reply’, *American Economic Review*, 99, pp. 1676–1683.
- Ehrlich E. and Gyourko J. (2000), ‘Changes in the Scale and Size Distribution of US Metropolitan Areas during the Twentieth Century’, *Urban Studies*, Vol. 37, No. 7, pp. 1063–1077
- Ehrlich S. and Gyourko J. (2000), ‘Changes in the Scale and Size Distribution of US Metropolitan Areas during the Twentieth Century’, *Urban Studies*, Vol. 37, No. 7, pp. 1063–1077
- Eid J., Overman H.J., Puga D., and Turner M. (2008), ‘Fat city: Questioning the relationship between urban sprawl and Obesity’, *Journal of Urban Economics*, 63, pp. 385–404
- Ellison, G., Glaeser, E. and Kerr, W., (2010), ‘What causes industry agglomeration? Evidence from coagglomeration patterns’, *American Economic Review*, 100, pp. 1195–1213.
- ESPON - European Spatial Planning Observatory Network (2006α), ‘*The role of smallland medium-sized town*’, ESPON project 1.4.1, Final Project Report, Luxembourg: ESPON.
- ESPON - European Spatial Planning Observatory Network (2006β), ‘*Study on Urban Functions*’, ESPON project 1.4.3, Final Report, Luxembourg: ESPON
- ESPON (2010), FOCI - *Future Orientations for Cities*, Final Report
- ESPON 1.1.1 (2004), ‘*Potentials for polycentric development in Europe*’, Nordregio/ESPO Monitoring Committee, Stockholm/Luxembourg
- ESPON, (2010), ‘The ESPON 2013 Programme, FOCI: *Future Orientations for Cities*’, Draft final Scientific Report ESPON & ULB, Luxembourg
- ESPON, (2012), ‘*Economic Crisis: Resilience of Regions*’, Inception Report, ESPON & Cardiff University, Luxembourg
- European Commission (2007), ‘*State of European Cities Report*’, Regional Policy Department, Brussels
- European Commission (2013), ‘*Will your City be the European Green Capital?*’,

European Green Capital brochure

- European Commission, (1999), ‘*European Spatial Development Perspective (ESDP)*’, Luxembourg
- European Commission, (2006), ‘*The urban dimension in Community policies for the period 2007-2013*’, Interservice Group on Urban Development, Brussels
- European Commission, (2007), ‘*Europe’s cities on front line of jobs and growth drive*’, Hübner tells ministers in Leipzig’, IP/07/705, Brussels
- European Commission, (2010), ‘*EUROPE 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*’, Brussels
- European Commission, (2011), ‘*Cities of tomorrow: Challenges, visions, ways forward*’ Directorate General for Regional Policy
- European Commission, (2011), ‘*Innovation Union Competitiveness report 2011*’, Research and Innovation, Brussels
- European Commission, (2012), ‘*Position of the European Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in Greece for the period 2014-2020*’, DG Regional Policy, Brussels
- European Environmental Agency - EEA (2006), ‘*Urban sprawl in Europe -The ignored Challenge*’, EEA Report No 10/2006
- European Parliament, (2010), ‘*The Lisbon Strategy 2000 – 2010: An analysis and evaluation of the methods used and results achieved*’, Directorate General for Internal Policies, Brussels
- European Regional Development Fund (2012), ‘*The Urbact Tribune*’, European Union
- Evans A.W. (1990), ‘The assumption of equilibrium in the analysis of migration and interregional differences: a review of some recent research’, *Journal of Regional Science*, 30, pp.515-531
- Evans, A. W. (1985), ‘*Urban Economics, An Introduction*’, Oxford: Blackwell
- Evans, N. (2011), ‘Lost in Translation? The Bristol Accord and the Sustainable Communities Agenda’, *European Journal of Spatial Development*, Refereed article No.44, December 2011

- Ewing, R. (1997), ‘Is Los Angeles-style sprawl desirable?’, *Journal of the American Planning Association*, 63(1), pp. 107–126.
- Fafchamps M. (2012), ‘Development, agglomeration, and the organization of work’, *Regional Science and Urban Economics*, 42, pp. 459–472
- Fagerberg J. (1987), ‘A Technology Gap Approach to Why Growth Rates Differ’, *Research Policy*, 16(2-4), 87-99
- Favaro, J.-M. and Pumain, D. (2011), ‘Gibrat revisited: An urban growth model incorporating spatial interaction and innovation cycles’, *Geographical Analysis*, 43, 261–286
- Feder, G., (1982), ‘On Exports and Economic Growth’, *Journal of Development Economics*, 12: 59-73
- Fielding A. (1982), ‘Counterurbanization in Western Europe’, *Progress in Planning*, no 17, pp.1-52
- Fisher R. and Wassmer R. (1998), ‘Economic Influences on the Structure of Local Government in U.S. Metropolitan Areas’, *Journal of Urban Economics*, 43, pp. 444-471
- Forslid R. and Ottaviano G. (2003), ‘An analytical solvable core-periphery model’, *Journal of Economic Geography*, vol.3, pp. 229-240
- Fota C. (2004) ‘*Economie internațională*’, Ed. Scrisul Românesc, Craiova
- Fratianni M. (2009), ‘The gravity equation in international trade’, in Rugman A. M. (ed.), *The Oxford handbook of international business*: 2nd edition, Oxford: Oxford University Press, 72-89
- Frey W. (1988), ‘The Re-emergence of Core Region Growth: A Return to the Metropolis?’, *International Regional Science Review*, vol.11, pp.261-267
- Friedrichs J. (1993), ‘A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites’, *Urban Studies*, Vol . 30, No . 6, pp. 907-917
- Friedrichs J. (1993), ‘A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites’, *Urban Studies*, Vol . 30, No.6, pp. 907-917
- Fujita M. (2012), ‘Thünen and the New Economic Geography’, *Regional Science and Urban Economics*, 42, pp. 907–912

- Fujita M. and Thisse J.F. (1996), ‘Economics of Agglomeration’, *Journal of the Japanese and International Economies*, vol.10, pp. 339–378
- Fujita M. and Thisse J.F. (1996), ‘Economics of Agglomeration’, *Journal of the Japanese and International Economies*, vol.10, pp. 339–378
- Fujita M. and Thisse J-F (2002), ‘*Economics of Agglomeration: Cities, Industrial Location, and Regional Growth*’, Cambridge University Press.
- Fujita M., Krugman P. and Mori T., (1999), ‘On the evolution of hierarchical urban Systems’, *European Economic Review*, vol. 43, pp. 209-251
- Fujita M., Thisse J-F. (2009), ‘New Economic Geography: An appraisal on the occasion of Paul Krugman's 2008 Nobel Prize in Economic Sciences’, *Regional Science and Urban Economics*, 39, pp.109–119
- Fujita N. (2004), ‘Gunnar Myrdal’s Theory of Cumulative Causation Revisited’, *Economic research Center Discussion paper*, School of Economics, Nagoya University Fro-cho Chikusa-ku, Nagoya, Japan
- Fujita, M. and Krugman, P., (1995) ‘When is the economy monocentric? von Thünen and Chamberlin unified’, *Regional Science and Urban Economics*, 25, pp. 505–528.
- Fujita, M. and Thisse, J.-F. (2002), ‘*Economics Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth*’, Cambridge University Press, Cambridge.
- Fujita, M., Krugman, P. and Mori, T. (1999a), ‘On the evolution of hierarchical urban systems’, *European Economic Review*, 43, pp. 209–251.
- Fujita, M., Krugman, P. and Venables, A.J. (1999b), ‘*The Spatial Economy. Cities, Regions and International Trade*’, The MIT Press, Cambridge (Mass.).
- Funck H. R., (2000), ‘Hard and Soft Determinates in Interregional Competition’ in Batey P., and Friedrich P., (eds), *Regional Competition*, Springer-Verlag Berlin, Germany
- Gabaix X. (1999), ‘Zipf ’s Law for Cities: An Explanation’, *The Quarterly Journal of Economics*, 114, pp. 739–767.
- Gabe T. and Abel J. (2011), ‘Agglomeration of Knowledge’, *Urban Studies*, 48(7), pp. 1353–1371
- Gabe T., Abel J., Ross A. and Stolarick K. (2012), ‘Knowledge in Cities’, *Urban*

*Studies*, 49(6), pp. 1179–1200

- Gaigné C., Riou S. and Jacques-François Thisse J-F. (2012), ‘Are compact cities environmentally friendly?’, *Journal of Urban Economics*, 72, pp. 123–136
- Garcia López, M. A. and Muñiz, I. (2005), ‘The spatial effect of intra-metropolitan agglomeration economies’. *Working Paper* No. 0513, Department of Applied Economics, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Garcia M. (2010), ‘The Breakdown of the Spanish Urban Growth Model: Social and Territorial Effects of the Global Crisis’, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 34.4, pp. 967–80
- Garcia-Lopez M. and Muniz I., (2010), ‘Employment Decentralization: Polycentricity or Scatteration? The Case of Barcelona’, *Urban Studies*, 47(14), pp. 3035–3056
- Garmestan, A. S., and Allen, C. R. (2008), ‘Power laws, discontinuities and regional city size Distribution’, *Journal of Economic Behavior and Organization*, 68, 209–216.
- Gaspar, J. and Glaeser, E. L. (1998), ‘Information Technology and the Future of Cities’, *Journal of Urban Economics*, 43(1), pp. 136-156.
- Geddes, P. (1915/1968), ‘*Cities in Evolution*’, London: Ernest Benn Ltd.
- Getimis P. and Economou D. (1993), ‘Urban restructuring and urban policies in the new Europe’, in Getimis P. and Kafkalas G. *Urban and Regional Development in the New Europe*, pp. 281-302
- Geurs K. and Wee van B. (2006), ‘Ex-post Evaluation of Thirty Years of Compact Urban Development in the Netherlands’, *Urban Studies*, Vol. 43, No. 1, pp. 139–160
- Gibrat, R. (1957), ‘On economic inequalities’, *International Economic Papers*, 7, pp. 53–70.
- Giesen K., Zimmermann A. and Suedekum J. (2010), ‘The size distribution across all cities – Double Pareto lognormal strikes’, *Journal of Urban Economics*, 68, pp. 129–137
- Giffinger R., Haindlmaier G. and Kramar H. (2010), ‘The role of rankings in growing city competition’, *Urban Research & Practice*, 3:3, pp. 299-312
- Giles, D.E.A., J.A. Giles and E. McCann, (1992), ‘Causality, Unit Roots and Export-



- Led Growth: The New Zealand Experience’, *Journal of International Trade and Economic Development*, 2: 195-218
- Gillham O. (2002), ‘*The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*’, Island Press.
  - Gilli F. (2009), ‘Sprawl or Reagglomeration? The Dynamics of Employment Deconcentration and Industrial Transformation in Greater Paris’, *Urban Studies*, 46(7), pp. 1385–1420
  - Gilli F. (2009), ‘Sprawl or Reagglomeration? The Dynamics of Employment Deconcentration and Industrial Transformation in Greater Paris’, *Urban Studies*, 46(7), pp. 1385–1420
  - Gilli F. (2009), ‘Sprawl or Reagglomeration? The Dynamics of Employment Deconcentration and Industrial Transformation in Greater Paris’, *Urban Studies*, 46(7), pp. 1385–1420
  - Glaeser, E. and Kahn, M. (2004), ‘Sprawl and urban growth’, in: V. Henderson and J.-F. Thisse (Eds) *Handbook of Urban and Regional Economics*, Vol. 4, pp. 2481–2527. Amsterdam: North Holland.
  - Glaeser, E. and Shapiro, J. (2003), ‘Urban growth in the 1990s: is city living back?’, *Journal of Regional Science*, 43(1), pp. 139–165.
  - Glaeser, E.L. and Gottlieb, J.D., (2009), ‘The wealth of cities: agglomeration economies and spatial equilibrium in the United States’, *Journal of Economic Literature*, 47, pp. 983–1028.
  - Glaeser, E.L., (2008), ‘*Cities, Agglomeration and Spatial Equilibrium*’, Oxford University Press, Oxford.
  - Glaeser, E.L., and Kerr, W.R., (2009), ‘Local industrial conditions and entrepreneurship: how much of the spatial distribution can we explain?’, *Journal of Economics and Management Strategy*, 18, pp. 623–663
  - Goei, B. de, Burger, M., Oort, F. van and Kitson, M. (2010), ‘Functional polycentrism and urban network development in the greater south east UK: evidence from commuting patterns’, *Regional Studies*, 44, pp. 1149–1170.
  - Gomez L.A.E. and Medina S.J., (2010), ‘Medium-Sized Cities: Polycentric Strategies

- vs the Dynamics of Metropolitan Area Growth’, *Open Urban Studies Journal*, vol. 3, pp. 2-13
- Göran A. (2007), ‘Urban Policy in the Structural Policy of the European Union’, *Cerum Working Paper*, Nr. 21, Centre for Regional Science, Umeå University, Sweden
  - Gordon I. and McCann P. (2000), ‘Industrial Clusters: Complexes, Agglomeration and/or Social Networks?’, *Urban Studies*, Vol. 37, No. 3, pp. 513–532
  - Gordon I.R. (1985), ‘The cyclical sensitivity of regional employment and unemployment differentials’, *Regional Studies*, 19, pp.95-109
  - Gordon, P. and Richardson, H. W. (1997) Are compact cities a desirable planning goal? *Journal of the American Planning Association*, 63(1), pp. 95–106.
  - Gottman, J. (1961), ‘*Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*’, New York: The Twentieth Century Fund.
  - Grafeneder-Weissteiner T. and Prettner K. (2013), ‘Agglomeration and demographic change’, *Journal of Urban Economics*, 74, p. 1–11
  - Grafeneder-Weissteiner T. and Prettner K. (2013), ‘Agglomeration and demographic change’, *Journal of Urban Economics*, 74, p. 1–11
  - Granato J. Inglehart R. and Leblang D. (1996), ‘The effect of cultural values on economic development: theory, hypotheses, and some empirical tests’, *American Journal of Political Science*, 40, 3, 607-631.
  - Green N. (2007), ‘Functional Polycentricity: A Formal Definition in Terms of Social Network Analysis’, *Urban Studies*, Vol. 44, No. 11, pp. 2077–2103
  - Guerin-Pace F. (1995), ‘Rank-size Distribution and the Process of Urban Growth’, *Urban Studies*, vol.32, 551-562
  - Hadar, Y. and Pines, D. (2004), ‘Population growth and its distribution between cities: positive and normative aspects’, *Regional Science and Urban Economics*, 34, pp. 125-154.
  - Hadjimichalis C. (1987), ‘*Uneven Development and Regionalism*’, Croon Helm, London
  - Hadjimichalis C. (2011), ‘Uneven geographical development and socio-spatial justice

