

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ»**

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ ΣΤΑΥΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΒΟΛΟΣ, 2008



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

Αριθ. Εισ.: 3139/1
Ημερ. Εισ.: 19-03-2008
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2008
ΣΑΚ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί χωρίς τη συμβολή των παρακάτω προσώπων, τα οποία θα ήθελα να ευχαριστήσω.

Αρχικά, ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Πετράκο, Καθηγητή Οικονομικής Ανάλυσης του Χώρου του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για την καθοδήγηση, τις χρήσιμες παρατηρήσεις και το χρόνο που μου αφιέρωσε. Επίσης, οφείλω να ευχαριστήσω τον κ. Άγγελο Κότιο, Αναπληρωτή Καθηγητή Διεθνών Οικονομικών και Αντιπρύτανη Φοιτητικών Θεμάτων και Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, και τον κ. Δημήτρη Οικονόμου, Καθηγητή Χωροταξίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για τον πολύτιμο χρόνο που μου αφιέρωσαν. Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κ. Πασχάλη Αρβανιτίδη, επιστημονικό συνεργάτη και στέλεχος του εργαστηρίου SEED του ΤΜΧΠΠΑ, για την πολύτιμη βοήθεια, καθώς και τη χορήγηση στοιχείων που μου προσέφερε καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας. Παράλληλα, ευχαριστώ τον κ. Γιάννη Σαράτση, στέλεχος του εργαστηρίου Αξιολόγησης Πολιτικών και Προγραμμάτων Ανάπτυξης του ΤΜΧΠΠΑ, για την παροχή σχετικού υλικού.

Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους/τις φίλους/ες μου, που με στηρίζανε και μου συμπαρασταθήκανε όλα αυτά τα χρόνια, για την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών μου.

Πάνω από όλα όμως, θέλω να ευχαριστήσω τον Κύριο Ιησού Χριστό και Θεό για την υγεία, τη δύναμη και τη στήριξη που μου προσέφερε όλα αυτά τα χρόνια, προκειμένου να ολοκληρώσω επιτυχώς τις σπουδές μου.

Περίληψη:

Με βάση τα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης και ολοκλήρωσης των οικονομιών, οι ελληνικές πόλεις καλούνται να αντιμετωπίσουν ένα σύνολο προκλήσεων που προέρχονται από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον. Έτσι, συμμετέχουν σε δίκτυα συνεργασίας προκειμένου να αντιμετωπίσουν κοινά προβλήματα ανάπτυξης, αλλά και να μεγιστοποιήσουν την αναπτυξιακή τους δυναμική. Τα κύρια προβλήματα που μαστίζουν τις ελληνικές πόλεις εστιάζονται κυρίως στην οικονομική τους διάρθρωση, στην κοινωνική συνοχή, αλλά και στην ποιότητα των υποδομών και του περιβάλλοντός τους. Αν συνυπολογίσουμε την ανυπαρξία πληροφοριών (ΑΕΠ, επίπεδο ανάπτυξης κ.λπ.) σε αυτό το γεωγραφικό επίπεδο, που μας καθιστά μοναδική εξαίρεση σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και την έλλειψη (εθνικής) αστικής στρατηγικής, μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε τη σοβαρότητα της κατάστασης. Στόχος λοιπόν της παρούσας εργασίας, είναι να διερευνήσει ολοκληρωμένα τη δομή των τεσσάρων θεσσαλικών αστικών κέντρων, και να παρουσιάσει ορισμένες αναλύσεις και συμπεράσματα, τα οποία μπορούν να τροφοδοτήσουν και να διαμορφώσουν μια ολοκληρωμένη στρατηγική, με σκοπό την ισόρροπη αστική ανάπτυξη της περιοχής.

Λέξεις Κλειδιά: αστικό σύστημα Θεσσαλίας, αστικά δίκτυα συνεργασίας, συμπληρωματικότητα, βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Abstract:

According to the new data of the globalization and completion of the economies, Greek cities are called to confront a total of provocations which derive from a continuously changing social, financial, political and extremely competitive environment. Therefore participate in networks of collaboration in order to confront common development problems, but also to maximize their developing dynamics. The main problems that plague Greek cities are focused mainly on their financial articulation, their social coherence, but also on the quality of the substructures and their environment. Considering the non-existence of information (Gross National Product, level of development) at this geographical level, which settles us as unique exception in the European Community, as well as the lack of (national) urban strategy, we can realize the importance of the situation. Therefore the aim of the present project is to explore completely the structure of the four urban centers of Thessaly, and present specific analysis and conclusions, which can supply and form a complete strategy, aiming the balanced urban development of the district.

Key Words: urban system of Thessaly, urban networks of collaboration, complementation, sustainable urban development

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1.1 Γενικό Πλαίσιο.....	8
1.2 Σκοπός και Στόχοι Μελέτης	9
1.3 Λόγοι Επιλογής Γεωγραφικού Επιπέδου Αναφοράς	10
1.4 Σπουδαιότητα Μελέτης	11
1.5 Δομή Μελέτης.....	11
2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	14
2.1 Μέρος 1 – Εισαγωγή	14
2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ – ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ – ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	14
2.3 ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ – ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ	14
2.3.1 Θεωρία Κεντρικών Τόπων – Θεωρία Christaller	14
2.3.2 Θεωρία Κεντρικής Θέσης - Θεωρία Losch.....	17
2.4 ΑΣΤΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ – ΚΡΙΣΙΜΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΖΗΤΗΜΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ.....	18
2.5 ΔΙΚΤΥΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΟΛΕΩΝ – ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	20
2.6 Συμπεράσματα	23
3.1 Μέρος 2 – Εισαγωγή	24
3.2 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	24
3.2.1 Το νέο πλαίσιο και οι προϋποθέσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.....	25
3.2.2 Αστική Διάχυση.....	25
3.2.3 Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή.....	27
3.2.4 Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον.....	27
3.2.5 Προσβασιμότητα, Βιώσιμη Κινητικότητα και Μεταφορές	29
3.3 ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	31
3.4 ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ.....	33
3.5 Συμπεράσματα	34
4. ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	37
4.1 Εισαγωγή.....	37
4.2 Εθνικό Επίπεδο	37
4.3 Περιφερειακό Επίπεδο	39
4.4 Συμπεράσματα	43
5. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΘΕΣΣΑΛΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	45
5.1 Εισαγωγή.....	45
5.2 Βόλος.....	45
5.3 Λάρισα	49

5.4 Τρίκαλα	51
5.5 Καρδίτσα.....	53
6. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ.....	55
6.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	55
6.1.1 Εισαγωγή	55
6.1.2 Γενικά χαρακτηριστικά – Χωροταξική θέση	55
6.1.3 Κρίσιμα χωροταξικά ζητήματα του αστικού συστήματος σε συσχέτιση με το μεταφορικό δίκτυο	57
6.1.4 Η θέση του αστικού συστήματος στο οικιστικό δίκτυο και οι λειτουργίες του	58
6.1.5 Χωροταξικές προοπτικές.....	58
6.1.5 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα.....	64
6.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	66
6.2.1 Εισαγωγή	66
6.2.2 Πληθυσμιακή Εξέλιξη	66
6.2.3 Πληθυσμιακή Διάρθρωση	72
6.2.4 Επίπεδο Εκπαίδευσης.....	83
6.2.5 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα.....	98
6.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	100
6.3.1 Εισαγωγή	100
6.3.2 Επίπεδο Ανάπτυξης.....	100
6.3.1.1 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα	106
6.3.3 Διάρθρωση της Οικονομίας	108
6.3.3.1 Τομεακή Διάρθρωση Προϊόντος.....	108
6.3.3.2 Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης.....	111
6.3.3.3 Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης.....	122
6.3.4 Επιχειρηματική Δραστηριότητα.....	137
6.3.4.1 Δημιουργία Νέων Επιχειρήσεων και Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου... 137	
6.3.4.2 Ζώνες Αναπτυξιακών Κινήτρων Νόμου 1892/90	147
6.3.4.3 Ζώνες Αναπτυξιακών Κινήτρων Νόμου 2601/98	147
6.3.4.4 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα	147
6.3.5 Ανθρώπινο Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία.....	150
6.3.5.1 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα	160
7. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ – ΥΠΟΔΟΜΕΣ	162
7.1 Εισαγωγή.....	162
7.2 Λειτουργίες Πόλεων	162
7.3 Καλύψεις Γης.....	165

7.4 Παραγωγικές Υποδομές.....	168
7.4.1 Βιομηχανία – Βιοτεχνία	168
7.5 Εκπαιδευτικές Υποδομές.....	171
7.6 Κοινωνικές Υποδομές και Υποδομές Πρόνοιας.....	174
7.7 Πολιτισμός – Αθλητισμός – Τουρισμός.....	174
7.8 Μεταφορές	176
7.8.1 Οδικές Μεταφορές.....	176
7.8.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές.....	179
7.8.3 Θαλάσσιες Μεταφορές-Λιμάνια	180
7.8.4 Αεροπορικές Μεταφορές - Αεροδρόμια	181
7.9 Πηγές Ρύπανσης και Περιβαλλοντικές Υποδομές	182
7.9.1 Ατμοσφαιρική Ρύπανση.....	182
7.9.2 Πηγές Ρύπανσης από Βιομηχανικές Μονάδες ανά περιοχή.....	182
7.9.3 Ανθρωπογενές Περιβάλλον.....	183
7.9.4 Διαχείριση Υγρών Αποβλήτων.....	183
7.9.5 Διαχείριση Στερεών Αποβλήτων	184
7.10 Υποδομές Ενέργειας	185
7.11 Υποδομές Τηλεπικοινωνιών	185
7.12 Συμμετοχή Πόλεων του Αστικού Συστήματος σε Δίκτυα Συνεργασίας σε Περιφερειακό, Εθνικό και Διεθνές επίπεδο.....	185
7.13 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα	187
8. ΙΣΧΥΡΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ	190
8.1 Εισαγωγή.....	190
8.2 Ισχυρά Σημεία.....	190
8.3 Αδύνατα Σημεία.....	197
8.4 Ευκαιρίες.....	202
8.5 Απειλές.....	207
9. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	213
9.1 Το Πλαίσιο και οι Συνιστώσες της Αναπτυξιακής Στρατηγικής.....	213
9.2 Στόχοι Ανάπτυξης.....	215
9.3 Συνάφεια Στόχων Ανάπτυξης με Στόχους Περιφέρειας, Χώρας και ΕΕ.....	217
10. ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	220
10.1 Θεματικές Ενότητες Ανάπτυξης.....	220
10.2 Πολιτικές Ανάπτυξης – Δράσεις.....	223
10.3 Οι Επιπτώσεις των Πολιτικών Ανάπτυξης-Δράσεων.....	239
11. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	241
12. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	245

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ & ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΓΕΤ	Ανώνυμη Γενική Εταιρία Τσιμέντων
ΑΕΙ	Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΕΠκκ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν κατά κεφαλή
ΑΜΕΑ	Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες
ΒΕΠΕ	Βιομηχανική και Επιχειρηματική Περιοχή
ΒΙΟΠΑ	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΒΙΠΕ	Βιομηχανική Περιοχή
ΓΓΔΕ	Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων
ΓΕΑ	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης
ΔΕΗ	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
ΔΕΠ	Διδακτικό Ερευνητικό Προσωπικό
ΔΕΠΑ	Δημόσια Επιχείρηση Αερίου
ΔΕΥΑ	Δημόσια Επιχείρηση Ύδρευσης & Αποχέτευσης
ΔΟΥ	Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία
Ε&ΤΑ	Έρευνα και Τεχνολογική Ανάπτυξη
ΕΒΕΤΑΜ	Εταιρεία Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Μετάλλων
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΛ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων
ΕΘΙΑΓΕ	Εθνικό Ίδρυμα Αγροτικών Ερευνών
ΕΛΤΑ	Ελληνικά Ταχυδρομεία
ΕΠ	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΕΠΑΝ	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα
ΕΠΜ	Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΕΣΥ	Εθνικό Σύστημα Υγείας
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
ΕΤΒΑ	Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης
ΖΗΜ	Ζώνες Ημερησίων Μετακινήσεων
ΖΟΕ	Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου
ΙΕΚ	Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης
ΙΚΑ	Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
ΙΧΕΑ	Ιδιωτικής Χρήσης Επιβατικό Αυτοκίνητο
ΚΑΠ	Κοινή Αγροτική Πολιτική
ΚΑΠΗ	Κέντρο Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων
ΚΑΤΕΕ	Κέντρα Ανώτερης Τεχνικής Εκπαίδευσης Ελλάδος
ΚΔΑΠ	Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών
ΚΔΑΥ	Κέντρα Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών
ΚΕΘΕΑ	Κέντρο Θεραπείας Εξαρτημένων Ατόμων
ΚΕΚ	Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης
ΚΕΚΥΚ	Κέντρο Κοινωνικής Υποστήριξης και Κατάρτισης
ΚΕΤΑ	Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης

ΚΕΤΕΑΘ	Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Θεσσαλίας
ΚΗΦΗ	Κέντρα Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων
ΚΠΣ	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΚτΠ	Κοινωνία της Πληροφορίας
ΜΑΔ	Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης
ΜΚΟ	Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις
ΜΜΕ	Μικρο – Μεσαίες Επιχειρήσεις
ΝΕΛΕ	Νομαρχιακές Επιτροπές Λαϊκής Επιμόρφωσης
ΝΠΔΔ	Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου
ΟΑΕΔ	Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού
ΟΚΑΝΑ	Οργανισμός Κατά των Ναρκωτικών
ΟΠΠοΚ	Οικονομικός Πόλος Πολιτιστικής Κληρονομιάς
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
ΟΤΕ	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
Π.Σ.	Πολεοδομικό Συγκρότημα
ΠΑΚΘ	Περιφερειακό Αθλητικό Κέντρο Θεσσαλίας
ΠΑΘΕ	Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (Εθνική Οδός)
ΠΓΕ	Προϊόντα Γεωγραφικής Ένδειξης
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΕΠΘ	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας
ΠΘ	Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
ΠΚΣΛΑΘ	Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης Άστυ Θεσσαλών
ΠΟΠ	Προϊόντα Ονομασίας Προέλευσης
ΠΠΧΣΛΑΘ	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας
ΣΑΚΧ	Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου
ΣΔΕΑ	Συνθετικός Δείκτης Ευημερίας και Ανάπτυξης
ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
ΣΚΓΚ	Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας
ΣΜΑ	Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων
ΣΣΠΘ	Στρατηγικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας
ΤΑΝΕΟ	Ταμείο Ανάπτυξης Νέας Οικονομίας
ΤΕΙ	Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
ΤΕΜΠΜΕ	Ταμείο Εγγυοδοσίας Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων
ΤΠΕ	Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών
ΤΠΘ	Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλίας
ΥΠΑ	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
ΧΑΔΑ	Χώρος Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων
ΧΥΤΑ	Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Δυνατότητες, Αδυναμίες, Ευκαιρίες, Απειλές)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικό Πλαίσιο

Οι πόλεις συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και αποτελούν έτσι, τους υποδοχείς των αλλαγών που φέρνει η τεχνολογική πρόοδος και η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου στο σύνολο των οικονομιών τους (Πετράκος & Οικονόμου 2005). Αν αναλογιστούμε επίσης, ότι το 80% περίπου των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) κατοικούν σε πόλεις, κι ότι περί τα $\frac{3}{4}$ του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της Ένωσης παράγεται στις εν λόγω περιοχές (Κότιος, 2005), μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε τη σημασία που διαδραματίζουν οι πόλεις στο παγκόσμιο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον.

Με βάση τα παραπάνω αναδεικνύεται η διττή λειτουργία των πόλεων, που αφενός διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής της συντριπτικής πλειοψηφίας των ανθρώπων (και ιδίως των πολιτών της ΕΕ, αφού αποτελεί την πιο αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου) και αφετέρου, αποτελούν το βασικό κινητήριο μοχλό της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτισμικής προόδου (Κότιος, 2005).

Στις πόλεις εντοπίζεται η μεγαλύτερη προσφορά απασχόλησης, η πλειονότητα των επιχειρήσεων και των ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, και επιπρόσθετα, η δράση τους είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη της κοινωνικής συνοχής. Συνιστούν το κέντρο κάθε αλλαγής η οποία βασίζεται στην καινοτομία, το επιχειρηματικό πνεύμα και την οικονομική μεγέθυνση¹. Σε συνάρτηση με τα παραπάνω, ένα πλήθος σημαντικών πολιτισμικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων και παραγόντων καθιστούν τις πόλεις έναν ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμό για εγκατάσταση κεφαλαίων και ανθρώπινου δυναμικού, εγκατάσταση που συναρτάται άμεσα και αναλογικά από την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος υπό την ευρεία έννοιά του (υπό την περιβαλλοντική σκοπιά, την πληρότητα και ποιότητα υλικών και άυλων υποδομών κ.λπ.).

Σε αντιπαραβολή, η βιώσιμη αστική ανάπτυξη οφείλει να συνοδεύεται από μέτρα για την καταπολέμηση και εξάλειψη –κατά το εφικτό- της φτώχειας, του κοινωνικού αποκλεισμού και των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Υπό τις επικρατούσες συνθήκες, η βιώσιμη αστική ανάπτυξη λαμβάνει μια ιδιαίτερος βαρύνουσα σημασία, καθώς οι πόλεις είναι οι περιοχές αυτές, οι οποίες είναι περισσότερο εκτεθειμένες στον κοινωνικό αποκλεισμό, την επιδείνωση του περιβάλλοντος, τις εγκαταλελειμμένες εκτάσεις και την αστική επέκταση και διάχυση (COM(2006)385). Αν συνυπολογίσουμε τα φαινόμενα συνωστισμού που εμφανίζονται στις περισσότερες πόλεις, κυκλοφοριακού φόρτου, ανεργίας και υποαπασχόλησης (Λαμπριανίδης, 2005), καθώς και ανισορροπιών ανάπτυξης εντός του ίδιου του αστικού χώρου, είτε χωρικά στο έδαφος των πόλεων (χωρικοί θύλακες φτώχειας, ανεργίας κ.λπ.), είτε κοινωνικά (μεταξύ ομάδων όπως εθνικές, θρησκευτικές μειονότητες κ.α.), γίνεται κοινή πεποίθηση, ότι αποτελεί επιτακτική ανάγκη η διερεύνηση και άσκηση

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Πολιτική Συνοχής και πόλεις: η συμβολή των πόλεων και των πολεοδομικών συγκροτημάτων στην ανάπτυξη και την απασχόληση στις περιφέρειες, COM(2006)385 (<http://ec.europa.eu>)

αποτελεσματικής αστικής πολιτικής, για την επίλυση των προβλημάτων των πόλεων και τη μέγιστη αποτελεσματικότητα του χώρου τους, υπό μια ευρεία έννοια (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον).