- solidarity: European regions after the 2009 financial crisis, *European Urban and Regional Studies*, vol. 18(3), pp. 254–274
- Hair, J.F.Jr., Anderson R.E., Tatham R.L. and Black W.C. (1992), ‘*Multivariate Data Analysis with Readings*’, Macmillan Publishing Company, New York
  - Hall P. (1988), ‘*Cities of Tomorrow*’, Oxford: Blackwell.
  - Hall P. and Hay D. (1980), ‘*Growth Centers in the European Urban System*’, Berkeley: University of California Press
  - Hall R. and Jones C. (1998), ‘Why do Some Countries Produce so Much More Output than Others?’, *The Quarterly Journal of Economics*, 114(1), 83-116.
  - Hall, P. (1993), ‘Forces Shaping Urban Europe’, *Urban Studies*, 30(6), pp. 883-898.
  - Hall, P. (1997), ‘Modelling the post-industrial city’, *Futures*, 29, pp. 311–322.
  - Hall, P. (1997), ‘The Future of the Metropolis and its Form’, *Regional Studies*, 31(3), pp. 211- 220
  - Hall, P. (1999), ‘The future of cities’, *Computers, Environment and Urban Systems*, 23(3), pp. 173-185.
  - Hall, P. and Pain, K. (Eds) (2006), ‘*The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*’, London: Earthscan.
  - Hamnett C. (2004), ‘Economic and social change and inequality in Global Cities: the case of London’, *The Greek Review of Social Research*, 113, pp. 63-80
  - Hanlon B., Vicino T. and Short J.R. (2006), ‘The New Metropolitan Reality in the US: Rethinking the Traditional Model’, *Urban Studies*, Vol. 43, No. 12, pp. 2129–2143
  - Hanushek E. and Kimko D. (2000), ‘Schooling, Labor-Force Quality, and the Growth of Nations’, *American Economic Review*, 90, 1184-1200
  - Hardy, S., Hart, M., Albrechts, L. and Katos, A. (1995), ‘An Enlarged Europe. Regions in Competition?’, *Regional Studies Association*, Jessica Kingsley Publishers, London.
  - Harmon, H.H. (1976), ‘*Modern Factor Analysis*’, Third edition. The University of Chicago press, Chicago.
  - Harris N. (1997), ‘Cities in a global Economy: Structural Change and Policy

- Reactions', *Urban Studies*, vol. 34, 10, pp. 1693-1703
- Harsman, B. (2006), 'Ethnic diversity and spatial segregation in the Stockholm region', *Urban Studies*, 43, pp. 1341–1364.
  - Harvey, D. (1973), *Social justice and the city*, London, Arnold.
  - Harvey, D. (1978), 'The urban process under capitalism: a framework for analysis', *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, pp. 101-131.
  - Harvey, D. (1982), *The Limits to Capital*, Oxford: Basil Blackwell.
  - Harvey, D. (1985), *The Urbanization of Capital*, Oxford: Basil Blackwell.
  - Harvey, J. (1996) *Urban Land Economics*, 4th ed., London: Macmillan.
  - Hassink, R. (2010), 'Regional resilience: theoretical and empirical perspectives, *CJRES special issue paper*.
  - Haussermann, H. and Haila, A. (2005), 'The European city: a conceptual framework and a normative project', in: Y. Kazepov (Ed.) *Cities of Europe: Changing Contexts, Local Arrangements and the Challenge to Urban Cohesion*, pp. 43–65. Oxford: Blackwell.
  - Hayakawa K. (2013), How serious is the omission of bilateral tariff rates in gravity? *Journal of the Japanese and International Economies*, 27: 81-94.
  - Healey P. (2002), 'On Creating the City as a Collective Resource', *Urban Studies*, vol.39, no 10, pp. 1777-1792
  - Heinrich Mäding, (2008), 'European cities: facing common challenges?' *Urban Research & Practice*, 1:3, 230-239
  - Henderson J.V. (1982), 'Industrial bases and city sizes', *American Economic Review*, vol.73, pp.164-168
  - Henderson V. (1997), 'Medium size cities', *Regional Science and Urban Economic*, vol. 27, 583-612
  - Henderson V.J. (1986), 'Efficiency of resource usage and city size', *Journal of Urban Economics*, vol.19, pp.42-70
  - Herrschel T. (2009), 'City regions, polycentricity and the construction of peripheralities through governance', *Urban Research & Practice*, 2:3, pp. 240-250
  - Hesley, R.W. and Strange, W.C. (1990), 'Agglomeration economies and matching in

- a system of cities’, *Regional Science and Urban Economics*, 20, pp. 189–212.
- Hirschman A.O. (1958), ‘The strategy of economic development’, New Haven
  - Holmes T. (1999), ‘How Industries Migrate When Agglomeration Economies Are Important’, *Journal of Urban Economics*, vol. 45, pp. 240–263
  - Holmes T.J. (1999), ‘Scale of Local production and City size’, *American Economic Review: Papers and Proceedings*, 89.2, pp. 317-320
  - Hoover E.M. (1937), ‘*Location theory and the shoe and leather industries*’, Harvard University Press, Cambridge, Mass
  - Hoover E.M. (1948), ‘*The Location of Economic Activity*’, McGraw – Hill, New York
  - Hotelling H. (1929), ‘Stability in Competition’, *Economic Journal*, vol. 33, pp. 41-57
  - Houston D. (2005), ‘Employability, Skills Mismatch and Spatial Mismatch in Metropolitan Labour Markets’, *Urban Studies*, Vol. 42, No. 2, pp. 221–243
  - Hsu W.-T. and Wang P. (2012), ‘Trade, firm selection, and industrial agglomeration’, *Regional Science and Urban Economics*, 42, pp. 975–986
  - Illeris S. (2009), ‘Services and Regional Development’, *Journal of Urban and Regional Analysis*, vol. I, 1, pp.3-15
  - Inglehart R and Baker W.. (2000). “Modernization, cultural change and the persistence of traditional values”, *American sociological review*, 65, 19-51.
  - Ingram G. (1998), ‘Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned?’, *Urban Studies*, vol.35, pp.1019-1035
  - Ioannides, Y. M. and Overman, H. G. (2004), ‘Spatial evolution of the US urban system’, *Journal of Economic Geography*, 4, pp. 131–156.
  - Ioannides, Y. M. and Skouras, S.P. (2009), ‘Zipf’s law for (all) cities: A rejoinder’, *Discussion paper series*, Department of Economics, Tufts University
  - Ipenburg, D. and Lambregts, B. (2001), ‘*Polynuclear Urban Regions in North West Europe: A Survey of Key Actor Views*’, Delft: Delft University Press.
  - Islam N. (1995), “Growth Empirics: A Panel Data Approach”, *Quarterly Journal of Economics*, 110, 1127–1170.
  - Jefferson M. (1939), ‘The Law of the Primate City’, *The Geographical Review*, vol. 29, pp. 226-232

- Jenks M., Burton E. και Williams K. (1996), *'The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, E & FN Spon, London.
- Jennen M. and Verwijmeren P. (2010), 'Agglomeration Effects and Financial Performance', *Urban Studies*, 47(12), pp. 2683–2703
- Jiang Y. and Shen J. (2010), 'Measuring the urban competitiveness of Chinese cities in 2000', *Cities*, 27, pp. 307–314
- Jofre-Monseny J., Marín-López R. and Viladecans-Marsal E. (2011), 'The mechanisms of agglomeration: Evidence from the effect of inter-industry relations on the location of new firms', *Journal of Urban Economics*, vol. 70, pp. 61–74
- Johnson, D. E. (1998), *'Applied Multivariate Methods for Data Analysis'*, Pacific Grove: Duxbury Press.
- Johnson, R. A. and Wichern, W. D. (1998), *'Applied Multivariate Statistical Analysis'*, 4th ed. New Jersey: Prentice Hall.
- Johnson, R. and Wichern, D.W. (2007), *'Applied multivariate statistical analysis'*, Sixth ed. Pearson International Edition
- Jones P. and Evans J. (2012), 'Rescue Geography: Place Making, Affect and Regeneration', *Urban Studies*, 49(11), pp. 2315–2330
- Joreskog K.G. (2003), *'Factor analysis by mires'*, Lincolnwood, IL, Scientific Software International
- Kafkalas G. (1982), 'Location theory and forms of spatial integration: the case of non-fuel minerals', *Urban and Regional Studies working paper*, 28, University of Sussex
- Kaika M. (2012), 'The economic crisis seen from the everyday', *CITY*, vol.16, no. 4, pp. 422-430
- Kaldor, N. (1966), *'Cases of the Slow Rate of Economic Growth of the United Kingdom'*, Cambridge University Press
- Kaldor, N. (1972), 'The Irrelevance of Equilibrium Economics', *Economic Journal*, Vol.82,pp.1237-1255
- Kallioras D. and Petrakos G. (2013), 'The determinants of trade activity among the EU and the ENP countries', *Search Working Paper*, Seventh Framework Programme,

European Commission

- Kantor P. (2010), ‘City futures: politics, economic crisis, and the American model of urban development’, *Urban Research & Practice*, 3:1, 1-11
- Kavoussi, R.M. (1984), ‘Export Expansion and Economic Growth: Further Empirical Evidence’, *Journal of Development Economics*, 14: 241-250
- Klaassen L and Scimeni G. (1981), ‘Theoretical issues in urban dynamics, in Klaassen L., Molle W. and Paelonvk J. (eds), *Dynamics of urban development*. London, Gower, pp. 385-408
- Kloosterman R. and Lambregts B. (2001), ‘Clustering of Economic Activities in Polycentric Urban Regions: The Case of the Randstad Urban Studies, *Urban Studies*, Vol. 38, No. 4, pp. 717–732
- Kloosterman R.C. and Musterd S. (2001), ‘The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda’, *Urban Studies*, Vol. 38, No. 4, pp. 623–633
- Knack S. and Keefer, P. (1997), ‘Does social capital have an economic impact? A crosscountry investigation’, *Quarterly Journal of Economics*, 112, 4,1252-88
- Knox P. and Mayer H. (2009), ‘*Small Town Sustainability: Economic, Social, and Environmental Innovation*’, Birkhauser Verlag, Basel
- Konsolas N., Papadaskalopoulos A., Plaskovitis I. (2001), ‘*Regional Development in Greece*’, Berlin: Springer - Verlag.
- Kostof S. (1991), ‘*The City shaped: Urban patterns and meanings through history*’, Thames and Hudson Ltd, London
- Kotkin J. (2006), ‘Building up the suburbs’, *Newsweek of July 3rd*, pp. 80–81
- Kratke S. (1993), ‘Hierachization of urban regions in the new Europe’, στο Getimis P. and Kafkalas G. (eds) “*Urban and Regional Development in the new Europe*”, Topos Special Series, pp.107-132
- Kratke S. and Taylor P.J. (2004), ‘A world geography of global media cities, *European Planning Studies*’, 12, 459–477.
- Krätke, S. (2011), ‘*The creative capital of cities*’, Chichester: Wiley.
- Krueger A. and Lindhal M. (2001), Education for Growth: Why and For Whom?, *Journal of Economic Literature*, 39(4), pp. 1101-36.

- Krueger, A., (1990), *'Perspectives on Trade and Development'*, Chicago: University of Chicago Press.
- Krugman P. (1991a) Increasing returns and economic geography, *Journal of Political Economy*, vol.99, 483–499.
- Krugman P. (1996), 'Confronting the Mystery of Urban Hierarchy', *Journal of the Japanese and International Economies*, 10, pp. 399–418
- Krugman P. (1996), 'Confronting the Mystery of Urban Hierarchy', *Journal of the Japanese and International Economies*, vol. 10, pp. 399-418
- Krugman, P. (1993), 'The hub effect: or, threeness in international trade. In: Ethier, W.J., Helpman, E., Neary, J.P. (Eds.), *Theory, Policy and Dynamics in International Trade: Essays in Honor of Ronald Jones*. Cambridge University Press, Cambridge (Mass.), pp. 29–37.
- Krugman, P. (1995), *'Development, Geography, and Economic Theory'*, The MIT Press, Cambridge (Mass.).
- Krugman, P. (1998), 'Space: the final frontier', *Journal of Economic Perspectives*, 12 (2), pp. 161–174
- Krugman, P., Venables, A. (1995), 'Globalization and the inequality of nations', *Quarterly Journal of Economics*, 110, pp. 857–880.
- Krugman, P.R. (1991a), 'Increasing returns and economic geography', *Journal of Political Economy*, 99, pp. 483–499.
- Krugman, P.R. (1991b), *'Geography and Trade'*, The MIT Press, Cambridge (Mass.).
- Kunst, R.M. and D. Marin, (1989), 'On Exports and Productivity: A Causal Analysis', *Review of Economics and Statistics*, 71: 699-703
- Kunzmann K. (2007), 'Urban Germany: the Future will be different', in (eds) Van den Berg, Braun and Van der Meer, *National Policy Responses to Urban Challenges in Europe*, Ashgate, pp. 169-192
- Laborde P. (1994), 'The spatial evolution of Western European cities, 1950-1990', in Blackwell M. and Williams A. (eds) *The European challenge: geography and development in the European Community*, Oxford University press, pp. 109-126
- Lausen J.R. (1969), 'On growth poles', *Urban Studies*, vol.6, pp.137-161



- Lee S. (2011), ‘Metropolitan Growth Patterns and Socio-Economic Disparity in Six US Metropolitan Areas 1970–2000’, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 35.5, pp. 988–1011
- Lee S., Gook Seo J. and Webster C. (2006), ‘The Decentralising Metropolis: Economic Diversity and Commuting in the US Suburbs’, *Urban Studies*, Vol. 43, No. 13, pp. 2525–2549
- Lefebvre H. (1967), *"Le droit a la ville"*, Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (1972), *'La pensée marxiste et la ville'*, Paris, Casterman.
- Lefebvre, H. (1991), *'The Production of Space'*, Translated by D. Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell.
- Leipzig Charter, (2007), *'Leipzig Charter on Sustainable European Cities'*, Final Draft (02 May 2007).
- Lember V., Kalvet T. and Kattel R. (2011), ‘Urban Competitiveness and Public Procurement for Innovation’, *Urban Studies*, vol. 48(7), pp. 1373–1395
- Lember V., Kalvet T. and Rainer Kattel (2011), ‘Urban Competitiveness and Public Procurement for Innovation’, *Urban Studies*, 48(7), pp. 1373–1395
- Lensink W. and Morrissey O. (2006), ‘Foreign Direct Investment: Flows, Volatility and the Impact on Growth’, *Review of International Economics*, 14(3), pp. 478-493.
- Leondidou L. (1993), ‘Postmodernism and the City: Mediterranean Versions’, *Urban Studies*, Vol. 30, No. 6, 949-965
- Leondidou L. (1994), ‘Mediterranean Cities: divergent trends’, in a United Europe, in Blacksell M. and Williams A. (eds) *The European Challenge: geography and development in the European Community*, Oxford University Press, pp. 127-148
- Lever W. and Champion A. (1996), ‘The urban development cycle and the economic system’, in Lever W and Bailly A. (eds) *The spatial impact of economic changes in Europe*, pp. 204-227. Adlershot: Avebury
- Levy, M. (2009), ‘Gibrats’s Law for (all) cities: Comment’, *American Economic Review*, 99, 1672–1675.
- Lichtenberg F. (1992), ‘R&D Investment and International Productivity Differences’, *NBER Working Paper*, No. 4161.