Στο πλέον διεθνοποιημένο οικονομικό περιβάλλον, στην εποχή της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης – ενοποίησης, οι πόλεις συνεργάζονται και ανταγωνίζονται περισσότερο. Ήδη, αρκετές πόλεις συμμετέχουν ή/και αναπτύσσουν δίκτυα (με αρωγό την Ευρωπαϊκή Επιτροπή) αξιοποιώντας η μία την εμπειρία της άλλης (Πετράκος & Οικονόμου 2005), και μεγιστοποιώντας την αποτελεσματικότητα του δικτύου και τη δράση κάθε πόλης – εταιρού για διάφορα θέματα, πολύ πιο αποδοτικά από το αν ενεργούσε κάθε πόλη-εταιρός ανεξάρτητα. Έτσι, (και με βάση τα παραπάνω προβλήματα που μαστίζουν τις πόλεις στη σύγχρονη εποχή) οι πόλεις ως γεωγραφικές, πολιτικές, διοικητικές και οικονομικές ενότητες συγκροτούν δίκτυα συνεργασίας (ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.λπ.), προκειμένου να επιλύσουν διάφορα κοινά προβλήματα κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης (Μπεριάτος, 2005) μέσα σε ένα αειφορικό πλαίσιο δράσης.

1.2 Σκοπός και Στόχοι Μελέτης

Έχοντας ως υπόβαθρο το παραπάνω γενικό πλαίσιο για τις πόλεις, η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό να μελετήσει ολοκληρωμένα, τη δομή και εξέλιξη του αστικού συστήματος της Θεσσαλίας, με βάση τις ιδιομορφίες του ελληνικού αστικού συστήματος και σε ένα πλέον διεθνοποιημένο περιβάλλον. Οι επιμέρους στόχοι συνίστανται στην επιλογή, υιοθέτηση και εφαρμογή των βέλτιστων πολιτικών ανάπτυξης, που συνάδουν με τα χαρακτηριστικά του υπό μελέτη αστικού συστήματος. Αυτό φυσικά, θα προκύψει ύστερα από σχετική διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης και την ανάδειξη και αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και προοπτικών που εμφανίζονται στην περιοχή, αλλά και την αντιμετώπιση και εξάλειψη των μειονεκτημάτων και απειλών που παρουσιάζονται στην παρούσα χρονική συγκυρία. Επιπλέον στόχος της μελέτης αποτελεί η μελέτη της προώθησης διακριτών γεωγραφικών επιπέδων (δίπολα) με άμεση γειτνίαση και τη δυνητική επίτευξη συμπληρωματικότητας μεταξύ τους, προς μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής τους δυναμικής, αντιμετώπισης κοινών προβλημάτων και εξοικονόμησης πόρων. Τέλος, δεν πρέπει να αγνοείται ότι, οι διακριτές αυτές γεωγραφικές ενότητες εντάσσονται σε ένα ενιαίο περιφερειακό αστικό σύστημα, που μέσω της δικτύωσης και συνεργασίας τους προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τις ανταγωνιστικές πιέσεις του διεθνούς περιβάλλοντος, αλλά και των ισχυρών μητροπολιτικών εθνικών κέντρων ανάπτυξης (Αθήνα, Θεσσαλονίκη). Αυτοί οι στόχοι επιδιώκουν ένα περισσότερο βιώσιμο (κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια) και ανταγωνιστικό αστικό περιβάλλον, που μέσω της συνεργασίας και δικτύωσης των πόλεων μεταξύ τους αυξάνουν τη δυναμική τους και εντατικοποιούν έτσι, τις προσπάθειες αναβάθμισης της θέσης των εν λόγω πόλεων, στην ιεραρχία του ευρωπαϊκού και διεθνούς αστικού συστήματος, που αποτελεί και το ζητούμενο.

1.3 Λόγοι Επιλογής Γεωγραφικού Επιπέδου Αναφοράς

Στο υπό μελέτη αστικό σύστημα περιλαμβάνονται οι τέσσερις πρωτεύουσες των νομών της περιφέρειας Θεσσαλίας και όχι το σύνολο του αστικού συστήματος (περιοχές με αστικές λειτουργίες ή αστικό χαρακτήρα από ανθρωπογεωγραφική οπτική, ή περιοχές που χαρακτηρίζονται θεσμικά ως αστικές λόγω πληθυσμιακού κριτηρίου – 10.000 κάτοικοι κ.α.). Αυτή η παραδοχή έγινε για μια σειρά από λόγους :

- ❖ Λαμβανομένου υπόψη των ιδιομορφιών του ελληνικού αστικού συστήματος (έντονα συγκεντρωμένο), στα τέσσερα αστικά κέντρα υπάρχει μια κρίσιμη πληθυσμιακή μάζα, καθώς και μια κρίσιμη μάζα αγοράς για την επιβίωση οικονομικών δραστηριοτήτων, που σε άλλες αστικές περιοχές πολύ μικρότερης δυναμικότητας, σπάνια έως καθόλου εμφανίζονται.
- ❖ Στα μεγάλα αστικά κέντρα υπάρχει πρόσφορο έδαφος για την ενεργοποίηση οικονομικών κλίμακας στην παραγωγική διαδικασία, αλλά και οικονομιών συγκέντρωσης και συσπείρωσης, καθώς και οικονομιών αστικοποίησης (όπου προϋπόθεση αποτελεί η κρίσιμη πληθυσμιακή μάζα, η κρίσιμη μάζα αγοράς, οι ποσοτικά και ποιοτικά πλήρεις υποδομές - αστικές και παραγωγικές κ.α.).
- ❖ Οι δύο πόλεις της περιφέρειας (Λάρισα, Βόλος) αποτελούν εθνικούς πόλους ανάπτυξης, ενώ οι άλλες δύο (Καρδίτσα, Τρίκαλα) αποτελούν δευτερεύοντες δυναμικούς πόλους ανάπτυξης, χωροθετημένες επάνω στους άξονες ανάπτυξης της χώρας (σύμφωνα και με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης) και στηρίζουν δυναμικά τη συνολική ανάπτυξη της περιφέρειας (μέσα και από μια εταιρική σχέση πόλης-υπαίθρου).
- ❖ Οι πόλεις τέτοιου μεγέθους [νομαρχιακής και υπερτοπικής – (δια) περιφερειακής εμβέλειας] καλούνται να διαδραματίσουν έναν αντισταθμιστικό ρόλο στα κυρίαρχα μητροπολιτικά κέντρα διατηρώντας το δικό τους πληθυσμό αφενός, και αφετέρου αποτελώντας ανάχωμα στις μετατοπίσεις του πληθυσμού της ενδοχώρας τους, προς τα μητροπολιτικά κέντρα. Σε αυτό έχουν «σύμμαχο» τις αντιοικονομίες συγκέντρωσης που εμφανίζονται στις μητροπολιτικές περιοχές (για τη βιομηχανία) από τον υπερκορεσμό των δικτύων και την περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και την ταχεία ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και των σύγχρονων μεθόδων διοίκησης, που επιτρέπουν το φυσικό διαχωρισμό των διοικητικών (εγκατεστημένες στα μητροπολιτικά κέντρα), από αυτές των παραγωγικών μονάδων που μπορούν να εγκατασταθούν σε πόλεις με χαμηλότερη θέση στην αστική ιεραρχία (Πετράκος & Οικονόμου 2005).
- ❖ Η συγκεκριμένη ομάδα πόλεων διαθέτει ένα σύνολο πλεονεκτημάτων έναντι των μητροπολιτικών περιοχών, όπως επάρκεια αστικής γης σε χαμηλότερο κόστος, καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, απουσία οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων, εντονότερη αίσθηση κοινωνικής ταυτότητας και γενικά καλύτερη ποιότητα ζωής, που εμφανίζονται σε τέτοιες πόλεις μεσαίου μεγέθους (Πετράκος & Οικονόμου 2005).
- ❖ Η κατηγορία αυτή των πόλεων χαρακτηρίζεται από μια σημαντική παραγωγική συγκρότηση -ειδικά Βόλος, Λάρισα- και ήταν αυτές που βρέθηκαν εκτεθειμένες (με το άνοιγμα των αγορών) στις ανταγωνιστικές πιέσεις της διεθνοποίησης και έπρεπε αμέσως,

να επιταχυνθούν οι διαδικασίες αναδιάρθρωσης των οικονομιών τους (Πετράκος & Οικονόμου 2005). Οι αναδιρθρώσεις στην οικονομία των πόλεων αφορούν και τις δύο άλλες θεσσαλικές πόλεις -Καρδίτσα, Τρίκαλα-, εν όψει της αναθεωρημένης πλέον Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ), όπου οι επιδοτήσεις έχουν μειωθεί δραστικά, τα αγροτικά προϊόντα εκτίθενται στον ανταγωνισμό χωρίς τον προστατευτισμό των ευρωπαϊκών αγροτικών προϊόντων πλέον (συν τον περιορισμό των επιδοτήσεων των αγροτικών εισοδημάτων για πολλές κατηγορίες) και προωθείται η πολυλειτουργικότητα και η πολυαπασχόληση, ως μια επιπλέον διέξοδος από φθίνοντες κλάδους αγροτικής παραγωγής. Πρόκειται για ένα σημαντικό γεγονός, αφού η ανάπτυξη των πόλεων αυτών, αφορούν άμεσα και την ανάπτυξη του συνόλου της περιφέρειας.

❖ Τέλος, οι πόλεις αυτές διεκδικούν παραγωγικές δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται από χωροθετική άποψη ως ανελαστικές, δηλαδή δραστηριότητες συνυφασμένες με τα τοπικά χαρακτηριστικά και συνεπώς δεν μεταφέρονται (τουρισμός, πολιτισμός, εξειδικευμένες υποδομές ή πλεονεκτήματα), σε αντίθεση με τα μητροπολιτικά κέντρα που διεκδικούν (με μεγαλύτερη επιτυχία) παραγωγικές δραστηριότητες πολλαπλών χωροθετικών επιλογών (λόγω του τεχνολογικού τους εξοπλισμού) (Πετράκος & Οικονόμου 2005).

1.4 Σπουδαιότητα Μελέτης

Η σπουδαιότητα της μελέτης αντικατοπτρίζεται σε διάφορα επίπεδα. Μερικά από αυτά είναι το επιστημονικό, το ερευνητικό και το πολιτικό επίπεδο, αλλά αφορά άμεσα και τους ίδιους τους κατοίκους της υπό μελέτη περιοχής, που οφείλουν να γνωρίζουν και να συμμετέχουν στις διαδικασίες αναπτυξιακού σχεδιασμού και προγραμματισμού της περιοχής τους, μέσα από ένα αμιγώς δημοκρατικό πνεύμα και με γνώμονα πάντοτε το δημόσιο συμφέρον. Η αξία της πάντως, λαμβάνει μεγάλες διαστάσεις στο θέμα της περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς πρόκειται για τη μελέτη ενός περιφερειακού αστικού συστήματος με ιδιαίτερως έντονη αγροτική ενδοχώρα, στο μέσο περίπου των δύο μεγαλύτερων εθνικών αναπτυξιακών κέντρων. Επιπρόσθετα, θα μπορούσε να χρησιμεύσει και για παρεμφερείς περιπτώσεις αστικών συστημάτων στον εθνικό ή άλλο χώρο, καθώς υιοθετεί μια διαφοροποιημένη προσέγγιση, αναλύοντας τις αστικές περιοχές αυτόνομα, με τη μορφή διπόλων και αστικού συστήματος συνολικά (μέσος όρος). Τέλος, θεωρούμε ότι, μπορεί να αποτελέσει μια σημαντική εισροή για τη συγκριτική εξέταση παρόμοιων περιφερειακών αστικών συστημάτων σε εθνικό, ευρωπαϊκό ή άλλο χωρικό επίπεδο.

1.5 Δομή Μελέτης

Η δομή της μελέτης διαρθρώνεται στα εξής επιμέρους κεφάλαια: 1^ο : Θεωρητικό Υπόβαθρο. Σε αυτήν την ενότητα (διαίρεται σε δύο μέρη) περιγράφονται αφενός, οι βασικές θεωρίες των αστικών συστημάτων και αφετέρου, οι βασικές αρχές που διέπουν την πολιτική της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, και τα χαρακτηριστικά των πόλεων αυτής της κατηγορίας. 2^ο : Μακροοικονομικό Περιβάλλον. Πρόκειται για μια ανεξάρτητη ενότητα, η οποία περιγράφει το μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας και της περιφέρειας, στην οποία εντάσσεται το

υπό μελέτη περιφερειακό αστικό σύστημα. 3^ο : Ανάλυση. Πραγματοποιείται η «διάγνωση» της υφιστάμενης κατάστασης των πόλεων σε διάφορες γεωγραφικές κλίμακες (πόλεις, δίπολα, μέσος όρος αστικού συστήματος) και σε διάφορους τομείς, όπως λ.χ. χωροταξικά, δημογραφικά, κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, υποδομές κ.λπ., προκειμένου να διαπιστωθεί η όποια επάρκεια, έλλειψη, διαφορά ή συμπληρωματικότητα μεταξύ των πόλεων, ώστε να στοχευθούν και οι αντίστοιχες πολιτικές. 4^ο : SWOT Ανάλυση. Στη συνέχεια με βάση την ενότητα της ανάλυσης επιχειρείται η διάγνωση των δυνατοτήτων και προοπτικών, που πρέπει να αξιοποιήσει το αστικό σύστημα, καθώς και τη δυνητική αποκάλυψη νέων, που θα θέσει και όλο το σύστημα σε νέες τροχιές κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης. Από την άλλη, θα εντοπιστούν τα μειονεκτήματα και οι απειλές που περιβάλλουν το σύστημα, με σκοπό τον περιορισμό ή/και εξάλειψη τους -κατά το εφικτό-, για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος. 5^ο : Στρατηγική. Με βάση το παραπάνω πλαίσιο, χαράζεται η στρατηγική, οι στόχοι και οι αντίστοιχες πολιτικές ανάπτυξης που πρέπει να υιοθετήσει το αστικό σύστημα, προκειμένου να αποκτήσει τη δική του διακριτή ταυτότητα, αναβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο των πόλεων και την ανταγωνιστική τους θέση (με όλα τα συνεπακόλουθα, όπως λ.χ. προσέλκυση επενδύσεων και ανθρώπινου δυναμικού, σύγκλιση με μέσο όρο ΕΕ ως προς κύριους αναπτυξιακούς δείκτες κ.λπ.) στο ευρύτερο εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές αστικό σύστημα.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

2.1 Μέρος 1 – Εισαγωγή

Στο 1^ο μέρος του θεωρητικού υποβάθρου περιγράφονται οι θεωρίες αστικών συστημάτων – οργάνωσης δικτύων οικισμών. Η 1^η ενότητα παρουσιάζει τον ορισμό του αστικού συστήματος υπό μια θεσμική οπτική. Στη συνέχεια ακολουθούν οι βασικές θεωρίες των αστικών συστημάτων, όπως η θεωρία των κεντρικών τόπων του Christaller και η θεωρία της κεντρικής θέσης του Losch, που περιγράφουν τη γεωγραφική και οικονομική κατανομή των οικισμών και των πόλεων στο χώρο, καθώς και τις μεταξύ τους αλληλεπιδράσεις. Η τελευταία ενότητα αναφέρεται στο κρίσιμο ζήτημα των αστικών δικτύων και την εντεινόμενη σημασία που δίνεται σε αυτό το ζήτημα σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο (συμπληρωματικότητα πόλεων, ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.λπ.).

2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ – ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ – ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Αστικό δίκτυο ή αστικό σύστημα ορίζεται το σύνολο των πόλεων, μαζί με τις αλληλεπιδράσεις τους (δεν περιλαμβάνει τις εκτάσεις που καταλαμβάνουν οι πόλεις που παραπέμπει στην έννοια του αστικού χώρου, αλλά αντιμετωπίζει τις πόλεις ως σημεία ενός συστήματος – χωροταξική, μακροσκοπική οπτική) (Οικονόμου, 2005). Από άλλους συγγραφείς χρησιμοποιείται και ο όρος αστικό πλέγμα (που είναι ταυτόσημος με το αστικό δίκτυο ή το αστικό σύστημα), ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση με τα δίκτυα επικοινωνιών ή μεταφορών μέσα στις πόλεις (Deffuau, 2001).

2.3 ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ – ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ

2.3.1 Θεωρία Κεντρικών Τόπων – Θεωρία Christaller

Η βάση της θεωρίας των κεντρικών τόπων (Walter Christaller, 1933) βασίζεται σε γενικές γραμμές στις εξής παραδοχές και υποθέσεις: θεωρούμε μια πόλη σε έναν απόλυτα ομοιογενή χώρο, της οποίας η ακτίνα επιρροής διαγράφεται με έναν κύκλο, στο κέντρο του οποίου βρίσκεται χωροθετημένη η εν λόγω πόλη. Όμως, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι κύκλοι δεν μπορούν να καλύψουν απόλυτα μια επιφάνεια όταν τοποθετηθούν ο ένας δίπλα στον άλλο (ακτίνες επιρροής των διαφόρων πόλεων), χωρίς να αφήνουν κενές περιοχές, οι κύκλοι αυτοί που αντιπροσωπεύουν τις ακτίνες επιρροής των πόλεων τείνουν να μετασχηματιστούν σε κανονικά εξάγωνα, έτσι ώστε να μην υπάρχουν επικαλύψεις στο χώρο, αλλά ούτε και κενές περιοχές (Σχήματα 2.1, 2.2). Η επιρροή των μεγάλων πόλεων υφίσταται σε περισσότερα από ένα γειτονικά εξάγωνα, το καθένα από τα οποία αντιπροσωπεύει τη ζώνη επιρροής της χαμηλότερης ιεραρχικά πόλης (Deffuau, 2001). Έτσι, ο χώρος οργανώνεται με τη μορφή ενός συστήματος κεντρικών τόπων, όπου οι «τόποι» - οικισμοί – πόλεις υψηλότερης ιεραρχικής θέσης (τάξης) περιλαμβάνουν και μεγαλύτερες περιοχές αγοράς, και υψηλότερης τάξης αγαθά και υπηρεσίες, ενώ οι χαμηλότερης ιεραρχικής θέσης (τάξης)

«τόπου», για να εξυπηρετηθούν ως προς τα αγαθά αυτά, εντάσσονται στις περιοχές αγοράς των πρώτων (Σχήματα 2.2, 2.3) (Λαμπριανίδης, 2005).

Μετά από τη γενική αυτή εικόνα σχετικά με τη θεωρία των κεντρικών τόπων προχωρούμε σε ένα πιο αναλυτικό επίπεδο. Σύμφωνα με τον Christaller, οι οικισμοί που αποτελούν τους «κεντρικούς τόπους» εξυπηρετούν την ενδοχώρα-περιφέρειά τους, προσφέροντας αστικά αγαθά και υπηρεσίες. Έτσι, οι πόλεις χωροθετούνται σε κεντρικές θέσεις και επιτελούν λειτουργίες που εξυπηρετούν την άμεση και έμμεση ενδοχώρα τους. Η οικονομική ανάπτυξη της ενδοχώρας των πόλεων προκαλεί ταυτόχρονα την αύξηση της ζήτησης των αστικών αγαθών και υπηρεσιών, αφού οι καταναλωτές της ενδοχώρας θα σπεύσουν προς τον πλησιέστερο κεντρικό τόπο που τα διαθέτει, για να ικανοποιήσουν τις ατομικές τους ανάγκες. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται μια επιπλέον ώθηση στην ανάπτυξη των πόλεων, που αποτελούν τους κεντρικούς τόπους (Λαμπριανίδης, 2005).