- Lipietz A. (1977), *‘Le Capital et son Espace’*, Editions Maspero, Paris
- Lobo J. and Smole D.P. (2002), ‘Stratification and Spatial Segregation of Human Capital as Determinants of Metropolitan Productivity in the United States’, *Urban Studies*, Vol. 39, No. 3, pp. 529–547
- Lock D. (1995), ‘Room for more within city limits?’, *Town and Country Planning*, 64(7): 173-176.
- Losch, A. (1940), *‘The Economics of Location’*, Fischer, Jena; English translation, Yale Univ. Press, New Haven, 1954.
- Lucas, R. (1988), ‘On the mechanics of economic development’, *Journal of Monetary Economics*, 22, pp. 3–42.
- Luck. D. J. and Rubin, R. S. (1987), *‘Marketing Research’*, 7th Edition, p. 23, Prentice- Hall International
- Madden J. (2003), ‘The Changing Spatial Concentration of Income and Poverty among Suburbs of Large US Metropolitan Areas’, *Urban Studies*, Vol. 40, No. 3, pp. 481–503
- Malevergne, Y., Pisarenko, V. and Sornette, D. (2011), ‘Testing the Pareto against the lognormal distributions with the uniformly most powerful unbiased test applied to the distribution of cities’, *Physical Review E*, 83
- Maloutas T. (2004), ‘Segregation and residential mobility’, *European Urban and Regional Studies*, 11(3): 195–211
- Maloutas, T. (2007), ‘Segregation, social polarization and immigration in Athens during the 1990s: theoretical expectations and contextual difference’, *International Journal of Urban and Regional Research*, 31, pp. 733–758.
- Manninen A. (2008), ‘Monitoring urban change and identifying future potentials: the case of the European Urban Audit and the State of European Cities Report’, *Urban Research & Practice*, 1:3, 222-229
- Manninen A. (2008), ‘Monitoring urban change and identifying future potentials: the case of the European Urban Audit and the State of European Cities Report’, *Urban Research & Practice*, 1:3, pp. 222-229
- Marcuse. P. and Kempen, R. Van (2000), *‘Globalising Cities’*, Oxford: Blackwell.

- Marin, D., (1992), ‘Is the Export-Led Growth Hypothesis Valid for Industrialized Countries?’, *The Review of Economics and Statistics*, 74: 678-688
- Markusen A. and Schrock G. (2006), ‘The Distinctive City: Divergent Patterns in Growth, Hierarchy and Specialisation’, *Urban Studies*, Vol. 43, No. 8, pp. 1301–1323
- Marshall A. (1920), ‘*Principles of Economics*’, (8th edition), Macmillan, London
- Martin P. and Ottaviano G. (1999), ‘Growing locations: Industry location in a model of endogenous growth’, *European Economic Review*, 43 (2), 281–302.
- Martin R. (2004), “Competitiveness, Productivity and Economic Growth across the European Regions”, *Regional Studies*, 38: 1045-1067
- Martinez – Fernandez C., Audirac I., Fol S. and Cunningham – Sabot E. (2012), ‘Shrinking Cities: Urban Challenges of Globalization’, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36,2, pp. 213-225
- Massey D. (1973), ‘Towards a critique of industrial location theory’, *Antipode*, 5 (No.3), pp. 33-39
- Masters W. and McMillan M. (2001), Climate and Scale in Economic Growth, *Journal of Economic Growth*, 6, 167-186.
- Matei, A. and Savulescu, C. (2009), ‘Enhancing the efficiency of local government in the context of reducing the administrative expenditures’, *Munich Personal RePEc Archive*
- McCann, P. and Shefer, D. (2004), ‘Location, agglomeration and infrastructure’, *Papers in Regional Science*, 83, pp. 177-196.
- McCann, P. and Sheppard, S. (2003), ‘The Rise, Fall and Rise Again of Industrial Location Theory’, *Regional Studies*, 37 (6&7), pp. 649-663.
- McDonald J.F. (1997), ‘Fundamentals of Urban Economics’, Prentice Hall, New Jersey
- Matsuo M. (2011), ‘US Metropolitan Spatial Structure and Labour Accessibility’, *Urban Studies*, 48(11), pp. 2283–2302
- McDonald, J. F. and McMillen, D. P. (2000), ‘Employment subcenters and subsequent real estate development in suburban Chicago’, *Journal of Urban Economics*, 48(1), pp. 135–157.
- McMillen D. and Smith S. (2003), ‘The number of sub centers in large urban areas’,

*Journal of Urban Economics*, vol.53, pp.321-338

- Meijer M., (1993), ‘Growth and Decline of European Cities: Changing Positions of Cities in Europe’, *Urban Studies*, Vol. 30, No. 6, pp 981-990
- Meijers E. (2005), ‘Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?’ *Urban Studies*, Vol. 42, No. 4, 765–781
- Meijers, E. (2008), ‘Measuring polycentricity and its promise, *European Planning Studies*, 16, pp. 1313–1323.
- Meijers, E. and Burger, M. (2010), ‘Spatial structure and productivity in US metropolitan areas’, *Environment and Planning A*, 42, pp. 1383–1402.
- Metaxas T. (2010), “Cities Competition, Place Marketing and Economic Development in South Europe: The Barcelona case as FDI destination”, *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, vol. 5(14): 5-19
- Michalopoulos, D. and K. Jay, (1973), ‘Growth of Exports and Income in the Developing World: A Neo-classical View’, *Discussion Paper No. 28*, Agency for International Development, Washington, D.C
- Mills E. and Labuele L.S. (1995), ‘Projecting Growth of Metropolitan Areas’, *Journal of Urban Economics*, vol.37, pp.344-360
- Minhas R. and Jacobs E. (1996), ‘Benefit segmentation by factor analysis: an improved method of targeting customers for financial services’, *International Journal of Bank Marketing*, 143, pp. 3-13
- Modarres A. and Kirby A. (2010), ‘The suburban question: Notes for a research program’, *Cities*, vol. 27, pp. 114–121
- Moomaw R. (1988), ‘Agglomeration Economies: Localization or Urbanization?’, *Urban Studies*, vol.25, pp.150-161
- Moomaw R. (1998), ‘Agglomeration economies: Are they exaggerated by industrial aggregation?’, *Regional Science and Urban Economics*, 28, pp. 199–211
- Moomaw R. (1998), ‘Agglomeration economies: Are they exaggerated by industrial aggregation?’, *Regional Science and Urban Economics*, vol.28, pp.199-211
- Moomaw R. and Shatter A. (1996), ‘Urbanization and Economic Development: A

- Bias towards Large Cities?’, *Journal of Urban Economics*, vol.40, pp.13-37
- Moreno-Monroy, A. (2012), ‘Critical Commentary. Informality in Space: Understanding Agglomeration Economies during Economic Development’, *Urban Studies*, 49(10), pp. 2019–2030
  - Morris A.E.J. (1994), ‘*History of Urban form before the Industrial Revolutions*’, 3rd edition, Longman Scientific and Technical, Longman Group U.K Ltd, Essex, England
  - Morrison F.D. (1991), ‘*Multivariate Statistical Methods*’, McDraw-Hill, New York
  - Moser, Sir Claus and Kalton, G. (1977), ‘*Survey Methods in Social Investigation*’, London: The English Language Book Society and Heinemann Educational Books
  - Moses L.N. (1958), ‘Location and the Theory of Production’, *Quarterly Journal of Economics*, 78, pp. 259-272
  - Mossay P. (2006), ‘The core-periphery model: A note on the existence and uniqueness of short-run equilibrium’, *Journal of Urban Economics*, vol. 59, pp. 389–393
  - Mudu, P. (2006), ‘Patterns of segregation in contemporary Rome’, *Urban Geography*, 27, pp. 422–440.
  - Mulligan G. and Crampton J. (2005), ‘Population growth in the world’s largest cities’, *Cities*, Vol. 22, No. 5, p. 365–380
  - Mumford L. (1994), ‘*The City in History*’, Penguin Books, Harmondsworth, Mddx, England
  - Munoz F. (2003), ‘Lock living: Urban sprawl in Mediterranean cities’, *Cities*, Vol. 20, No. 6, p. 381–385
  - Munoz F. (2003), ‘Lock living: Urban sprawl in Mediterranean cities’, *Cities*, Vol. 20, No. 6, pp. 381–385
  - Musterd S. and Ostendorf W., (2008), ‘Integrated urban renewal in The Netherlands: a critical appraisal’, *Urban Research & Practice*, Vol. 1, No. 1, pp. 78–92
  - Musterd, S. (2005), ‘Social and ethnic segregation in Europe: levels, causes and effects’, *Journal of Urban Affairs*, 27, pp. 331–348.
  - Musterd, S. and Zelm, I. Van (2001), ‘Polycentricity, households and the identity of places’, *Urban Studies*, 38(4), pp. 679–696.

- Myrdal G. (1957), *'Economic Theory and Underdeveloped Regions'*, Duckworth, London
- Myrdal G. (1958), *'Value in Social Theory'*, Routledge and Kegan Paul.
- Myrdal G. (1960), *'Beyond the Welfare State'*, Gerald Duckworth.
- Myrdal G. (1961), *'Monetary Equilibrium'*, Augustus M. Kelly, (first Published in 1939).
- Myrdal G. (1996), *'An American Dilemma'* (with a new introduction by Sissela Bok.), Transaction, (first published in 1944 by Harper and Row).
- Newman P. (2000), 'Urban form and environmental performance' in *'Achieving sustainable urban form'*, Edited by K. Williams, E. Burton and M. Jenks, pp. 46-53. London: E & FN Spon.
- Newman P. and Kenworthy J. (1989), *'Cities and automobile dependence: a sourcebook'*, Aldershot, Hants., England.
- Newman M. (2005), 'The Compact City Fallacy', *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 25:11-26
- Newton I. (1687/1846), *'Mathematical principles of natural philosophy'*, New York: Daniel Adee (translated by Motte A.).
- Nissan E. and Carter G. (1999), 'Spatial and temporal Metropolitan and Nonmetropolitan trends in income inequality', *Growth and Change*, vol. 30, pp. 407-429
- Nosoohi I. and Zeinal-Hadamani A. (2011), 'Urban Planning with the aid of Factor Analysis approach: the case of Isfahan Municipality', *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, Volume 6, Issue 1, pp. 56-69
- O'Sullivan, A. (2000), *'Urban Economies'*, 4th edition. Boston, MA: McGraw-Hill.
- O'Sullivan, A. (2007), *'Urban Economics'*, 7th ed., New York: McGraw Hill.
- Office of the Deputy Prime Minister, (2006), 'UK Presidency EU Ministerial Informal on Sustainable Communities', *Policy Papers*, Queen's Printer and Controller of Her Majesty's Stationery Office, London
- Okabe A. (2005), 'Towards the Spatial Sustainability of City-regions: A Comparative Study of Tokyo and Randstadin' in *'Future forms and design for sustainable cities'*

edited by M. Jenks , N. Dempsey, Architectural press

- Olfert M. and Stabler J. (1999), ‘Multipliers in a Central Place Hierarchy’, *Growth and Change*, vol. 30, pp. 288-302
- Oliveira C. and Breda-Vazquez I. (2012), ‘Creativity and Social Innovation: What Can Urban Policies Learn from Sectoral Experiences?’, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 36.3, pp. 522–38
- Ottaviano G. (2012), ‘Agglomeration, trade and selection’, *Regional Science and Urban Economics*, 42, pp. 987–997
- Ottaviano G. and Thisse J-F. (2004), ‘Agglomeration and Economic Geography’, *Handbook of Regional and Urban Economics*, Volume 4. Edited by J.V Henderson and J.E Thisse, pp. 2564-2604
- Ottaviano, G.I.P., Tabuchi, T. and Thisse, J.-F. (2002), ‘Agglomeration and trade revisited’, *International Economic Review*, 43, pp. 409–436.
- Page S. and Phillips B., (2003), ‘Telecommunications and urban design’, *CITY*, vol. 7, no. 1, p. 73-94
- Pain, K. (2008), ‘Examining 'Core-Periphery' Relationships in a Global City-Region: The Case of London and South East England’, *Regional Studies*, 42:8, pp. 1161-1172
- Panayides A. and Kern C.R. (2005), ‘Information Technology and the Future of Cities: An Alternative Analysis’, *Urban Studies*, Vol. 42, No. 1, pp. 163–167
- Parkinson M. (2007), ‘United Kingdom: The changing landscape of English urban policy’, in (eds) Van den Berg, Braun and Van der Meer, *National Policy Responses to Urban Challenges in Europe*, Ashgate
- Parr J. (1985), ‘A note on the size distribution of cities over time’, *Journal of Urban Economics*, vol.18, pp.199-212
- Parr J. (2002), ‘The location of economic activity. Central place theory and the wider urban system’, in P. McCann (ed), *Industrial Location Economics*, Edward Elgar, Cheltenham
- Parr J. and Budd L. (2000), ‘Financial Services and the Urban System: An Exploration’, *Urban Studies*, Vol. 37, No. 3, pp. 593–610
- Parr J. B. (1999), ‘Growth-Pole Strategies in Regional Economic Planning: A

- Retrospective View. Part I: Origins and Advocacy', *Urban Studies*, 36(7): 1195-1215.
- Parr J.B. (2004), 'The Polycentric Urban Region: A Closer Inspection', *Regional Studies*, Vol. 38.3, pp. 231–240
  - Pavleas S. and Petrakos G. (2005), 'The Greek System of Urban Centers: Trends of Concentration or Deconcentration?' in Kokkosis H. and Psycharis Y. (eds): *Regional Development in Greece: Trends and Prospects*, Volos: University of Thessaly Press, 231-248 (in Greek).
  - Pavleas S., Petrakos G. and Anagnostou A. (2005), 'The Greek Urban System: Concentration or Deconcentration, and estimation of metropolitan concentration', in 'The City and the Region', eds Frank Eckardt and Dieter Hassenpflug, pp.117-142, Peter Lang, Germany
  - Perrons D. (2009), 'Migration: Cities, Regions and Uneven Development', *European Urban and Regional Studies*, vol. 16, pp. 219-223
  - Perroux F. (1950), 'Economic Space, Theory and Applications', *Quarterly Journal of Economics*, 64, pp. 89-104
  - Perroux F. (1955), 'Note sur les notion de pole de croissance', *Economie Appliquee*, 7(1-2): 307-320.
  - Perroux F. (1961), 'La Firme Motrice dans une Region et la Region Motrice', στο: *Théorie et Politique de l'Expansion Regional*, Liege: Bibliotheque de l'Institut de Science Economique de l'Universitae de Liege, 301-327.
  - Petrakos G. (1992), 'Urban Concentration and Agglomeration Economics: Re-examining the Relationship', *Urban Studies*, 29(8), pp. 1219-1230.
  - Petrakos G. (1997), 'Industrial structure and change in the European Union: Comparative analysis and implications for Transition economies', *Eastern European Economics*, vol. 35, no.2, pp. 41-63
  - Petrakos G. and Brada J. (1989), 'Metropolitan concentration in Developing countries', *Kyklos*, vol.18, 4, pp.557-578
  - Petrakos G. and Economou D. (2004), 'Spatial Asymmetries in Southeastern Europe', *Journal of Economic Asymmetries*, 2(1), pp. 127-149.
  - Petrakos G. και Artelaris P. (2008) "Regional Inequalities in Greece", στο: H.