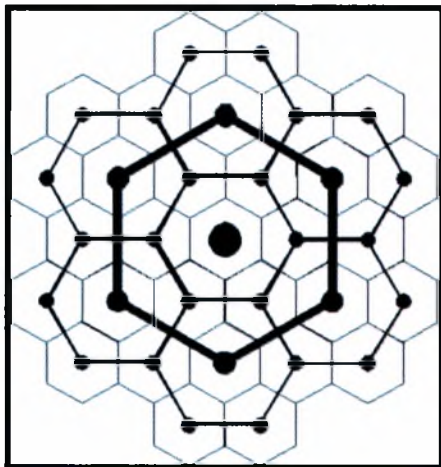
Η ιεραρχική θέση ενός «τόπου» καθορίζεται ανάλογα με τον αριθμό των αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρει (συμβολή φυσικά διαδραματίζει και το πληθυσμιακό μέγεθος του εκάστοτε τόπου, αλλά δεν αποτελεί από μόνο του κριτήριο για την κατάταξη ενός «τόπου» στην κλίμακα της αστικής ιεραρχίας). Έτσι, οι κεντρικοί τόποι που βρίσκονται στην κορυφή της ιεραρχίας προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες που προσφέρονται και στους κεντρικούς τόπους χαμηλότερης ιεραρχικής θέσης, χωρίς φυσικά να ισχύει το αντίστροφο (Λαμπριανίδης, 2005). Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα του Christaller βασίζεται στην υπόθεση ότι υπάρχει μια ιεραρχία N διαφορετικών αγαθών ($g = 1, 2, \dots, N$), μια ιεραρχία N διαφορετικών περιοχών αγοράς ($m = 1, 2, \dots, N$), και μια ιεραρχία αστικών κέντρων N διαφορετικών επιπέδων ($u = 1, 2, \dots, N$). Έτσι, ένα αγαθό όσο πιο ψηλά τοποθετείται στην κλίμακα της ιεραρχίας, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η γεωγραφική περιοχή πώλησής του. Δηλαδή, για ένα αγαθό επιπέδου $g = 1$ θα αντιστοιχεί σε περιοχή αγοράς – πώλησης $m = 1$, ενώ ένα αγαθό επιπέδου $g = 2$ θα αντιστοιχεί σε περιοχή αγοράς – πώλησης $m = 2$ κ.ο.κ.. Επίσης, υποθέτουμε ότι για έναν αγροτικό πληθυσμό που είναι ισοκατανεμημένος στο γεωγραφικό χώρο, ο λόγος του μεγέθους μιας περιοχής πώλησης ενός αγαθού επιπέδου x , προς το μέγεθος μιας περιοχής πώλησης ενός αγαθού y (όπου $y < x$ στην κλίμακα της ιεραρχίας), είναι σταθερός και ισούται με k . Αυτό θεωρείται ότι ισχύει για οποιαδήποτε μετακίνηση από το ένα επίπεδο ιεραρχίας στο άλλο. Ένα άλλο σημείο που λαμβάνει ο Christaller στις υποθέσεις του υποδείγματός του, είναι ότι υπάρχει μια άμεση αντιστοιχία ανάμεσα στην ιεραρχική θέση του αστικού κέντρου και στην ποικιλία των αγαθών και υπηρεσιών που αυτό προσφέρει. Με λίγα λόγια, ο «κεντρικός τόπος» που βρίσκεται στην κορυφή της ιεραρχίας διαθέτει τα αγαθά όλων των επιπέδων, ενώ ο «κεντρικός τόπος» χαμηλότερης ιεραρχικής θέσης προσφέρει αγαθά μέχρι το επίπεδο που του αντιστοιχεί στην ιεραρχία (και στην αντιστοιχη περιοχή πώλησης) (McCann, 2002).

Αξίζει να σημειωθεί, όπως αναφέρει ο Λαμπριανίδης ότι «η κατάταξη των κεντρικών λειτουργιών σε τάξεις στηρίζεται σε δύο βασικές έννοιες: Στην έννοια του κρίσιμου μεγέθους, δηλαδή του ελάχιστου πληθυσμού που απαιτείται για την υποστήριξη μιας κεντρικής λειτουργίας πληθυσμού, που θα εξασφαλίζει δηλαδή, την ελάχιστη ζήτηση για την παροχή κάποιου κεντρικού αγαθού-υπηρεσίας. Στην έννοια της χωρικής εμβέλειας, δηλαδή

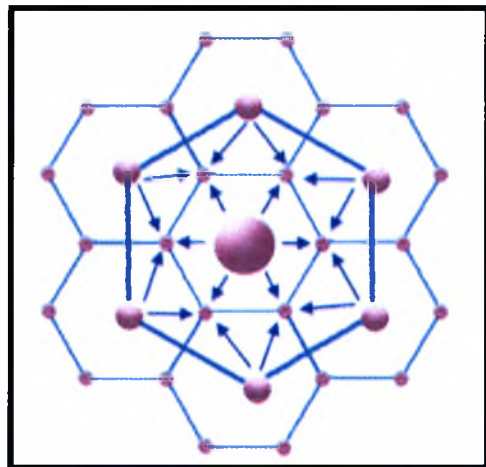
της περιοχής πέρα από την οποία οι καταναλωτές δεν είναι διατεθειμένοι να έρθουν στον κεντρικό τόπο για την αγορά του συγκεκριμένου αγαθού-υπηρεσίας (2005 : 359-60)».

Τέλος, ο Christaller με τις υποθέσεις του υποδείγματός του προσπάθησε να διαμορφώσει ένα ειδικό γεωμετρικό σχήμα στο χώρο, τέτοιο ώστε, να εξασφαλίζει ότι όλες οι τοποθεσίες προμηθεύονται όλα τα αγαθά από ένα ελάχιστο αριθμό σημείων πώλησης και έτσι, να συνειδητοποιήσουμε ότι ένα ιεραρχημένο σύστημα πόλεων (όπως περιγράφηκε παραπάνω) λειτουργεί με έναν σχεδόν αυτόματο-μηχανικό τρόπο, περιέχοντας ένα φάσμα περιοχών πώλησης διαφορετικών διαστάσεων στο χώρο (McCann, 2002).

Σχήματα 2.1 και 2.2: Αστικό Σύστημα – Θεωρία Κεντρικών Τόπων

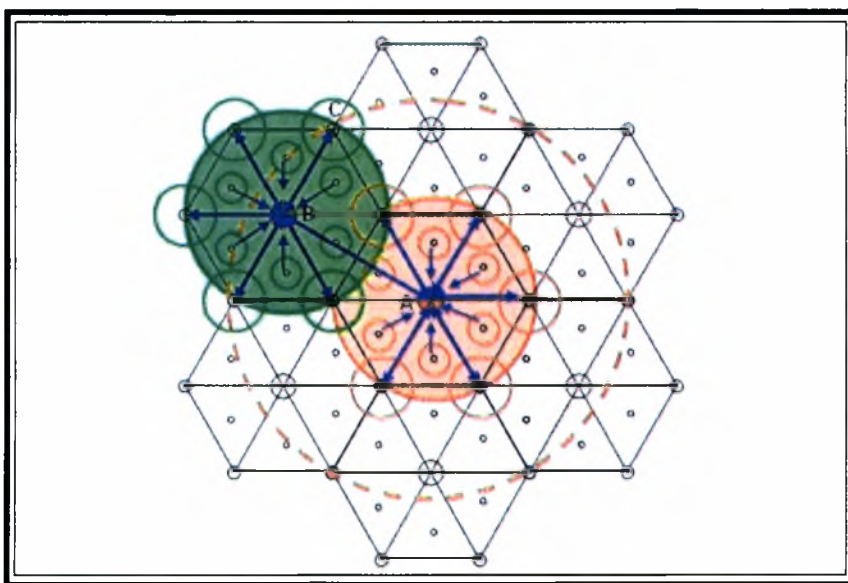


Πηγή: <http://webhost.bridgew.edu>



Πηγή: <http://upload.wikimedia.org>

Σχήμα 2.3: Αλληλεπιδράσεις Κεντρικών Τόπων στο Χώρο



Πηγή: <http://www.jeffvail.net>

2.3.2 Θεωρία Κεντρικής Θέσης - Θεωρία Losch

Το υπόδειγμα που παρουσίασε ο Losch (August Losch, 1944, 1954) ανταποκρίνεται περισσότερο στην πραγματική κατανομή των οικισμών. Η οργάνωση του χώρου σύμφωνα με το υπόδειγμα του Losch φέρει τα εξής χαρακτηριστικά: όλα τα δίκτυα των περιοχών αγοράς «περιβάλλουν» ένα κοινό σημείο, στο οποίο προσφέρονται όλα τα αγαθά και ονομάζεται μητρόπολη. Η χωροταξική οργάνωση περιλαμβάνει έξι τομείς οι οποίοι χαρακτηρίζονται από μια πληθωρική συγκέντρωση δραστηριοτήτων και έξι τομείς που χαρακτηρίζονται από μια διασπορά των δραστηριοτήτων (Σχήμα 2.4). Οι κεντρικοί τόποι των παραπάνω δύο κατηγοριών είναι της ίδιας τάξης, ενώ οι υψηλότερης τάξης κεντρικοί τόποι των τομέων παράγουν διαφοροποιημένα αγαθά. Στους σχετικά «εύπορους» τομείς (υψηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων) προσφέρονται περισσότερα αγαθά, που παράγουν οι κεντρικοί τόποι των εν λόγω τομέων (Λαμπριανίδης, 2005). Με βάση τα παραπάνω, όπου μια ποικιλία επιχειρήσεων παράγει ένα μεγάλο φάσμα προϊόντων και διαμορφώνεται μια ποικιλία εξάγωνων περιοχών πώλησης, ο Losch θεωρεί ότι, η αποτελεσματικότερη χωροταξική και οικονομική οργάνωση είναι αυτή, όπου ο μέγιστος δυνατός αριθμός επιχειρήσεων εγκαθίστανται στο ίδιο σημείο, ούτως ώστε να είναι εφικτό να «ενεργοποιηθούν» οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης, που θα ωφελήσουν και τις υφιστάμενες και τις νεοεισελθείσες επιχειρήσεις, αλλά και το σύνολο της οικονομίας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Έτσι, σύμφωνα με τον Losch, η οικονομία των εκάστοτε γεωγραφικών περιοχών θα τείνει να λαμβάνει μια μορφή, όπου θα κυριαρχείται από μια κυρίαρχη πόλη, τη μητρόπολη, και μια ενδοχώρα με μικρότερες αστικές περιοχές και εναλλασσόμενες περιοχές συγκέντρωσης και διασποράς οικονομικών δραστηριοτήτων (Σχήμα 2.4) (McCann, 2002).

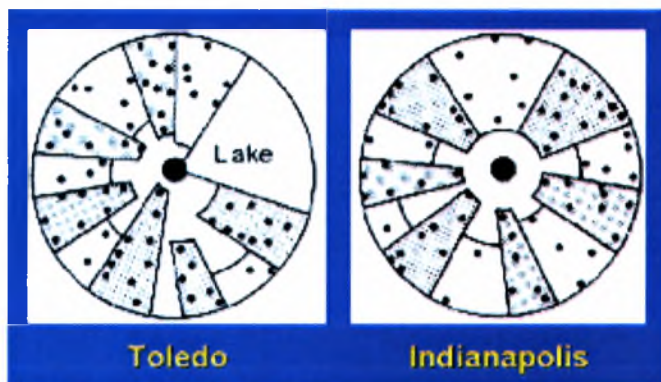
Και το υπόδειγμα του Christaller και του Losch βασίζονται στις ίδιες υποθέσεις – παραδοχές: ότι υπάρχει μια οικονομική πεδιάδα, χωρίς ανωμαλίες του εδάφους (βουνά, ποτάμια κ.λπ.), κι ότι η μετακίνηση και μεταφορά ατόμων και αγαθών πραγματοποιείται προς οποιαδήποτε κατεύθυνση. Ότι τα μεταφορικά έξοδα κυμαίνονται αναλογικά προς την απόσταση, ότι οι φυσικοί πόροι και ο πληθυσμός κατανέμονται ομοιόμορφα στο χώρο κι ότι η συμπεριφορά των παραγωγών (μεγιστοποίηση κερδών) και των καταναλωτών (ελαχιστοποίηση δαπανών για ικανοποίηση των αναγκών τους ή μεγιστοποίηση της ατομικής τους ευημερίας) είναι ορθολογική, και τέλος, ότι βρισκόμαστε σε συνθήκες τέλει ανταγωνισμού μεταξύ των παραγωγών (Λαμπριανίδης, 2005).

Οι βασικές διαφορές των δύο θεωριών έγκεινται στο ότι στο σύστημα κεντρικών τόπων του Christaller δεν υφίσταται ανταλλαγή αγαθών, αφού κεντρικοί τόποι ισάξιας ιεραρχικής θέσης παράγουν και προσφέρουν τα ίδια αγαθά, ενώ στο αντίστοιχο του Losch οι κεντρικοί τόποι ισάξιας ιεραρχικής θέσης δεν προσφέρουν τα ίδια αγαθά, κι έτσι είναι εφικτή η ανταλλαγή διαφορετικών αγαθών μεταξύ ισάξιων (ειδίκευση σε διαφορετικά αγαθά), αλλά και μεταξύ διαφορετικών τάξεων κεντρικών τόπων (Λαμπριανίδης 2005). Έτσι, η βασική διαφορά τους είναι ότι το σύστημα του Christaller βασίζεται στο ότι η αγορά πρέπει να τροφοδοτείται από έναν ελάχιστο αριθμό σημείων παραγωγής, ενώ του Losch στηρίζεται σε ένα μέγιστο αριθμό σημείων προσφοράς αγαθών (McCann, 2002).

Μετά την ανάλυση των θεωριών αστικού συστήματος μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζουν τα αστικά δίκτυα στην οργάνωση του χώρου (και από γεωγραφική και από οικονομική άποψη), αλλά και της συμβολής τους στην εν γένει ανάπτυξη στις διάφορες γεωγραφικές κλίμακες, και σε τοπικό, και σε περιφερειακό και σε εθνικό επίπεδο, αλλά και παγκόσμιο, αν αναλογιστούμε τις τρέχουσες συνθήκες της παγκοσμιοποίησης και ολοκλήρωσης των οικονομιών.

Τέλος, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Deppau «ο ρόλος της πόλης στην υπαίθρο και η ύπαρξη ενός αστικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή, μας οδηγούν να θεωρήσουμε την πόλη όχι καθ' εαυτή, αλλά ως στοιχείο της ζωής μιας ολόκληρης περιφέρειας. Η πόλη αποτελεί συγκέντρωση ανθρώπων και συνάμα νευρικό σύστημα ολόκληρης της περιφέρειας (2001 : 524)».

Σχήμα 2.4: Χωροθέτηση Κεντρικών Τόπων κατά Losch, στο Τολέντο και Ιντιανάπολη



Πηγή: <http://www.csiss.org>

2.4 ΑΣΤΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ – ΚΡΙΣΙΜΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΖΗΤΗΜΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ (ΣΑΚΧ)

Βασικός στόχος της ΕΕ αναφορικά με τα αστικά δίκτυα αποτελεί «η ανάπτυξη ενός πολυκεντρικού και πιο εξισορροπημένου αστικού συστήματος και η ενίσχυση της εταιρικής σχέσης μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να υπερνικηθεί ο δυϊσμός μεταξύ πόλης και υπαίθρου που δεν αντιστοιχεί στη σύγχρονη εποχή και τα νέα δεδομένα».

Σήμερα έχει δημιουργηθεί ένα σύνθετο πλέγμα μεγάλων, μεσαίων και μικρότερων πόλεων, οι οποίες σε μεγάλα τμήματα της Ευρώπης αποτελούν τη βάση αστικοποιημένων χωρικών διαρθρώσεων, ακόμα και σε αγροτικές περιοχές. Οι τεχνολογικές, πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές έχουν επιπτώσεις στο αστικό σύστημα – τις λειτουργίες του και το χωρικό του πλαίσιο.

Για την αστική και τη χωρική ανάπτυξη, οι αλλαγές αυτές αποτελούν μια μεγάλη πρόκληση. Το αστικό σύστημα και η οικιστική διάρθρωση της ΕΕ δεν είναι πιθανό να αλλάξουν σημαντικά μεσοπρόθεσμα. Πόλεις διεθνούς ακτινοβολίας, παγκόσμιες πόλεις, όπως το Λονδίνο και το Παρίσι και μητροπολιτικές περιφέρειες, όπως η περιοχή του Ρουρ

και το Randstad, θα εξακολουθήσουν να διατηρούν τις εξέχουσες θέσεις τους. Παρ' όλα αυτά, νέες λειτουργίες και νέα δίκτυα ενδέχεται στο μέλλον να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη ορισμένων πόλεων και περιφερειών. Οι πόλεις συνεργάζονται σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό και ενώνουν τις δυνάμεις τους, για παράδειγμα αναπτύσσοντας συμπληρωματικές λειτουργίες ή εκμεταλλεζόμενες από κοινού εγκαταστάσεις και προσφέροντας από κοινού υπηρεσίες. Μια τέτοια συνεργασία μπορεί να ωφελήσει την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς βελτιώνει το φάσμα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την οικονομική κατάσταση της περιφέρειας και κατά συνέπεια, αυξάνει την ανταγωνιστικότητά της. Η συνεργασία των πόλεων μπορεί επίσης να επιτευχθεί και σε διασυνοριακό επίπεδο, αλλά η συνεργασία αυτή για να καταστεί εφικτή προϋποθέτει ισότιμους εταίρους και παρόμοιες αρμοδιότητες. Επίσης, δύσκολη, αλλά συνάμα απαραίτητη για την επίτευξη συνεργειών θεωρείται η συνεργασία μεταξύ πόλεων, που τις χωρίζουν μεγάλες αποστάσεις σε αραιοκατοικημένες περιοχές (π.χ. ανάγκη για αύξηση ποσοτικά και ποιοτικά υποδομών για τη σύνδεση των εν λόγω περιοχών).

Γενικά, ένα σχέδιο χωρικής ανάπτυξης, που αυτοπεριορίζεται σε μια πολυκεντρική ανάπτυξη μητροπολιτικών περιφερειών, δεν συμβαδίζει με την παράδοση διατήρησης της αστικής και αγροτικής πολυμορφίας της ΕΕ. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να επιδιώκεται ως στόχος μια αποκεντρωμένη οικιστική διάρθρωση στο πλαίσιο μιας διαβαθμισμένης ιεραρχίας των πόλεων, που εκτείνεται στο σύνολο του χώρου της ΕΕ. Η κατάσταση αυτή αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση για την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη των δήμων, κοινοτήτων και των περιφερειών και θα πρέπει να επεκταθεί, συνιστώντας ένα πραγματικό πλεονέκτημα της ΕΕ ως τόπου εγκατάστασης επιχειρήσεων, σε σχέση με άλλες μεγάλες οικονομικές περιοχές παγκοσμίου σημασίας.