- Coccosis και Y. Psycharis (επ.), *Regional Analysis and Policy. The Greek Experience*, Heidelberg: Physica-Verlag, 121-139.
- Petrakos, G. and Artelaris, P. (2009) “European regional convergence revisited: A Weighted Least Squares approach”, *Growth and Change*, 40(2): 314-331.
  - Petrakos, G., Kallioras, D. and Anagnostou, A. (2011) ‘Regional convergence and growth in Europe: understanding patterns and determinants,’ *European Urban and Regional Studies*, 18(4), pp. 375-391.
  - Petrakos, G., Rodriguez-Pose, A., Rovolis, A. (2005) ‘Growth, Integration and Regional Inequalities in Europe’, *Environment and Planning A*, 37(10): 1837-1855.
  - Pierson, P., (2000a), ‘Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics.’ *American Political Science Review*, 94:251-67.
  - Piscitello, L., and Sgobbi, F., (2004) ‘Globalisation, E-Business and SMEs: Evidence from Italian District of Prato’, *Small Business Economics*, vol. 22, pp. 333-347
  - Pison, G., Rousseeuw, J.P Filmoser, P and Croux, C., (2003) ‘Robust Factor Analysis’, *Journal of Multivariate Analysis*, vol.84, pp. 145-172
  - Popescu C. and Gavris A., (2012), ‘The impact of the economic crisis in the ITC industry – evidence from Bucharest’, *Journal of Urban and Regional Analysis*, vol. IV 1 p. 35-49
  - Popescu C. and Gavris A., (2012), ‘The impact of the economic crisis in the ITC industry – evidence from Bucharest’, *Journal of Urban and Regional Analysis*, vol. IV 1 p. 35-49
  - Porter, M.E. (1985), ‘*Competitive Advantage*’, Free Press, New York, 1985.
  - Porter, M.E. (ed.) (1986), ‘*Competition in Global Industries*’, Harvard Business School Press, Boston, 1986.
  - Porter, M.E. (1987), ‘*From Competitive Advantage to Corporate Strategy*’, Harvard Business Review, May/June 1987, pp 43–59.
  - Porter, M.E. (1990, 1998), ‘*The Competitive Advantage of Nations*’, Free Press, New York, 1990.
  - Porter, M.E. (1991), ‘Towards a Dynamic Theory of Strategy’, *Strategic Management Journal*, 12 (Winter Special Issue), pp. 95–117.

- Portugali, J. (2000), ‘*Self-organization and the city*’, New York: Springer.
- Pratschke J. and Morlicchio E. (2012), ‘Social Polarisation, the Labour Market and Economic Restructuring in Europe: An Urban Perspective’, *Urban Studies*, 49(9), pp. 1891–1907
- Pre’teceille, E. (2009), ‘La se’gre’gation ethno-raciale a-t-elle augmente’ dans la me’tropole parisienne?’, *Revue franc xaise de sociologie*, 50, pp. 489–519.
- Priemus, H. and Hall, P. (2004), ‘Multifunctional Urban Planning of Mega-City-Regions’, *Build Environment*, 30(4), pp. 338-349.
- Pritchett L. (2001), ‘Where has all the education gone?’, *World Bank Economic Review*, 15, 367-91.
- Puga D. (1998), ‘Urbanization Patterns: European versus Less Developed Countries’, *Journal of Regional Science*, vol.38, no.2, pp. 231-252
- Puga, D., (2010), ‘The magnitude and causes of agglomeration economies,’ *Journal of Regional Science*, 50, pp. 203–219.
- Pugh, C. (1997), ‘Poverty and progress? Reflections on housing and urban policies in developing countries, 1976–96’, *Urban Studies* 34, pp. 1547–1595.
- Quah, D. (1993), “Galton’s Fallacy and Tests of the Convergence Hypothesis”, *Scandinavian Journal of Economics*, 95(4), 427–443.
- Ram, R., (1987), ‘Exports and Economic Growth in Developing Countries: Evidence from Time-Series and Cross-section Data,’ *Economic Development and Cultural Change*, 36: 51-72
- Rana, P.B., (1988), ‘Exports, Policy Changes and Economic Growth in Developing Countries after the 1973 Oil Shock: Comment,’ *Journal of Development Economics*, 18: 261-264
- Ranci C. (2011), ‘Competitiveness and Social Cohesion in Western European Cities’, *Urban Studies*, vol.48 (13), pp. 2789–2804,
- Rast J. (2012), ‘Why History (Still) Matters: Time and Temporality in Urban Political Analysis’, *Urban Affairs Review*, 48, pp. 13– 36
- Reckien D. and Martinez – Fernandez C. (2011), ‘Why do Cities shrink?’, *European Planning Studies*, vol. 19,8, pp. 1375-1397

- Reed W.J. (2002), 'On the Rank-Size Distribution for Human Settlements', *Journal of Regional Science*, Vol. 42, No. 1, pp. 1–17
- Remy J. (1966), *La ville: phenomena economique*, Les editions Vie Ouvriere, Brussels
- Rerat P. (2012), 'The New Demographic Growth of Cities: The Case of Reurbanisation in Switzerland', *Urban Studies*, 49(5), pp. 1107–1125
- Richardson, H. and Gordon, P. (1999), 'Is sprawl inevitable? Lessons from abroad'. Paper presented at the 41st Association of Collegiate Schools of Planning Conference, Chicago, IL, November.
- Rodriguez-Pose A. and Zademach H-M. (2003), 'Rising Metropoli: The Geography of Mergers and Acquisitions in Germany', *Urban Studies*, Vol. 40, No. 10, pp. 1895–1923
- Rodrik D. Subramanian A. and Trebbi F. (2002), 'Institutions rule: the primacy of institutions over geography and integration in economic development', *NBER Working Paper no. 9305*.
- Rogerson, P., (2001) *Statistical Methods for Geography*, London, Sage
- Rosen, S. (1983), 'Specialization and human capital', *Journal of Labor Economics*, 1(1), pp. 43–49.
- Rosenberg M. (1998), *The Handy Geography Answer Book*, Visible Ink Press
- Rosenblat C. and Pumain D. (1993), 'The location of multinational firms in the European urban system', *Urban Studies*, vol.30, pp.1691-1709
- Rosenthal, S. and Strange, W.C., (2001), 'The determinants of agglomeration', *Journal of Urban Economics*, 50, pp. 191–229
- Rossen K. and Resnick M. (1980), 'The size distribution of cities: An examination of the Pareto Law and Primacy', *Journal of Urban Economics*, vol.8, pp.165-186
- Rozenblat C. (2010), 'Opening the Black Box of Agglomeration Economies for Measuring Cities' Competitiveness through International Firm Networks', *Urban Studies*, vol.47(13), pp. 2841–2865
- Sachs J. and Warner A. (2001), 'The curse of natural resources', *European Economic Review*, 45, pp. 827-838

- Sala-i-Martin X. (1996) "The Classical Approach to Convergence Analysis", *Economic Journal*, 106: 1019–1036.
- Sala-i-Martin, X. (1997), 'I Just Ran Two Million Regressions', *American Economic Review*, Papers and Proceedings, 87(2), pp. 178-183.
- Saratsis Y., Kotios A., and Galanos G., (2012), 'Greek economic crisis and its impact on regional development and policy', Paper presented in the 52nd European Congress of the Regional Science Association, 21st – 25th August 2012, Bratislava, Slovakia.
- Sassen, S. (1991), 'The Global City: New York, London, Tokyo', Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2000), 'Cities in a world economy', second edition, Sociology for a new century, London, New Delhi
- Sassen, S. (2002), 'Global cities and diasporic networks: microsites in global civil society', in: M. GLASIUS, M. KALDOR and H. ANHEIER (Eds) *Global Civil Society* 2002, pp. 217–240. Oxford: Oxford University Press.
- Sato Y., and Yamamoto K., (2005), 'Population concentration, urbanization, and demographic transition', *Journal of Urban Economics*, 58, p. 45–61.
- Sayer A. (1982), 'Explanation in economic geography: abstraction versus generalization', *Progress in Human Geography*, 6(1), pp. 68-88
- Schafer R. (1978), 'Metropolitan Form and Demographic Change', *Urban Studies*, vol. 15, pp. 23-33
- Scott, A. (2008), 'Social economy of the metropolis: Cognitive-cultural capitalism and the global resurgence of cities', Oxford: Oxford University Press.
- Serletis, A., (1992), 'Export Growth and Canadian Economic Development', *Journal of Development Economics*, 38, pp. 133-145
- Sharma S. (1995), 'Applied Multivariate Techniques', New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Shearmur R. (2012), 'Are cities the font of innovation? A critical review of the literature on cities and innovation,' *Cities*, vol. 29, pp. 9–18
- Shearmur R., Coffey W., Dube´ C. and Barbonne R. (2007), 'Intrametropolitan Employment Structure: Polycentricity, Scatteration, Dispersal and Chaos in Toronto,

- Montreal and Vancouver, 1996–2001’, *Urban Studies*, Vol. 44, No. 9, pp. 1713–1738
- Shearmur, R. (2007), ‘The new knowledge aristocracy: The creative class, mobility and urban growth’, *Work Organisation, Labour and Globalization*, 1(1), pp. 31–47.
  - Shen L., Peng Y., Zhang X., and Wuc Y. (2012), ‘An alternative model for evaluating sustainable urbanization’, *Cities*, 29, pp. 32–39
  - Simmel, G. (1903), ‘*Die Grossstädte und das Geistesleben*’, Di Groosstadt. T. Petermann. Zahnsch.
  - Simmie J. (2003), ‘Innovation and Urban Regions as National and International Nodes for the Transfer and Sharing of Knowledge’, *Regional Studies*, Vol. 37.6&7, pp. 607–620
  - Simon C. (1998), ‘Human Capital and Metropolitan Growth’, *Journal of Urban Economics*, vol. 43, pp.223-243
  - Sjoberg G. (1965), ‘*The origin and Evolution of Cities*’, Scientific American, Sept. 1965
  - Smith D. (1971), ‘*Industrial Location: An economic Geographical Analysis*’, New York: Wiley International
  - Soja E. (2000), ‘*Post-metropolis. Critical Studies of Cities and Regions*’, Blackwell, London.
  - Sonn J.W. and Park I.K. (2011), ‘The Increasing Importance of Agglomeration Economies Hidden behind Convergence: Geography of Knowledge Production’, *Urban Studies*, 48(10) pp. 2180–2194
  - Soo, K., (2005), ‘Zipf’s law for cities: a cross-country investigation’, *Regional Science and Urban Economics*, 35, pp. 239–263.
  - Spiekermann, K. and Wegener, M. (2004), ‘How to measure polycentricity?’ *Paper given at ESPON 1.1.3 Project Meeting*, Warsaw, Poland, June.
  - Stein, C. S. (1964), ‘A regional pattern for dispersal’, *Architectural Record*, September, pp. 205–206.
  - Stilwell F. and Primrose D. (2010), ‘Economic Stimulus and Restructuring: Infrastructure, Green Jobs and Spatial Impacts’, *Urban Policy and Research*, 28:1, pp. 5-25

- Storper M. (2010), ‘Why Does a City Grow? Specialisation, Human Capital or Institutions?’, *Urban Studies*, vol. 47(10). pp. 2027–2050,
- Storper, M. (1997), ‘*The Regional World. Territorial Development in a Global Economy*’. New York: Guilford Press.
- Strange W., Hejazi W. and Tang J. (2006), ‘The uncertain city: Competitive instability, skills, innovation and the strategy of agglomeration’, *Journal of Urban Economics*, 59, pp. 331–351
- Suarez - Villa L. (1988), ‘Metropolitan Evolution, Sectoral Economic Change and City Size Distribution’, *Urban Studies*, 25, pp. 1-20
- Tabuchi T., and Thisse J-F. (2011), ‘A new economic geography model of central places’, *Journal of Urban Economics*, 69, pp. 240–252
- Tabuchi T., and Thisse J-F. (2011), ‘A new economic geography model of central places’, *Journal of Urban Economics*, 69, pp. 240–252
- Taylor P.J. (2005), ‘Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks’, *Urban Studies*, Vol. 42, No. 9, 1593–1608
- Terra, S. (2009), ‘*Zipf’s Law for cities. On a new testing procedure*’, Centre d’ Études et de Recherches Sur le Développement International (Etudes et documents E 2009. 20).
- Tinbergen J. (1962) (ed.), ‘*Shaping the world economy*’, New York: The Twentieth Century Fund
- Tolley G. and Crihfield J. (1987), ‘City Size and Place as Policy Issues’, *Handbook of Regional and Urban Economics*, Volume II, Edited by E.S. Mills, Elsevier Science Publishers B.V.
- Toner, P. (1999), ‘*Main Currents in Cumulative Causation: The Dynamics of Growth and Development*’, Macmillan
- Tönnies, F (1887), ‘*Gemeinschaft und Gesellschaft*’, Fues’s Verlag
- Topel R. (1999), ‘Labor Markets and Economic Growth, in Ashenfelter O. and Card D. (eds.) *Handbook of Labor Economics*, Elsevier, Amsterdam, 2943-2984.
- Tsai Y.- H. (2005), ‘Quantifying Urban Form: Compactness versus ‘Sprawl’, *Urban Studies*, Vol. 42, No. 1, pp. 141–161
- Turnbull G. (2004), ‘Urban growth controls: transitional dynamics of development

- fees and growth boundaries’, *Journal of Urban Economics*, 55, pp. 215–237
- Turok I. and Mykhnenko V. (2008), ‘Resurgent European cities?’, *Urban Research & Practice*, vol.1:1, pp. 54-7
  - Tyler, G.W., (1981), ‘Growth and Export Expansion in Developing Countries: Some Empirical Evidence’, *Journal of Development Economics*, 9: 121-130
  - Ulku, H. (2004), ‘R&D Innovation and Economic Growth: An Empirical Analysis’, *IMF Working Paper 185*.
  - United Nations (2010), ‘*World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*’, Department of Economic and Social Affairs, Population Division
  - URBACT (2010), ‘*Urbact Cities facing the Crisis*’, European Regional Development Fund, European Union
  - URBACT II - The Urban Development Network Programme (2011), ‘*An Exchange and learning programme for cities*’, European Commission, European Regional Development Fund 2007 – 2013
  - URBACT II, (2010), ‘*Contribution to the 5th Cohesion Report: Cities supporting the EU 2020 strategy and cohesion policy*’, European Regional Development Fund
  - URBACT, (2012), ‘*Together: Final Report*’, Together – Territories of Coresponsibility
  - Urban F., (2002), ‘Small Town, Big Website? Cities and their Representation on the Internet’, *Cities*, vol.19, pp. 49-59
  - Urban, (2003), ‘*Ex-post Evaluation Urban Community Initiative*’, Final report, 2003
  - US Federal Register – Office of Management and Budget (2000), ‘*Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: Notice*’, Washington DC.
  - Vamvakidis A. (2002), ‘How Robust is the Growth-Openness Connection? Historical Evidence’, *Journal of Economic Growth*, 7, pp. 57–80
  - Vandermotten C., Halbert L., Roelandts M. and Cornut P. (2008), ‘European Planning and the Polycentric Consensus: Wishful Thinking?’ *Regional Studies*, Vol. 42.8, pp. 1205–1217
  - Vernon R. (1966), ‘International Investment and International Trade in the Product Cycle’, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 80, pp. 190-207