Προκειμένου να ενισχυθεί μια ισόρροπη οικιστική διάρθρωση σε όλη την επιφάνεια της ΕΕ, θα πρέπει να βρεθούν μέθοδοι και διαδικασίες, που θα δίνουν τη δυνατότητα στις πόλεις και στις περιφέρειες να αλληλοσυμπληρώνονται και να συνεργάζονται. Υπάρχουν ποικίλες δυνατότητες προς την κατεύθυνση αυτή, οι οποίες έχουν ήδη δοκιμαστεί εν μέρει. Πέραν των δικτύων πόλεων σε περιφερειακό επίπεδο, συμβάλλουν ειδικότερα προς την κατεύθυνση αυτή και τα δίκτυα πόλεων σε διαπεριφερειακό, διεθνικό ή ακόμα και σε Κοινοτικό επίπεδο. Ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρίσκεται μια συγκεκριμένη περιοχή ή μια περιφέρεια αρχικά, διαφέρουν τόσο οι επιδιωκόμενοι στόχοι, όσο και οι λύσεις.

Η προώθηση της συμπληρωματικότητας μεταξύ των πόλεων και των περιφερειών συνεπάγεται, ταυτόχρονα, την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και την υπέρβαση των μειονεκτημάτων του οικονομικού ανταγωνισμού μεταξύ τους. Ωστόσο, η συμπληρωματικότητα δεν θα πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά στον οικονομικό ανταγωνισμό και την οικονομία, αλλά θα πρέπει να εκτείνεται και σ' όλες τις αστικές λειτουργίες, όπως για παράδειγμα ο πολιτισμός, η εκπαίδευση και οι γνώσεις, καθώς και η κοινωνική υποδομή. Θα πρέπει να ασκείται μια πολιτική, η οποία θα προωθεί την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των πόλεων, με βάση τα κοινά συμφέροντα και τη συμβολή όλων των συμμετεχόντων. Συνεπώς, ο εθελοντικός χαρακτήρας της συνεργασίας

και τα ίσα δικαιώματα των εταίρων αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την πολιτική αυτή.

Σημαντικές επίσης, είναι οι ενέργειες για τη δημιουργία δικτύων πόλεων σε διασυνοριακές περιοχές, πόλεων που βρίσκονται σε λιγότερο πυκνοκατοικημένες και οικονομικά ασθενέστερες περιφέρειες, καθώς και πόλεων που βρίσκονται σε σχετικά μεγάλη απόσταση μεταξύ τους, ώστε να βρίσκονται λύσεις για κοινά προβλήματα μέσα από τα δίκτυα αυτά. Πέραν της απλής ανταλλαγής εμπειριών, θα πρέπει επίσης να επιδιώκονται κοινοί στόχοι και να υλοποιούνται κοινά έργα σε θέματα, όπως η διαχείριση της τοπικής κυκλοφορίας, η αντιμετώπιση ζητημάτων επιμελητείας των πόλεων, η συνεργασία μεταξύ πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων, η διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των ιστορικών κέντρων των πόλεων, καθώς και η ένταξη νεοεγκαθιστάμενων μεταναστών στην κοινωνία της πόλης (ΣΑΚΧ, 1999).

2.5 ΔΙΚΤΥΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΟΛΕΩΝ – ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Ο όρος «δίκτυο» έχει κάνει την εμφάνισή του στο προσκήνιο τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω της αυξανόμενης παγκοσμιοποίησης και ολοκλήρωσης των οικονομιών (Μπεριάτος 2005). Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Μπεριάτος «Δεν είναι τυχαίο ότι η ιδέα του 'δικτύου' και της 'δικτύωσης' ξεκίνησε (και) από την ανάγκη υπέρβασης της κρίσης των επιχειρήσεων με την εγκατάλειψη του ξεπερασμένου για την εποχή μας ταιυλορικού μοντέλου καταμερισμού της εργασίας, που αντιστοιχούσε σε ένα πιο άκαμπτο σύστημα οργάνωσης της οικονομικής διαδικασίας. Οι νέες συνθήκες και ανάγκες απαιτούν πλέον υψηλό βαθμό ευελιξίας, προσαρμοστικότητας και καινοτομίας. Η διαφορά άλλωστε της έννοιας του 'δικτύου' (συνεργασίας) από την προγενέστερη έννοια του 'συστήματος', (πέρα από την κοινή τους βάση ως σύνολα στοιχείων και των μεταξύ τους σχέσεων) εστιάζεται στη διαφορετική φύση και ποιότητα των σχέσεων αυτών (2005 : 529-30)» :

«Σύστημα»	«Δίκτυο»
Ιεραρχική δομή	Μη ιεραρχική δομή
Ακαμψία	Ευελιξία
Συγκεντρωτική λειτουργία	Αποκεντρωτική λειτουργία

Πηγή : Μπεριάτος 2005

Τα δίκτυα αυτά συνεργασίας υφίστανται ανάμεσα σε διάφορους «εταίρους», όπως δήμοι, νομαρχίες, αλλά και νομικά πρόσωπα δημοσίου ή/και ιδιωτικού δικαίου. Φυσικά, η συμμετοχή και άλλων φορέων στα εν λόγω δίκτυα συνεργασίας, όπως πανεπιστημιακά ιδρύματα, ερευνητικά ινστιτούτα και άλλων οργανισμών (δημόσιων και ιδιωτικών), είναι όχι μόνο εφικτή, αλλά και επιθυμητή, για την εκπλήρωση και τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των σκοπών του δικτύου. Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργείται μια «πλατφόρμα» πληροφοριών, υπηρεσιών και άλλων αγαθών ανάμεσα στους συμμετέχοντες εταίρους. Έτσι, βασικός σκοπός του δικτύου είναι η οργάνωση και διαχείριση αυτής της πολυσύνθετης «πλατφόρμας» (ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.α.) ανάμεσα

στους εταίρους. Χαρακτηριστικό γνώρισμα των δικτύων αυτών είναι ότι επικεντρώνονται σε ειδικά ζητήματα, ώστε να γίνονται πιο επιχειρησιακά, αποτελεσματικά και χρήσιμα και να μην αναλώνονται σε άσκοπα ή σε ζητήματα που ξεπερνούν τα όρια και τους στόχους των δικτύων αυτών συνεργασίας.

Οι πόλεις ως γεωγραφικές, πολιτικές, διοικητικές και οικονομικές ενότητες συγκροτούν δίκτυα συνεργασίας (ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.λπ.), προκειμένου να επιλύσουν διάφορα κοινά προβλήματα κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης. Τα δίκτυα αυτά (που χαρακτηρίζονται από μια ευέλικτη δομή που ενισχύει τη σύναψη πολυμερών σχέσεων) μεγιστοποιούν τη δράση κάθε πόλης – εταιρού για διάφορα θέματα, πολύ πιο αποδοτικά από το αν ενεργούσε κάθε πόλη - εταιρός ανεξάρτητα.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, τα δίκτυα αυτά συνεργασίας πόλεων δεν είναι στατικά (με την έννοια ότι δεν δημιουργούνται με βάση τα εθνικά όρια και μόνο), αλλά χαρακτηρίζονται από μια δυναμική και έναν διεθνή χαρακτήρα και προσαρμόζονται ανάλογα με τις ανάγκες, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ιδιομορφίες των διαφόρων γεωγραφικών επιπέδων και χρονικών συγκυριών (για τη δικτύωσή τους). Με την έννοια αυτή, η «δικτύωση» των πόλεων σε παγκόσμιο επίπεδο καθίσταται πολύ πιο ευέλικτη, λιγότερο δαπανηρή και γραφειοκρατική, προσαρμοσμένη στις σύγχρονες απαιτήσεις του αναπτυξιακού σχεδιασμού και προγραμματισμού, και το σημαντικότερο, χωρίς τις αγκυλώσεις που χαρακτηρίζουν τα οικεία κράτη, που περιλαμβάνουν τις αντίστοιχες πόλεις (Μπεριάτος, 2005).

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν στην ταχεία διάδοση των δικτύων συνεργασίας στην Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο, όπως αναφέρει ο Μπεριάτος, ύστερα από σχετική έρευνα:

- ❖ «Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, καθώς και όλων των δραστηριοτήτων τεχνικής, κοινωνικής και πολιτισμικής ανάπτυξης. Ιδιαίτερα η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου σε παγκόσμια κλίμακα σε συνδυασμό με την ποσοτική του αύξηση οδήγησε τις εθνικές, αλλά και τις τοπικές κυβερνήσεις σε δράσεις υποστήριξης τοπικών εξαγωγικών φορέων και άρα επαφής με διεθνείς αγορές και αντίστοιχους φορείς σε ξένες χώρες.
- ❖ Η συνεχιζόμενη επανάσταση των μέσων μεταφοράς και επικοινωνίας με τη δραματική μείωση των χρονο-αποστάσεων και τη διευκόλυνση των μετακινήσεων και των επικοινωνιών και συνεπώς, την αύξηση του ενδιαφέροντος του κοινού για τα παγκόσμια θέματα.
- ❖ Η αλματώδης αστικοποίηση του αναπτυσσόμενου κόσμου που μετασχημάτισε τις αγροτικές περιοχές σε αστικές με την εμφάνιση μεγάλων πληθυσμιακών και οικιστικών συγκεντρώσεων, που έχουν ισχυρές διοικητικές και πολιτικές αρχές και είναι 'εν δυνάμει' εταίροι στη διεθνή συνεργασία.
- ❖ Η διαδικασία δημοκρατικοποίησης των χωρών του ανατολικού συνασπισμού (μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης), καθώς και η πτώση ορισμένων δικτατορικών καθεστώτων στην Αφρική και Λατινική Αμερική, ή το άνοιγμα 'απομονωτιστικών' καθεστώτων, όπως της Κίνας που είχε ως αποτέλεσμα την εμφάνιση αυτοδιοικητικών οντοτήτων σε διάφορα επίπεδα.