- Vining D. and Kontuly T. (1978), 'Population dispersal from major metropolitan regions: an international comparison', *International Regional Science Review*, vol.3, pp.49-74
- Vining D. and Pallone R. (1982), 'Migration between core and peripheral regions: a description and tentative explanation of the patterns in 22 countries', *Geoforum*, vol.13, pp.339-410
- Vranken J. (2011), '*Social Challenges of Cities of Tomorrow*', European Commission, Directorate General for Regional Policy
- Waitt G. and Gibson C. (2009), 'Creative Small Cities: Rethinking the Creative Economy in Place', *Urban Studies*, vol. 46(5&6), pp.1223–1246
- Waitt, G. (2006), 'Creative small cities: cityscapes, power and the arts', In D. Bell and M. Jayne (eds.), *Small cities: urban life beyond the metropolis*, Routledge, London.
- Wang M., Kleit R.G., Cover J. and Fowler C.S. (2012), 'Spatial Variations in US Poverty: Beyond Metropolitan and Nonmetropolitan', *Urban Studies*, 49(3), pp. 563–585
- Weber A. (1971) [1929], '*Theory of the location of industries*', New York: Russel and Russel
- Wells D.W. and Shetn N.J. (1971), '*Factor analysis in Marketing Research*', Working papers College of Commerce and Business Administration, University of Illinois
- Wessel, T. (2000), 'Social polarisation and socioeconomic segregation in a welfare state: the case of Oslo', *Urban Studies*, 37, pp. 1947– 1967.
- Westin, L. and Osthol, A. (1994), 'Functional networks, infrastructure and regional mobilization, in: L. Lundqvist and O. Persson (Eds) *Northern Perspectives on European Integration*, pp. 43–57. Stockholm: nordREFO.
- Wheaton W.C. and Shishido H. (1981), 'Urban Concentration, Agglomeration economies and the level of Economic Development', *Economic Development and Cultural Change*, vol.30, pp.17-30
- White, M.J., (1999), 'Urban models with decentralized employment: theory and



- empirical work' In: Cheshire, P., Mills, E.S. (Eds.), *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 3. North Holland, Amsterdam, pp. 1375–1412.
- Williamson J. (1992), *'The Macroeconomic Dimensions of City Growth in Developing Countries: Past, Present and Future'*, The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, pp.241-261
  - Williamson O.E. (1975), *'Markets and Hierarchies'*, Free Press, New York
  - Winters J. (2011), 'Human capital, higher education institutions, and quality of life', *Regional Science and Urban Economics*, 41, pp. 446–454
  - Wirth, L. (1938), 'Urbanism as a way of life', *American Journal of Sociology*. XLIV, pp. 1–24.
  - World Bank, (2009), *'Reshaping Economic Geography'*, World Development Report
  - Wu, F., (2000), 'Place Promotion in Shanghai, PRC', *Cities*, vol. 17 (5): 349-361
  - Xu Z. and Harriss R. (2010), 'A Spatial and Temporal Autocorrelated Growth Model for City Rank–Size Distribution', *Urban Studies*, 47(2), pp. 321–335,
  - Young, A. (1928), 'Increasing Returns and Economic Progress', *The Economic Journal*, 18, Vol.38, pp.527-542.
  - Zenou Y., (2006), 'Efficiency wages and unemployment in cities: The case of high-relocation costs', *Regional Science and Urban Economics*, 36, pp. 49–71
  - Zenou Y. and Smith T. (1995), 'Efficiency wages, involuntary unemployment and urban spatial structure', *Regional Science and Urban Economics*, 25, pp. 547-573
  - Zenou, Y. (2009), *'Urban Labor Economics'*, Cambridge, Cambridge University Press
  - Zenou, Y., (2000), 'Unemployment in cities' In: Huriot, J.-M., Thisse, J.-F. (Eds.), *Economics of Cities. Theoretical Perspectives*. Cambridge University Press, Cambridge, pp. 343– 389.
  - Zipf G. (1949), *'Human Behavior and the Principle of Least Effort'*, Cambridge,MA: Addison- Wesley.

## Διαδικτυακές Πηγές

- BrandIndex, <http://www.brandindex.com/>
- Brookings Institute, (2011), <http://www.brookings.edu>
- ESPON - ([www.espon.eu](http://www.espon.eu))
- Eurocities - ([www.eurocities.eu](http://www.eurocities.eu))
- Europa – Regional Policy – Urban Development ([www.europa/regional-policy/urban/](http://www.europa/regional-policy/urban/))
- Eurostat - <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) - ([www.jessicafund.gr](http://www.jessicafund.gr))
- Office for National Statistics, <http://www.statistics.gov.uk>
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Στοιχεία πληθυσμού 2010 ([http://esa.un.org/unpd/wup/unup/index\\_panel2.html](http://esa.un.org/unpd/wup/unup/index_panel2.html))
- URBACT - ([www.urbact.eu](http://www.urbact.eu))
- Urban Audit - <http://www.urbanaudit.org/>
- Urban Intergroup - (<http://urban-intergroup.eu/about-us/>)
- World Values Survey - <http://www.worldvaluessurvey.org/>
- Απογραφή Πληθυσμού Ιαπωνίας (2000) - <http://www.stat.go.jp>
- Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ) - (<http://www.ekke.gr/index.php>).
- Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) (<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>)
- ΕΣΠΑ - [www.espa.gr](http://www.espa.gr)
- Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, <http://www.grhotels.gr/>
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), 2011 – <http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=13>
- Τράπεζα της Ελλάδος, <http://www.bankofgreece.gr/>

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

**Πίνακας 4.2: Οι πληθυσμοί των ελληνικών αστικών κέντρων 1961-2011 (σε ιεράρχηση)**

	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 1961	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 1971	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 1981	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 1991	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 2001	Αστικά Κέντρα	Πληθυσμός 2011
1	Π.Σ. Αθήνας	1.852.709	Π.Σ. Αθήνας	2.540.241	Π.Σ. Αθήνας	3.027.331	Π.Σ. Αθήνας	3.072.922	Π.Σ. Αθήνας	3.172.006	Π.Σ. Αθήνας	3.089.698
2	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	380.654	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	557.360	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	706.180	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	749.048	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	794.330	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	788.952
3	Π.Σ. Πατρών	103.941	Π.Σ. Πατρών	120.847	Π.Σ. Πατρών	154.596	Π.Σ. Πατρών	170.462	Π.Σ. Πατρών	187.391	Π.Σ. Πατρών	191.557
4	Π.Σ. Βόλου	80.846	Π.Σ. Βόλου	88.096	Π.Σ. Ηρακλείου	110.958	Π.Σ. Ηρακλείου	126.907	Π.Σ. Ηρακλείου	150.253	Π.Σ. Ηρακλείου	166.261
5	Π.Σ. Ηρακλείου	69.983	Π.Σ. Ηρακλείου	84.710	Π.Σ. Βόλου	107.407	Π.Σ. Βόλου	115.744	Π.Σ. Βόλου	124.956	Λάρισα	146.926
6	Λάρισα	55.858	Λάρισα	72.760	Λάρισα	102.426	Λάρισα	113.090	Λάρισα	124.786	Π.Σ. Βόλου	130.772
7	Π.Σ. Χανίων	49.058	Π.Σ. Χανίων	53.026	Π.Σ. Χανίων	61.976	Π.Σ. Χανίων	68.066	Π.Σ. Χανίων	82.357	Π.Σ. Χανίων	108.642
8	Καβάλα	44.978	Καβάλα	46.887	Καβάλα	56.705	Αχαρνές	61.352	Αχαρνές	75.341	Αχαρνές	100.743
9	Σέρρες	40.626	Π.Σ. Αγρινίου	41.794	Σέρρες	46.317	Καβάλα	58.025	Π. Σ. Ιωαννίνων	75.179	Π. Σ. Ιωαννίνων	80.371
10	Π.Σ. Καλαμάτας	39.256	Σέρρες	41.091	Τρίκαλα	45.160	Ιωάννινα	56.699	Π. Σ. Χαλκίδας	62.230	Π. Σ. Χαλκίδας	74.564
11	Ιωάννινα	34.997	Π.Σ. Καλαμάτας	40.402	Π.Σ. Αγρινίου	45.087	Χαλκίδα	51.646	Καβάλα	60.802	Λαμία	64.716
12	Δράμα	33.536	Ιωάννινα	40.130	Χαλκίδα	44.867	Π.Σ. Αγρινίου	51.207	Π.Σ. Αγρινίου	56.458	Ξάνθη	63.083
13	Π.Σ. Αγρινίου	33.281	Τρίκαλα	38.740	Ιωάννινα	44.829	Σέρρες	50.390	Π.Σ. Κατερίνης	54.941	Π.Σ. Καλαμάτας	62.409
14	Λαμία	33.170	Λαμία	38.297	Π.Σ. Καλαμάτας	43.235	Π.Σ. Κατερίνης	47.011	Σέρρες	54.666	Τρίκαλα	62.154
15	Τρίκαλα	32.483	Χαλκίδα	36.300	Λαμία	41.846	Τρίκαλα	46.962	Π.Σ. Καλαμάτας	54.184	Αλεξανδρούπολη	61.702
16	Κομοτηνή	31.845	Ρόδος	33.100	Ρόδος	41.425	Π.Σ. Καλαμάτας	45.292	Ρόδος	53.709	Σέρρες	59.376
17	Π.Σ. Κατερίνης	31.843	Κομοτηνή	32.219	Αχαρνές	41.068	Λαμία	44.084	Τρίκαλα	51.862	Π.Σ. Αγρινίου	59.329
18	Κέρκυρα	29.896	Κέρκυρα	31.461	Π.Σ. Κατερίνης	39.895	Ρόδος	43.558	Αλεξανδρούπολη	49.176	Καβάλα	58.790
19	Π.Σ. Χίου	28.755	Δράμα	30.627	Βέροια	37.966	Κομοτηνή	39.927	Λαμία	46.406	Δράμα	58.532
20	Ρόδος	28.119	Π.Σ. Κατερίνης	30.512	Κομοτηνή	37.487	Βέροια	38.713	Ξάνθη	45.118	Π.Σ. Κατερίνης	58.309
21	Ξάνθη	27.802	Βέροια	30.425	Δράμα	37.118	Δράμα	38.546	Βέροια	43.683	Κομοτηνή	54.272
22	Μυτιλήνη	26.846	Π.Σ. Χίου	30.021	Κέρκυρα	36.901	Αλεξανδρούπολη	38.220	Δράμα	43.485	Ρόδος	50.636
23	Βέροια	26.677	Αχαρνές	28.083	Αλεξανδρούπολη	35.799	Ξάνθη	37.463	Κομοτηνή	43.326	Βέροια	48.306
24	Χαλκίδα	24.745	Ξάνθη	27.040	Ξάνθη	33.897	Κέρκυρα	36.293	Π. Σ. Κέρκυρας	39.487	Καρδίτσα	44.002
25	Καρδίτσα	23.708	Καρδίτσα	25.830	Κοζάνη	31.333	Κοζάνη	32.010	Κοζάνη	35.942	Κοζάνη	42.604
26	Γιαννιτσά (Πέλλας)	23.555	Αλεξανδρούπολη	25.136	Π.Σ. Χίου	29.742	Καρδίτσα	30.289	Π.Σ. Χίου	33.207	Π. Σ. Κέρκυρας	39.674
27	Π.Σ. Αιγίου	22.698	Μυτιλήνη	24.376	Καρδίτσα	27.532	Π.Σ. Χίου	29.998	Καρδίτσα	32.252	Π. Σ. Ρεθύμνου	34.300
28	Κοζάνη	21.537	Κοζάνη	24.020	Π.Σ. Αιγίου	25.723	Πύργος	28.660	Κόρινθος	29.787	Γιαννιτσά	34.229

														(Πέλλας)	
29	Αλεξανδρούπολη	20.912	Π.Σ. Αιγίου	23.756	Μυτιλήνη	24.991	Π.Σ. Αιγίου	28.212	Γιαννιτσά (Πέλλας)	29.364	Άνω Λιόσια	33.565			
30	Πύργος	20.558	Γιαννιτσά (Πέλλας)	21.188	Γιαννιτσά (Πέλλας)	23.966	Κόρινθος	27.412	Πτολεμαΐδα	28.942	Πτολεμαΐδα	32.142			
31	Π.Σ. Ερμούπολης	20.113	Κόρινθος	20.773	Κόρινθος	22.658	Γιαννιτσά (Πέλλας)	25.392	Π. Σ. Ρεθύμνου	28.987	Τρίπολη	30.912			
32	Τρίπολη	18.500	Πύργος	20.599	Πτολεμαΐδα	22.109	Πτολεμαΐδα	25.195	Μέγαρο	28.195	Ασπρόπυργος	30.251			
33	Άρτα	17.654	Άρτα	20.538	Πύργος	21.958	Μέγαρο	25.061	Π.Σ. Αιγίου	27.812	Κόρινθος	30.176			
34	Άργος	17.627	Τρίπολη	20.209	Τρίπολη	21.337	Μυτιλήνη	24.953	Ασπρόπυργος	27.741	Γέρακας (Αττικής)	29.939			
35	Σαλαμίνα	17.073	Άργος	19.878	Άργος	20.955	Ρέθυμνο	24.064	Μυτιλήνη	27.247	Μυτιλήνη	29.656			
36	Μέγαρο	16.522	Μέγαρο	18.759	Μέγαρο	20.814	Σαλαμίνα	23.061	Άνω Λιόσια	26.423	Μέγαρο	28.591			
37	Έδεσσα	16.145	Ελευσίνα	18.535	Σαλαμίνα	20.807	Ελευσίνα	22.793	Π. Σ. Σαλαμίνας	26.277	Π.Σ. Χίου	26.850			
38	Αμαλιάδα	16.108	Σαλαμίνα	18.364	Καστοριά	20.660	Τρίπολη	22.463	Ελευσίνα	25.863	Π.Σ. Αιγίου	26.523			
39	Αχαρνές	15.964	Νάουσα	17.443	Ελευσίνα	20.320	Άργος	22.289	Τρίπολη	25.570	Π. Σ. Σαλαμίνας	25.888			
40	Κόρινθος	15.892	Πτολεμαΐδα	16.588	Άρτα	20.004	Άνω Λιόσια	21.397	Κορωπί	25.325	Πύργος	25.180			
41	Θήβα	15.779	Λειβαδιά	16.271	Νάουσα	19.430	Άρτα	21.286	Άργος	24.700	Ελευσίνα	24.910			
42	Νάουσα	15.752	Π.Σ. Ερμούπολης	16.082	Θήβα	18.712	Νάουσα	20.279	Πύργος	23.865	Άρτα	24.427			
43	Ρέθυμνο	15.632	Καστοριά	16.043	Ρέθυμνο	18.190	Θήβα	19.509	Άρτα	21.642	Κιλκίς	24.274			
44	Π.Σ. Σπάρτης	15.538	Θήβα	15.971	Λειβαδιά	17.769	Λειβαδιά	19.215	Θήβα	21.211	Θήβα	22.883			
45	Ελευσίνα	15.527	Ρέθυμνο	15.373	Άνω Λιόσια	16.862	Έδεσσα	17.659	Λειβαδιά	20.769	Λειβαδιά	22.779			
46	Κάλυμνος	14.249	Έδεσσα	14.671	Έδεσσα	16.642	Κορωπί	16.813	Νάουσα	20.176	Άργος	22.602			
47	Λειβαδιά	13.595	Αμαλιάδα	14.615	Π.Σ. Ερμούπολης	16.595	Π.Σ. Ερμούπολης	15.940	Κιλκίς	18.958	Παλλήνη (Αττικής)	22.344			
48	Κιλκίς	13.466	Κάλυμνος	13.281	Αμαλιάδα	15.248	Αμαλιάδα	15.857	Έδεσσα	18.832	Ωραιόκαστρο (Θεσσαλονίκης)	21.716			
49	Ορεστιάδα	12.908	Π.Σ. Σπάρτης	13.432	Ορεστιάδα	14.727	Κάλυμνος	15.842	Αμαλιάδα	18.261	Αρτέμιδα (Αττικής)	21.488			
50	Πρέβεζα	12.865	Πρέβεζα	12.973	Κάλυμνος	14.457	Ασπρόπυργος	15.715	Π.Σ. Σπάρτης	18.184	Πρέβεζα	20.795			
51	Πτολεμαΐδα	12.747	Κιλκίς	12.555	Π.Σ. Σπάρτης	14.388	Καστοριά	15.710	Αρτέμιδα (Αττικής)	17.391	Ορεστιάδα	20.211			
52	Μεσολόγγι	12.618	Ορεστιάδα	12.513	Πρέβεζα	13.624	Π.Σ. Σπάρτης	15.531	Κως	17.890	Μαρκόπουλο (Αττικής)	20.040			
53	Φλώρινα	12.004	Μεσολόγγι	12.399	Κορωπί	12.893	Πρέβεζα	15.119	Πρέβεζα	17.724	Κως	19.432			
54	Τύρναβος	11.074	Άνω Λιόσια	11.388	Κιλκίς	12.648	Ορεστιάδα	14.783	Ορεστιάδα	17.194	Νάουσα	19.268			
55	Καστοριά	10.872	Ασπρόπυργος	11.183	Φλώρινα	12.573	Κως	14.714	Π.Σ. Ερμούπολης	16.776	Κορωπί	19.164			
56	Νιγρίτα (Σερρών)	10.360	Φλώρινα	11.172	Ασπρόπυργος	12.541	Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	13.319	Κάλυμνος	16.441	Έδεσσα	19.036			
57			Τύρναβος	10.687	Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	11.889	Κιλκίς	13.128	Καστοριά	16.218	Αμαλιάδα	18.303			
58					Κως	11.851	Νέα Μάκρη	13.009	Μαρκόπουλο (Αττικής)	15.608	Φλώρινα	17.907			
59					Μεσολόγγι	11.375	Μαραθόνας (Αττικής)	12.979	Νέα Μάκρη	14.809	Καστοριά	16.958			

60			Τύρναβος	11.118		Φλώρινα	12.622		Φλώρινα	14.555		Νέα Μάκρη	16.670
61			Ιεράπετρα (Λασιθίου)	10.744		Ιεράπετρα (Λασιθίου)	12.519		Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	14.370		Π.Σ. Σπάρτης	16.179
62			Ναύπλιο	10.611		Τύρναβος	12.197		Γέρακας (Αττικής)	13.921		Κάλυμνος	16.179
63			Λαύριο (Αττικής)	10.124		Μεσολόγγι	12.103		Ναύπλιο	13.822		Ιεράπετρα (Λασιθίου)	16.139
64						Μεσολόγγι	13.791		Μεσολόγγι	13.791		Θέρμη (Θεσσαλονίκης)	16.004
65						Ναύπλιο	11.897		Μάνδρα (Αττικής)	11.343		Κερατέα (Αττικής)	13.246
66						Μάνδρα (Αττικής)	11.343		Κερατέα (Αττικής)	13.246		Αλεξάνδρεια (Ημαθίας)	15.864
67						Λουτράκι	11.068		Λουτράκι	13.239		Βάρη (Αττικής)	15.855
68						Παλλήνη (Αττικής)	10.908		Λουτράκι	13.239		Βάρη (Αττικής)	15.855
69						Παλλήνη (Αττικής)	10.908		Παιανία (Αττικής)	13.013		Παιανία (Αττικής)	15.619
70						Ναύπακτος	10.854		Παιανία (Αττικής)	13.013		Παιανία (Αττικής)	15.619
71						Μαρκόπουλο (Αττικής)	10.499		Ναύπακτος	12.924		Κερατέα (Αττικής)	14.763
72						Μαρκόπουλο (Αττικής)	10.499		Μάνδρα (Αττικής)	12.792		Καλύβια Θορικού (Αττικής)	14.424
73						Λαύριο (Αττικής)	10.293		Μάνδρα (Αττικής)	12.792		Καλύβια Θορικού (Αττικής)	14.424
74						Ζάκυνθος	10.237		Παλλήνη (Αττικής)	12.552		Μεσολόγγι	14.386
75									Τύρναβος	12.451		Ναύπλιο	14.203
76									Καλύβια Θορικού (Αττικής)	12.202		Π.Σ. Ερμούπολης	13.737
77									Ωραιόκαστρο (Θεσσαλονίκης)	11.896		Ναύπακτος	13.415
78									Ιεράπετρα (Λασιθίου)	11.678		Γρεβενά	13.374
79									Θέρμη (Θεσσαλονίκης)	11.360		Λουτράκι	13.353
80									Ραφήνα (Αττικής)	11.352		Ραφήνα (Αττικής)	13.091
81									Ζάκυνθος	11.254		Μάνδρα (Αττικής)	12.888
82									Βάρη (Αττικής)	10.998		Μαραθώνας	12.849
83									Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)	10.906		Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)	12.638
84									Λαύριο (Αττικής)	10.612		Τύρναβος	12.572
									Γρεβενά	10.447		Σπάτα (Αττικής)	12.333
									Σπάτα (Αττικής)	10.203		Ιαλυσός	11.331
									Ιαλυσός	10.107		Αργοστόλι	10.633
												Άγιος Στέφανος (Αττικής)	10.015

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 5.14: Η ακτίνα οικονομικής επιρροής των ελληνικών αστικών κέντρων														
α/α	Αστικά κέντρα	Πόλεις ή οικισμοί που αναφέρθηκαν συχνότερα												
1	Π.Σ. Αθήνας	Υπόλοιπη Αττική	Νομός Κορινθίας	Νομός Βοιωτίας	Όλη η χώρα	Κόρινθος	Χαλκίδα	Θήβα	Σαλαμίνα	Οινόφυτα	Νομός Ευβοίας	Γέρακας	Μέγαρα	Λαύριο
		Ελευσίνα	Καπανδρίτι	Ασπρόπυργος	Σπάτα	Νέα Μάκρη	Μάνδρα	Κορωπί	Μαλακασα	Λούτσα	Άγιος Στέφανος	Ανάβυσσος	Πικέρμι	Σούνιο
		Πόρτο Ράφτη	Μαρκόπουλο	Λαμία	Λιβαδειά	Αίγινα	Λουτράκι	Κρυονέρι	Αυλώνα	Τρίπολη	Πάτρα	Παλλήνη	Μαραθόνας	Πόλεις Πελοποννήσου
		Βάρη	Λαγονήσι	Σαρωνίδα	Ωροπός	Ραφήνα	Άγια Μαρίνα	Βούλα	Μύκονος					
2	Π.Σ. Θεσσαλονίκης	Χαλκιδική	Καβάλα	Νομός Θεσσαλονίκης	Κατερίνη	Σίνδος	Χαλάστρα	Θέρμη	Μηχανιώνα	Πλαγιάρι	Τρίλοφος	Βέροια	Σέρρες	Περαία
		Νέο Ρύσιο	Κιλκίς	Δράμα	Επανομή	Λαγκαδάς	Κουφάλια	Ραιδεστός	Ωραιόκαστρο	Διαβατά	Ασβεστοχώρι	Μεσημβρία	Ευκαρπία	Πεντάλοφος
		Μουδανιά	Πανόραμα	Χορτιάτης	Κοζάνη	Άγια Τριάδα	Νέοι Επιβάτες	Καλοχώρι	Φύλορο	Νάουσα	Πολύγυρος	Γιαννιτσά	Πυλαία	Έδεσσα
		Καστοριά	Ξάνθη	Κομοτηνή	Γρεβενά	Φλώρινα	Λάρισα	Βαλκανικές πόλεις						
3	Π.Σ. Πατρών	Αίγιο	Ρίο	Κάτω Αχαΐα	Καλάβρυτα	Πύργος	Μεσολόγγι	Ναύπακτος	Βραχναίικα	Μιντιλόγι	Παραλία	Τσουκαλαίικα	Αγρίνιο	Ζάκυνθος
		Κεφαλονιά	Αμαλιάδα	Γαστούνη										
4	Π.Σ. Ηρακλείου	Όλος ο Νομός	Αλικαρνασός	Χερσόνησος	Γαζί	Αρχάνες	Μάλια	Καστέλι	Βασιλείες	Άγιος Νικόλαος	Ρέθυμνο			
5	Π.Σ. Βόλου	Όλος ο Νομός	Νέα Αγχιάλος	Αλμυρός	Πήλιο	Αγριά	Βελεστίνο	Λάρισα	Μακρυνίτσα	Ζαγορά	Πορταριά	Αργαλαστή	Πτελεός	Σούρη
6	Λάρισα	Όλος ο Νομός	Αγιά	Φάρσαλα	Τύρναβος	Ελασσόνα	Νίκαια	Γιάννουλη	Τερψιθέα	Βόλος	Κοζάνη	Καρδίτσα	Αμπελόμασ	Πλατόκαμπος
		Πλαταμώνας	Αγιοκάμπος	Χάλκη	Γρεβενά									
7	Π.Σ. Χανίων	Βαμβακόπουλο	Κουνουπιδιά	Σούδα	Πλατανιάς	Άγια Μαρίνα	Γαλατάς	Ηράκλειο	Ρέθυμνο	Αγιά	Κίσσαμος	Νέα Κυδωνία		
8	Π. Σ. Ιωαννίνων	Άρτα	Κόνιτσα	Βουτσάριας	Δρίσκος	Μέτσοβο	Ζαγόρι	Ελεούσα	Δωδώνη	Πρέβεζα	Πάργα	Ηγουμενίτσα	Σύβοτα	Όλος ο Νομός
		Κατσικάς	Ανατολή	Πέραμα	Ζίτσα	Σταυράκι								
9	Π. Σ. Χαλκίδας	Νέα Αρτάκη	Οινόφυτα	Βασιλικό	Ερέτρια	Αυλίδα	Ψαχνά	Θήβα	Δροσιά	Λάμψακος	Βαθύ			
10	Καβάλα	Όλος ο Νομός	Ελευθερο ύπολη	Χρυσούπολη	Νέα Πέραμος	Παλιό	Δράμα	Ξάνθη	Κομοτηνή					
11	Π.Σ. Αγρινίου	Νεάπολη	Μεσολόγγι	Άρτα	Δοκιμή	Μακρυνεί	Ναύπακτο	Βόνιτσα	Μεγάλη	Παναιτώλι	Λευκάδα			

			ι			α	ς		Χώρα	ο				
12	Π.Σ. Κατερίνης	Λιτόχωρο	Σβορώνος	Θεσσαλονίκη	Πόροι	Παραλία	Ελατοχώρι	Λάρισα						
13	Σέρρες	Νιγρίτα	Λευκώνας	Σιδηρόκαστρο	Όλος ο Νομός	Σκουτάρι	Νέος Σκοπός	Σίνδος						
14	Π.Σ. Καλαμάτας	Μεσσήνη	Μεγαλόπολη	Σάντοβα	Κιτριές	Μικρή Μαντίνεια	Τρίπολη	Όλος ο Νομός	Θουρία	Πεταλίδι	Καρδαμύλη	Στούπα	Ασπρόχωμα	Κυπαρισσία
15	Ρόδος	Ιαλυσός	Πεταλούδες	Αφάντου	Καλιθέα	Φαληράκι	Κόσκινος	Κάλυμνος	Κως	Κάρπαθος	Δωδεκάνησα			
16	Τρίκαλα	Καλαμπάκα	Λάρισα	Πύλη	Φαρκαδόνα	Καρδίτσα	Αγία Μονή	Ελάτη	Περτούλι	Λαμία				
17	Αλεξανδρούπολη	Φέρρες	Ορεστιάδα	Σουφλί	Μάκρη	Δίκηλλα	Απαλός	Κομοτηνή						
18	Λαμία	Όλος ο Νομός	Στερεά Ελλάδα	Γλυφα	Δομοκός	Λιανοκλάδι	Καμένα Βούρλα	Άγιος Κωνσταντίνος	Πελασγία	Αμφίκλεια	Άγιος Γεώργιος			
19	Ξάνθη	Όλος ο Νομός	Καβάλα	Σταυρούπολη	Δράμα	Κομοτηνή	Γενισσέα	Κιμμέρια	Χρυσούπολη	Ζυγός				
20	Βέροια	Αλεξανδρεία	Νάουσα	Μελίκη	Σκύδρα	Κατερίνη	Απόστολος Παύλου	Κοζάνη	Έδεσσα	Θεσσαλονίκη	Κοπανός			
21	Δράμα	Όλος ο Νομός	Καβάλα	Νευροκόπι	Μικροχώρι	Μαυρόβατο	Σέρρες	Ξάνθη	Προσοτσάνη	Μυλοποτάμος				
22	Κομοτηνή	Όλος ο Νομός	Καβάλα	Ξάνθη	Θρυλόριο	Σάπες	Μαρώνεια	Αλεξανδρούπολη						
23	Π. Σ. Κέρκυρας	Κανάλια	Παλαιοκαστρίτσα	Ποταμός	Βιρός	Αλέπου	Ποταμός	Σιδάρη	Ρόδα	Αχαράβη	Λευκίμμη	Γουβία	Κοντοκάλι	
24	Κοζάνη	Όλος ο Νομός	Πτολεμαίδα	Κοΐλα	Γρεβενά	Καστοριά	Σέρβια	Σιάτιστα	Βελβεντό	Αιανή				
25	Π.Σ. Χίου	Βροντάδος	Κάμπος	Βαρβάσι	Καρδάμυλα	Λαγκάδα	Θυμανά	Χάλκειος	Πυργί	Δασκαλόπετρα				
26	Καρδίτσα	Μουζάκι	Σοφάδες	Τρίκαλα	Παλαμάς	Λάρισα								
27	Κόρινθος	Λουτράκι	Κιάτο	Ξυλόκαστρο	Αθήνα	Νεμέα	Άγιοι Θεόδωροι	Βραχάτι	Βέλο	Στυμφαλία	Τρίπολη	Πάτρα		
28	Π. Σ. Ρεθύμνου	Άδελε	Επισκοπή	Ατσιμόπουλο	Ανώγεια	Ηράκλειο	Χανιά	Πρινές						
29	Μυτιλήνη	Καλλονή	Αιβαλί	Πλωμάρι	Σάμος	Χίος	Παναγιούδα							
30	Τρίπολη	Άστρος	Λεβίδι	Μεγαλόπολη	Βυτίνα	Τεγέας	Λεωνίδιο	Κλειτορία	Μαντίνεια					
31	Πύργος	Γορτυνία	Αμαλιάδα	Βώλακος	Κρεστενά	Πάτρα	Αρχαία Ολυμπία	Κατάκολο	Άγιος Ιωάννης					
32	Άρτα	Πρέβεζα	Φιλοθέη	Νεοχώρι	Φιλιπιάδα	Μενίδι	Αμφιλοχία	Ιωάννινα	Πέτα	Κωστακιοί				
33	Λιβαδειά	Ορχομενός	Αλιάρτος	Θήβα	Αράχωβα	Άσπρα σπίτια	Οινόφυτα	Θούριος	Άγιος Γεώργιος	Χαλκίδα	Λαμία			
34	Κιλκίς	Θεσσαλονίκη	Πολύκαστρο	Αργυρούπολη	Νέα Σάντα	Σταυροχώρι	Γουμένισσα	Γιαννιτσά	Ευκαρπία	Σεβαστό				
35	Έδεσσα	Άγρα	Γιαννιτσά	Μεσημερι	Σκύδρα	Αριδαία	Ριζάρι	Φλώρινα	Βέροια	Κοζάνη				



36	Π.Σ. Σπάρτης	Αμούκλες	Μαγούλα	Γύθειο	Σκάλα	Μολάοι	Μυστράς	Άγιος Ιωάννης	Νεάπολη	Κλαδάς	Βλαχιώτη	Όλος ο Νομός		
37	Πρέβεζα	Νικόπολη	Κανάλι	Λούρος	Μύτικας	Φανάρι	Παντοκράτορας	Φανάρι	Λευκάδα	Βόνιτσα	Φιλιπιάδα			
38	Π.Σ. Ερμούπολης	Όλο το νησί	Μάνα	Μύκονος	Πάρος	Νάξος	Αζόλιμνο	Τήνος						
39	Καστοριά	Άργος Ορεστικό	Νεστόριο	Δισπηλιό	Μανιάκοι	Μαυροχώρι	Διποταμιά							
40	Φλώρινα	Όλος ο Νομός	Μελίτη	Μπίτολα (Σκόπια)	Κοζάνη									
41	Ναύπλιο	Άρια	Άργος	Αθήνα	Ασίνη	Επίδαυρος	Τίρυνθα	Λευκάκια	Τολό	Λιγουριό	Μύλοι			
42	Ζάκυνθος	Λαγανάς	Αμπελόκηποι	Αργάσι	Βασιλικός	Γαιτάνι	Τσιλιβί							
43	Άγιος Νικόλαος	Ελούντα	Ιεράπετρα	Σητεία	Καλό Χωριό	Μάλια	Κρίτσα	Νεάπολη	Κρούστα	Λίμνες	Ηράκλειο			
44	Γρεβενά	Όλος ο Νομός	Δοξαράς	Κοζάνη	Σιάτιστα	Αμυγδαλιές	Δεσκάτη	Μεγάλο Σειρήνη	Θεσσαλονίκη					
45	Καρπενήσι	Μεγάλο Χωριό	Άγιος Νικόλαος	Μόνο εντός Δήμου	Προυσός	Βούτυρο	Δομνίτσα	Λαμία						
46	Άμφισσα	Ιτέα	Γαλαξίδι	Δελφοί	Γραβιά	Σερνικάκι	Άγιος Κωνσταντίνος	Αράχωβα	Λιδωρίκι	Άγιος Γεώργιος	Προσήλιο			
47	Ηγουμενίτσα	Νέα Σελεύκεια	Όλος ο Νομός	Πλαταριά	Σύβοτα	Ιωάννινα	Φιλιάτες	Παραμυθιά	Μαυρούδι	Αγία Μαρίνα	Πέρδικα			
48	Πολύγυρος	Γαλάτιστα	Γερακινή	Παλαιοχώρα	Αρναία	Ταξιάρχης	Καλύβες	Άγιος Πρόδρομος	Βράσταμα	Παλαιόκαστρο	Μαραθούσα	Μουδανιά		
49	Αργοστόλι	Όλος ο Νομός	Ληξούρι	Σάμη	Πόρος	Λακήθρα	Κρασιά	Πάτρα						
50	Λευκάδα	Βασιλική	Όλος ο Νομός	Απόλπαινα	Αμφιλοχία	Άρτα	Αγρίνιο	Νυδρί	Καρυώτες	Πλαγιά	Πρέβεζα	Καρυά	Λυγιά	Άγιος Νικήτας
51	Σάμος	Καρλόβαστι	Πυθαγόρειο	Κοκκάρι	Μαλαγάρι	Όλος ο Νομός								

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ  
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ  
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ & ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ (Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ. ΙΙ)

**«ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΙΙ - ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΣΤΑ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ»**

**ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΙΙ: «ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ:  
ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΚΑΙ  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΙΣΟΡΡΟΠΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»**

4Α ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ  
ΠΟΛΕΩΝ**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

Η έρευνα αυτή γίνεται από το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας σε όλες τις σημαντικές Ελληνικές πόλεις στα πλαίσια του προγράμματος «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΙΙ: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια» του ΕΠΕΑΕΚ (Υπουργείο Παιδείας). Σκοπός της είναι να καταγράψει την κοινωνικο-οικονομική διάρθρωση των ελληνικών πόλεων και να μελετήσει με τρόπο ολοκληρωμένο τις προοπτικές ανάπτυξης και τα προβλήματα που υπάρχουν. Τα αποτελέσματα της μελέτης θα αξιοποιηθούν για την αξιολόγηση των πολιτικών και το σχεδιασμό μιας συνολικής αστικής στρατηγικής με στόχο την ανάπτυξη και το μετριασμό των οικονομικών ανισοτήτων μεταξύ των πόλεων.

Το ερωτηματολόγιο αυτό αποτελεί σημαντικό κομμάτι της έρευνας και στοχεύει να καταγράψει τις στάσεις, αντιλήψεις και απόψεις πληροφορημένων κατοίκων για την οικονομική και κοινωνική οργάνωση της πόλης τους. Γι' αυτό το λόγο απευθύνεται σε άτομα που λόγω της θέσης ή μόρφωσης τους έχουν μια πιο εμπειριστατωμένη γνώση της κατάστασης. Τέτοια άτομα είναι εκπρόσωποι φορέων και κοινωνικών

ομάδων, εκπρόσωποι της τοπικής και περιφερειακής διοίκησης, αλλά και πολίτες με θεσμικό ρόλο και μια σημαντική συμμετοχή στον διάλογο για το μέλλον της πόλης.

Το ερωτηματολόγιο συμπληρώνεται ανώνυμα. Οι πληροφορίες που θα συλλεχθούν είναι απόλυτα εμπιστευτικές. Τα ερωτηματολόγια θα παραμείνουν στην κατοχή της ερευνητικής ομάδας και θα ανακοινωθούν μόνο τα συμπεράσματα που θα προκύψουν μετά την στατιστική τους επεξεργασία.

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

Για απορίες ή περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την έρευνα μπορείτε να απευθυνθείτε στον:  
Δρ. Αρβανιτίδη Πασχάλη  
Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Πεδίον Άρεως, 383 34, Βόλος, τηλ.: 24210 74495, Fax: 24210 74385

## 1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν είναι γενικού περιεχομένου. Σας ζητάμε να αξιολογήσετε την υφιστάμενη οικονομική κατάσταση και τις δυναμικές ανάπτυξης τόσο της πόλης σας όσο και της ευρύτερης περιοχής. Παρακαλώ βάλτε **X** στο κουτάκι της επιλογής σας.

### 1.1 Παρακαλώ αξιολογήστε τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης των παρακάτω περιοχών.

	ΠΟΛΥ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ← ΠΟΛΥ ΘΕΤΙΚΕΣ										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.Ευρωπαϊκή Ένωση											
2.Ελλάδα											
3.Αθήνα											
4.Θεσσαλονίκη											
5.Η πόλη σας											

### 1.2 Σε ποια ελληνική πόλη θα θέλατε να μένετε;

Εδώ που βρίσκομαι	
Αθήνα	
Θεσσαλονίκη	
Άλλη πόλη	Παρακαλώ διευκρινίστε ποια:

## 2. ΥΠΟΔΟΜΕΣ, ΑΓΟΡΑ ΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΣΗ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να εκτιμήσουν την υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με την ποιότητα των υποδομών, τις αξίες στην αγορά γης και το βαθμό δικτύωσης της πόλης σας. Όπου δεν γνωρίζετε παρακαλώ μην συμπληρώνετε.

### 2.1 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με την ΕΠΑΡΚΕΙΑ και ΠΟΙΟΤΗΤΑ των παρακάτω κατηγοριών.

	ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΗ ← ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.Το αστικό οδικό δίκτυο											
2.Το νομαρχιακό οδικό δίκτυο											
3.Το αεροδρόμιο (αν υπάρχει)											
4.Το λιμάνι (αν υπάρχει)											
5.Οι οδικές υπεραστικές συγκοινωνίες											
6.Οι σιδηροδρομικές υπεραστικές συγκοινωνίες											
7.Οι αστικές συγκοινωνίες											
8.Τα ταξί											
9.Η μονάδα επεξεργασίας λυμάτων (αν υπάρχει)											
10.Τα σχολεία											
11.Οι βρεφικοί/ παιδικοί σταθμοί και τα νηπιαγωγεία											
12.Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ΑΕΙ, ΤΕΙ κτλ. (αν υπάρχουν)											
13.Οι υποδομές υγείας και πρόνοιας											
14.Οι πολιτιστικές υποδομές											
15.Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, αξιοθέατα κτλ.)											

16. Οι ανοικτοί χώροι και χώροι πρασίνου (πλατείες, πάρκα κτλ.)																				
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**2.2 Αξιολογήστε το επίπεδο της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες. Παρακαλώ βάλτε X στο κουτάκι της επιλογής σας.**

	ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΟ ← ΠΟΛΥ ΨΗΛΟ																				
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										
1. Οι τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης																					
2. Οι τιμές ενοικίασης των κατοικιών στο κέντρο της πόλης																					
3. Οι τιμές ενοικίασης των χώρων επαγγελματικής στέγης στο κέντρο της πόλης																					
4. Το ποσοστό διαθέσιμων κατοικιών προς ενοίκιαση																					
5. Το ποσοστό εγκαταλελειμμένης αστικής γης (π.χ. εγκαταλελειμμένα σπίτια, οικόπεδα, παλιά εργοστάσια κτλ.)																					

**2.3 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες. Παρακαλώ βάλτε X στο κουτάκι της επιλογής σας.**

	ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ ← → ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ																				
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										
1. Οι μεταβολές στις τιμές αγοράς των κατοικιών τα τελευταία 5 χρόνια στο κέντρο της πόλης																					
2. Οι μεταβολές στις τιμές αγοράς των οικοπέδων εντός σχεδίου πόλης τα τελευταία 5 χρόνια																					
3. Οι μεταβολές στις τιμές αγοράς των χώρων επαγγελματικής στέγης τα τελευταία 5 χρόνια στο κέντρο της πόλης																					

**2.4 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες. Παρακαλώ βάλτε X στο κουτάκι της επιλογής σας.**

	ΠΟΛΥ ΚΑΚΗ ← ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ																				
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										
1. Η συχνότητα των οδικών υπεραστικών συνδέσεων																					
2. Η συχνότητα των σιδηροδρομικών υπεραστικών συνδέσεων																					
3. Η συχνότητα των αεροπορικών συνδέσεων/ πτήσεων (εάν υπάρχουν)																					
4. Η συχνότητα των θαλάσσιων συνδέσεων (εάν υπάρχουν)																					
5. Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις																					

### 3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να εκτιμήσουν την υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στην πόλη σας και το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων της. Παρακαλώ βάλτε **X** στο κουτάκι της επιλογής σας. Όπου δεν γνωρίζετε παρακαλώ μην συμπληρώνετε:

#### 3.1 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες

	ΠΟΛΥ ΚΑΚΗ ← ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Η οικονομική κατάσταση της μέσης οικογένειας											
2. Οι προοπτικές της επιχειρηματικής δραστηριότητας											
3. Οι συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων											
4. Η ποιότητα της βιομηχανικής παραγωγής											
5. Οι προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανικής δραστηριότητας											
6. Οι ευκαιρίες απασχόλησης											
7. Το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού											
8. Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ανειδίκευτος (εργάτης ή υπάλληλος)											
9. Δυνατότητα εύρεσης εργασίας ως ειδικευμένος (με σπουδές ή εμπειρία ή και τα δύο)											
10. Πρόσβαση επιχειρήσεων σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό											
11. Οι οικονομικές ανισότητες στην πόλη											
12. Η τιμή των τοπικών προϊόντων σε σχέση με την ποιότητα τους											
13. Ο βαθμός καινοτομίας των επιχειρήσεων											
14. Η τουριστική κίνηση της περιοχής											
15. Ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων											

#### 3.2 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες

	ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΗ ← ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΗ										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Η στήριξη-εξάρτηση της οικονομίας της πόλης σας από τον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, κτλ.)											
2. Η στήριξη-εξάρτηση της οικονομίας της πόλης σας από το δευτερογενή τομέα (βιομηχανία, μεταποίηση, κατασκευές)											
3. Η στήριξη-εξάρτηση της οικονομίας της πόλης σας από τον τριτογενή τομέα (παροχή υπηρεσιών, εμπόριο κτλ.)											
4. Το ύψος των επενδύσεων στην πόλη σας											
5. Η ελκτικότητα της πόλης σε επενδύσεις από άλλες περιοχές/χώρες											

**3.3 Το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην Ελλάδα το 2004 ήταν 19000€ περίπου. Ποιο πιστεύετε ότι είναι το αντίστοιχο στην πόλη σας;**

Κάτω από 6.000	
6.000	
7.000	
8.000	
9.000	
10.000	
11.000	
12.000	
13.000	
14.000	
15.000	
16.000	
17.000	
18.000	
19.000	
20.000	
21.000	
22.000	
23.000	
24.000	
25.000	
26.000	
27.000	
28.000	
29.000	
30.000	
31.000	
32.000	
33.000	
34.000	
35.000	
36.000	
37.000	
38.000	
39.000	
40.000	
41.000	
42.000	
43.000	
44.000	
45.000	
45.000 και άνω	

**3.4 Το μέσο επίπεδο ανεργίας στην Ελλάδα είναι 10% περίπου. Ποιο πιστεύετε ότι είναι το αντίστοιχο στην πόλη σας;**

Κάτω από 3%	
3%	
4%	
5%	
6%	
7%	
8%	
9%	
10%	
11%	
12%	
13%	
14%	
15%	
16%	
17%	
18%	
19%	
20%	
21%	
22%	
23%	
24%	
25%	
26%	
27%	
28%	
29%	
30%	
30% και άνω	

**3.5 Κατά την τελευταία δεκαετία (1995-2005) πόσο επί της εκατό (%) θεωρείτε ότι έχει μεταβληθεί το μέσο οικογενειακό εισόδημα στην πόλη σας;**

< -10%	-10%	-9%	-8%	-7%	-6%	-5%	-4%	-3%	-2%	-1%
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(συνέχεια)										
0%	1%	2%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(συνέχεια)										
11%	12%	13%	14%	15%	16%	17%	18%	19%	20%	21%
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(συνέχεια)										
22%	23%	24%	25%	26%	27%	28%	29%	30%	> 30%	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.6 Πόσο υψηλό θεωρείτε ότι είναι το επίπεδο παραοικονομίας (συναλλαγές που δεν δηλώνονται στην εφορία) στην πόλη σας;**

	<b>ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΟ ← ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΟ</b>										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Επίπεδο παραοικονομίας											

**3.7 Υπάρχει η άποψη ότι η οικονομική λειτουργία της πόλης εκτείνεται πέρα από τα διοικητικά ή πολεοδομικά όρια της (π.χ. λόγω καθημερινών μετακινήσεων για εργασία, αγορές κτλ.). Ως που πιστεύετε ότι φθάνει η οικονομική επιρροή της πόλη σας;**

ΟΙΚΙΣΜΟΙ	
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
12.	
13.	
14.	
15.	



**3.8 Υπάρχει η άποψη ότι οι πόλεις εξαρτώνται οικονομικά σε κάποιο βαθμό και από άλλες πόλεις (π.χ. η Κόρινθος από την Αθήνα ή η Κατερίνη από τη Θεσσαλονίκη). Από ποιες πόλεις πιστεύετε ότι εξαρτάται σε κάποιο βαθμό η πόλη σας;**

ΠΟΛΕΙΣ	
1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

#### 4. ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να εκτιμήσουν την υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με τις κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στην πόλη σας και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Παρακαλώ βάλτε X στο κουτάκι της επιλογής σας. Όπου δεν γνωρίζετε παρακαλώ μην συμπληρώνετε.

**4.1 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες**

	ΠΟΛΥ ΚΑΚΗ ← ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Η ποιότητα ζωής											
2. Το αστικό (δομημένο) περιβάλλον											
3. Το φυσικό περιβάλλον											
4. Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)											
5. Η εκπαίδευση											
6. Οι υπηρεσίες υγείας											
7. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες											
8. Η διαχείριση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, φεστιβάλ)											
9. Ο βαθμός δραστηριοποίησης των κοινωνικών κινημάτων και οργανώσεων (π.χ. οικολογικές, φιλανθρωπικές)											
10. Το επίπεδο φτώχειας											
11. Οι συνθήκες εργασίας											
12. Ο μέσος ημερήσιος δαπανούμενος χρόνος για τις μετακινήσεις											
13. Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά σας (ανθρώπινος περίγυρος και αστικό-φυσικό περιβάλλον)											
14. Οι διαπροσωπικές σχέσεις											
15. Η ποιότητα ζωής για τα παιδιά											
16. Η ποιότητα ζωής για τους ηλικιωμένους											
17. Ο βαθμός κοινωνικού αποκλεισμού των γυναικών (ευκαιρίες απασχόλησης, συμμετοχή στα κοινά)											
18. Οι σχέσεις με τους οικονομικούς μετανάστες											
19. Οι εντάσεις πολιτικού – κομματικού χαρακτήρα											
20. Ο βαθμός εγκληματικότητας											
21. Το επίπεδο ασφάλειας											
22. Το επίπεδο ρατσισμού και ξενοφοβίας											
23. Η συχνότητα ταραχών											
24. Η αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια κτλ.)											

## 5. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να εκτιμήσουν την υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με την πολιτική οργάνωση της πόλης σας και την εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών για την ανάπτυξη της. Παρακαλώ βάλτε X στο κουτάκι της επιλογής σας. Όπου δεν γνωρίζετε παρακαλώ μην συμπληρώνετε.

### 5.1 Αξιολογήστε την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη σας σε σχέση με τις παρακάτω κατηγορίες

	ΠΟΛΥ ΚΑΚΗ ← ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. Η λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών (Δήμος, Νομαρχία, Περιφέρεια)												
2. Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης												
3. Η πολιτική πολεοδομικού σχεδιασμού												
4. Η πολιτική αναπτυξιακού σχεδιασμού												
5. Η πολιτική προβολής της πόλης												
6. Η δραστηριότητα των πολιτικών κομμάτων												
7. Οι μηχανισμοί απορρόφησης κονδυλίων στην πόλη σας (είτε από το κράτος είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση)												
8. Η αξιοποίηση των συγκεκριμένων κονδυλίων της Ε.Ε. κατά την τελευταία δεκαετία προς όφελος της πόλης												

### 5.2 Ποιος θεωρείτε ότι είναι ο βαθμός συμμετοχής των παρακάτω κατηγοριών στη λήψη αποφάσεων που αφορούν στην πόλη σας;

	ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΟΣ ← ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΟΣ →											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. Πολίτες												
2. Επιχειρήσεις												
3. Κοινωνικές οργανώσεις												

## 6. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ-ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ-ΑΠΕΙΛΕΣ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να διερευνήσουν ποια πλεονεκτήματα και δυνατότητες της πόλης που θεωρείτε περισσότερο σημαντικά ώστε να αποτελέσουν μελλοντικά ευκαιρίες ανάπτυξης της. Στα ίδια πλαίσια διερευνούν και ποια μειονεκτήματα θεωρείτε περισσότερο επικίνδυνα να επιβραδύνουν την συγκεκριμένη ανάπτυξη. Παρακαλώ βάλτε **X** στο κουτάκι της επιλογής σας. Όπου δεν γνωρίζετε παρακαλώ μην συμπληρώνετε:

### 6.1 Ποια από τα παρακάτω χαρακτηριστικά θεωρείτε ότι αποτελούν ισχυρά πλεονεκτήματα της πόλης σας; (επιλέξτε έως 5 περιπτώσεις μόνο)

1.Οι βιομηχανικές μονάδες της περιοχής	
2.Η έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα	
3.Το ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	
4.Οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	
5.Η ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	
6.Η παραγωγική εξειδίκευση της πόλης σε ένα μόνο τομέα	
7.Η διαθεσιμότητα φυσικών πόρων	
8.Η τουριστική κίνηση της περιοχής	
9.Τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της περιοχής	
10.Η ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	
11.Η πολυεθνική σύνθεση του πληθυσμού	
12.Οι πολιτιστικές δραστηριότητες	
13.Ο βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	
14.Οι βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων υπηρεσιών	
15.Το φυσικό περιβάλλον	
16.Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά	
17.Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	
18.Η ποιότητα των αστικών υποδομών	
19.Οι πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	
20.Η οικονομική συνεργασία με τις άλλες πόλεις	
21.Το αεροδρόμιο (αν υπάρχει)	
22.Το λιμάνι (αν υπάρχει)	
23.Η εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	
24.Άλλο .....	

**6.2 Ποια από τα παρακάτω χαρακτηριστικά θεωρείτε ότι αποτελούν σοβαρά μειονεκτήματα της πόλης σας; (επιλέξτε έως 5 περιπτώσεις μόνο)**

1. Η έλλειψη βιομηχανίας στην περιοχή	
2. Η έλλειψη επιχειρηματικότητας	
3. Το αρνητικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	
4. Η έλλειψη οργανωμένων χώρων υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ ΚΤΛ.)	
5. Η χαμηλή ποιότητα του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού	
6. Η εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από 1 με 2 κλάδους παραγωγής	
7. Η μικρή διαθεσιμότητα φυσικών πόρων	
8. Η χαμηλή προσβασιμότητα σε άλλες εγχώριες αγορές	
9. Η χαμηλή τουριστική κίνηση της περιοχής	
10. Η έλλειψη Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων στην περιοχή	
11. Η χαμηλή ποιότητα των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία, πολιτιστικά κέντρα κτλ.)	
12. Η πολυεθνική σύνθεση του πληθυσμού	
13. Η έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων	
14. Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης	
15. Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας των δημόσιων οργανισμών	
16. Το υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον	
17. Η αισθητική εικόνα της πόλης και οι ελεύθεροι χώροι	
18. Η χαμηλή ποιότητα των αστικών υποδομών	
19. Οι λανθασμένες πολιτικές ανάπτυξης που εφαρμόζονται στην πόλη σας	
20. Ο οικονομικός ανταγωνισμός από τις άλλες πόλεις	
21. Η έλλειψη αεροδρομίου	
22. Η χαμηλή ποιότητα των υποδομών του λιμανιού (αν υπάρχει)	
23. Η δύσκολη προσβασιμότητα στην πόλη (οδική, σιδηροδρομική κτλ.)	
24. Άλλο .....	

**6.3 Ποιες πιστεύετε ότι αποτελούν μελλοντικές ευκαιρίες για την πόλη σας; (επιλέξτε έως 3 περιπτώσεις μόνο)**

1. Αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. που κατευθύνονται προς την πόλη σας	
2. Ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων στους οποίους η πόλη έχει συγκριτικό πλεονέκτημα	
3. Αξιοποίηση των οικονομικών μεταναστών ως μέσο ανάπτυξης	
4. Ένταξη της πόλης σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας	
5. Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς νέων τεχνολογιών	
6. Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε βιομηχανικούς τομείς που επιζητούν χαμηλό κόστος	
7. Προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε εμπορικές, τραπεζικές και τουριστικές υπηρεσίες	
8. Εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της πόλης	
9. Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της πόλης στον Ελληνικό χώρο	
10. Αξιοποίηση της τεχνογνωσίας άλλων περισσότερο προηγμένων πόλεων	
11. Επιτυχίες της πόλης στο εθνικό πλαίσιο άσκησης πολιτικής	
12. Άλλο.....	

**6.4 Ποιες πιστεύετε ότι αποτελούν μελλοντικές απειλές για την πόλη σας; (επιλέξτε έως 3 περιπτώσεις μόνο)**

1.Αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης	
2.Κακή χρήση των πόρων από την Ε.Ε.	
3.Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος	
4.Αδυναμία στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων	
5.Το αυξανόμενο κόστος διαβίωσης	
6.Αδυναμία των τοπικών επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν με τις υπόλοιπες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές	
7.Μεγάλη αύξηση του εργατικού δυναμικού λόγω εσωτερικής μετανάστευσης από μικρότερες πόλεις ή αγροτικές περιοχές	
8.Αδυναμία στη γρήγορη προσαρμογή της πόλης στο νέο διεθνοποιημένο περιβάλλον	
9.Ύφεση στην παγκόσμια οικονομία	
10.Οι οικονομικοί μετανάστες	
11.Άλλο.....	

**7. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ**

**7.1 Ποιες από τις παρακάτω πολιτικές θεωρείτε ότι είναι πιο σημαντικές για την ανάπτυξη της πόλης σας; (έως 5 επιλογές μόνο)**

1.Πολιτική βελτίωσης των αστικών υποδομών (δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση κτλ.)	
2.Πολιτική βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών (σχολεία, νοσοκομεία κτλ.)	
3.Πολιτική βελτίωσης του περιβάλλοντος (πράσινο, απορρίμματα, ρύπανση κτλ.)	
4.Πολιτική δημιουργίας Πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων	
5.Πολιτική αντιμετώπισης της ανεργίας, της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού	
6.Πολιτική ανάπτυξης του τουρισμού	
7.Πολιτική ανάπτυξης των πολιτιστικών δραστηριοτήτων	
8.Πολιτική για την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου (εκπαίδευση, κατάρτιση)	
9.Πολιτική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων	
10.Πολιτική προώθησης δικτύων συνεργασίας ανάμεσα επιχειρήσεις της δικής σας και άλλων πόλεων	
11.Πολιτική ανάπτυξης εξειδικεύσεων σε παραγωγικούς τομείς της πόλης σας με συγκριτικό πλεονέκτημα	
12.Πολιτική για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας	
13.Πολιτική βελτίωσης των παραγωγικών υποδομών (ΒΙ.ΠΕ, ΒΙΟ.ΠΑ, κτλ.)	
14.Πολιτική αναβάθμισης και αναδιοργάνωσης των υπηρεσιών από δημόσιους φορείς/ υπηρεσίες	
15.Πολιτική αστικού σχεδιασμού, βελτίωση χρήσεων γης, αστικών αναπλάσεων	
16.Δημιουργία και αξιοποίηση ενός Στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης σας	
17.Πολιτική προβολής της πόλης	
18.Άλλο.....	

## 8. ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να διερευνήσουν τις προσδοκίες και τις εκτιμήσεις των κατοίκων για τις προοπτικές εξέλιξης ορισμένων κατηγοριών που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής, το επίπεδο διαβίωσης τη λειτουργία και την ανάπτυξη της πόλης σας. Παρακαλώ βάλτε **X** στο κουτάκι της επιλογής σας. Όπου δεν γνωρίζετε παρακαλώ μην συμπληρώνετε:

**8.1 Πως πιστεύετε ότι θα διαμορφωθεί η κατάσταση στην πόλη σας τα επόμενα 10 χρόνια αναφορικά με τα παρακάτω;**

	ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΗ ← ΒΕΑΤΙΩΣΗ											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. Το μέσο κατά κεφαλή εισόδημα												
2. Η ποιότητα ζωής												
3. Η δυνατότητα εύρεσης εργασίας												
4. Το επίπεδο ανεργίας												
5. Οι οικονομικές ανισότητες												
6. Οι επιδόσεις των τοπικών επιχειρήσεων												
7. Οι ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων												
8. Η δυνατότητα προσέλκυσης ξένων επενδύσεων												
9. Η τουριστική κίνηση της πόλης												
10. Οι αστικές υποδομές στην πόλη σας (οδικό δίκτυο, συγκοινωνίες)												
11. Η οργάνωση της πόλης σας												
12. Η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος												
13. Η ένταση των κοινωνικών προβλημάτων												
14. Η αποτελεσματικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης												
15. Η αξιοποίηση των πόρων της Ε.Ε. προς όφελος της πόλης												
16. Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας												

## 9. ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΑ

(Βάλτε X στο κουτάκι επιλογής):

➤ **9.1 ΗΛΙΚΙΑ:** ..... ΕΤΩΝ

➤ **9.2. ΦΥΛΟ:** Άρρεν   
Θήλυ

➤ **9.3 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

- 1. Άγαμος-η
- 2. Έγγαμος-η
- 3. Με παιδί-α

➤ **9.4 ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (έως που έχετε φθάσει και αποφοιτήσει) :**

- 1. Δημοτικό
- 2. Γυμνάσιο
- 3. Λύκειο
- 4. ΙΕΚ - ΚΕΚ
- 5. ΤΕΙ
- 6. Πανεπιστήμιο
- 7. Μεταπτυχιακές σπουδές

➤ **9.5 ΕΡΓΑΣΙΑ:**

ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>								
ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>								
9.4.1 Αν Ναι παρακαλώ προσδιορίστε:	<table border="0"><tr><td>1. Δημόσιος τομέας Ιδιότητα:.....</td><td>2. Ιδιωτικός τομέας Ιδιότητα:.....</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>3. Ελεύθερος επαγγελματίας</td><td>4. Επιχειρηματίας</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table>	1. Δημόσιος τομέας Ιδιότητα:.....	2. Ιδιωτικός τομέας Ιδιότητα:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Ελεύθερος επαγγελματίας	4. Επιχειρηματίας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. Δημόσιος τομέας Ιδιότητα:.....	2. Ιδιωτικός τομέας Ιδιότητα:.....								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
3. Ελεύθερος επαγγελματίας	4. Επιχειρηματίας								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

**9.6 Σε ποια περιοχή κατοικείτε;**

- 1. Κέντρο Πόλης.....
- 2. Υπόλοιπη πόλη (εκτός κέντρου).....
- 3. Προάστια.....
- 4. Άλλη περιοχή.....

**ΠΟΛΗ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ:**..... (συμπληρώνεται από τον ερευνητή)

**Ημερομηνία συμπλήρωσης ερωτηματολογίου:**.....(συμπληρώνεται από τον ερευνητή)

**Αύξων αριθμός ερωτηματολογίου:**.....(συμπληρώνεται από τον ερευνητή)

**Όνομα απογραφέα ερευνητή:**.....(συμπληρώνεται από τον ερευνητή)

***Ευχαριστούμε θερμά για την συμμετοχή σας!***