❖ Η διαδικασία εσωτερικής αποκέντρωσης σε όλες τις χώρες του κόσμου, αναπτυγμένες ή λιγότερο αναπτυγμένες, που αύξησε τις αρμοδιότητες και τους πόρους των τοπικών και περιφερειακών αυτοδιοικήσεων και κατά συνέπεια, τη δυνατότητά τους για συμμετοχή σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας και συναφείς πρωτοβουλίες (2005 : 531-2)».

Τα δίκτυα συνεργασίας των πόλεων καλούνται στη σύγχρονη εποχή της ενωμένης Ευρώπης και της παγκοσμιοποίησης των οικονομιών, να αναλάβουν καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη των αστικών και περιφερειακών (ευρύτερη ενδοχώρα) ενοτήτων, καθώς και των αντίστοιχων αυτοδιοικητικών ενοτήτων τους. Αν αναλογιστούμε επιπρόσθετα, ότι οι πόλεις αποτελούν τον κινητήριο μοχλό της οικονομικής, αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο, καταλαβαίνουμε πόσο σημαντική είναι η δημιουργία και η αποτελεσματικότητα της συγκρότησης δικτύων πόλεων, για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων και την αμοιβαία ανάπτυξη και ενίσχυση του πνεύματος αλληλεγγύης. Έτσι, προωθείται ταυτόχρονα και η προσπάθεια για κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή στο χώρο ολόκληρης της Ένωσης, που για ποικίλους λόγους (ιστορικές συγκυρίες κ.λπ.) διατηρούνται μεγάλες διαφορές στα επίπεδα ανάπτυξης, τόσο μεταξύ κρατών, όσο και περιφερειών.

Ειδικότερα, τα διεθνή δίκτυα συνεργασίας μπορούν να αποτελέσουν πραγματικά εργαλεία τοπικής ανάπτυξης. Πρόκειται για δίκτυα με ισότιμες και δημοκρατικές σχέσεις μεταξύ των εταίρων και χωρίς προβλήματα ιεραρχίας, δυνατότητα σύναψης πολλαπλών επαφών με τα μέσα επικοινωνίας εθνικού και διεθνούς επιπέδου, με στόχο τη βελτίωση των δημόσιων σχέσεων των τοπικών αρχών και τη δυνατότητα ένταξής τους σε διάφορα Κοινοτικά προγράμματα (και ως απόρροια των επαφών και της συνεργασίας – διαβουλεύσεων - με διάφορα μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) και τέλος, την οικονομική ενίσχυση που παρέχει η ΕΕ για το συνασπισμό τέτοιων δικτύων συνεργασίας πόλεων και επιμέρους φορέων (Μπεριάτος, 2005).

Κλείνοντας την ενότητα αυτή, μπορούμε να επισημάνουμε για ακόμη μια φορά τη σημασία τέτοιων δικτύων συνεργασίας, αφού λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές (πόλεις, περιφέρειες κ.λπ.) δύναται να επωφεληθούν από τη μεταφορά τεχνογνωσίας από τις αναπτυγμένες περιοχές προς αυτές και να ενισχύσει τους μεταξύ τους δεσμούς. Έτσι, προωθούνται περαιτέρω και οι στόχοι της ΕΕ και αποφεύγει διπλές δαπάνες για τις ίδιες υπηρεσίες. Επίσης, στρατηγικές ανάπτυξης που έχουν εφαρμοστεί αλλού επιτυχώς, μέσω της διεθνούς συνεργασίας, μπορούν να υιοθετηθούν και σε νέες περιοχές, χωρίς να χρειάζεται να τις «ανακαλύψουν» από μόνες τους (Μπεριάτος, 2005). Φυσικά, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι, κάθε πόλη αποτελεί μία και μοναδική περίπτωση, κι ότι μπορεί να μην αποδώσουν τα ανάλογα αποτελέσματα «ατόφιες» πετυχημένες στρατηγικές ανάπτυξης, που εφαρμόστηκαν αλλού και υιοθετούνται τώρα σε νέες περιοχές (λόγω τοπικών ιδιομορφιών, διαφορών διαρθρωτικών χαρακτηριστικών στην παραγωγή, στο πολιτισμικό, πολιτικό επίπεδο κ.λπ.).

2.6 Συμπεράσματα

Η θεωρία των κεντρικών τόπων του Christaller και της κεντρικής θέσης του Losch αποτελούν τις κυριότερες θεωρίες οργάνωσης των οικισμών και των πόλεων στο χώρο. Σε αυτές περιγράφεται η χωροταξική και οικονομική κατανομή των οικισμών στο χώρο, με βάση την κατάταξη των πόλεων στην αστική ιεραρχία (και συνεπακόλουθα της αντίστοιχης επιρροής τους). Η βασική διαφορά τους έγκειται στο ότι το σύστημα του Christaller βασίζεται στο ότι η αγορά πρέπει να τροφοδοτείται από έναν ελάχιστο αριθμό σημείων παραγωγής, ενώ του Losch στηρίζεται σε ένα μέγιστο αριθμό σημείων προσφοράς αγαθών, εκμεταλλευόμενοι τις οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης, λόγω της γειννίαςης. Και από τις δύο θεωρίες πάντως, μας δίνεται μια πρώτη εικόνα, του πως κατανέμονται οι πόλεις στο χώρο και πως αλληλεπιδρούν μεταξύ τους (σύστημα), μέσα όμως από μία προσεγγιστική οπτική, αφού και οι δύο θεωρίες υιοθετούν ορισμένες παραδοχές, που δεν ισχύουν στην πραγματικότητα. Παρ' όλα αυτά, η συμβολή των θεωριών στην κατανόηση της γεωγραφικής και οικονομικής κατανομής των οικισμών και πόλεων στο χώρο, είναι καθοριστικής σημασίας.

Η έννοια των αστικών δικτύων και των δικτύων συνεργασίας τα τελευταία χρόνια έχει λάβει μια βαρύνουσα σημασία σε παγκόσμιο επίπεδο. Και αυτό γιατί, έχει γίνει κοινή πεποίθηση ότι, η συνεργασία και συμπληρωματικότητα μεταξύ των πόλεων μπορεί να συνεισφέρει στην περιφερειακή ανάπτυξη και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων (με όλα τα αναπτυξιακά συνεπακόλουθα - καλύτερο βιοτικό επίπεδο, πιο εξωστρεφή οικονομικό προσανατολισμό, αύξηση ελκυστικότητας για επενδύσεις και εγκατάστασης ανθρώπινου δυναμικού κ.λπ.), μέσω ανταλλαγής ιδεών, εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.α., όπως και στη βελτίωση του φάσματος των προσφερόμενων υπηρεσιών, που προσφέρει η εν λόγω συμπληρωματικότητα. Έτσι, η συνεργασία των πόλεων σε διάφορα χωρικά επίπεδα (περιφερειακό, εθνικό, διεθνικό, Κοινοτικό) και σε διάφορους τομείς (οικονομία, πολιτισμός, κοινωνικές υποδομές κ.λπ.) θα αυξήσει την αναπτυξιακή τους δυναμική, μεγιστοποιώντας τη σημασία των πλεονεκτημάτων τους και αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικότερα τα κοινά τους προβλήματα.

3.1 Μέρος 2 – Εισαγωγή

Στο 2^ο μέρος του θεωρητικού υποβάθρου περιγράφονται οι βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και το μακροοικονομικό περιβάλλον των πόλεων μεσαίου μεγέθους σε διεθνές επίπεδο. Έτσι, η 1^η ενότητα παρουσιάζει τις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και της βιωσιμότητας, καθώς και όλους τους τομείς αιχμής που συζητούνται στη διεθνή βιβλιογραφία για μια αειφόρο αστική ανάπτυξη, όπως λ.χ. αστικές μεταφορές, αστική ρύπανση κ.λπ.. Η 2^η ενότητα της αστικής πολιτικής είναι άμεσα αλληλένδετη με την 1^η, και παρουσιάζει ορισμένες στρατηγικές κατευθύνσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη των πόλεων της χώρας. Τέλος, η 3^η ενότητα παραθέτει ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά των πόλεων μεσαίου μεγέθους, καθώς και τις μακροοικονομικές εξελίξεις αυτής της κατηγορίας πόλεων σε διεθνές επίπεδο.

3.2 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Πριν ξεκινήσουμε την ανάλυση του πλαισίου και των πολιτικών της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, κρίνεται αναγκαίο η διατύπωση ορισμένων βασικών αρχών, που προέκυψαν ύστερα από μακροχρόνιες διαβουλεύσεις σε Κοινοτικό και διεθνές επίπεδο και αφορούν άμεσα και έμμεσα τον αστικό χώρο και όχι μόνο (αλλά και περιοχές διαφόρων γεωγραφικών κλιμάκων). Σε αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνεται η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, η αρχή του περιβαλλοντικού κεκτημένου, καθώς και η αρχή του πολεοδομικού κεκτημένου, που θέτουν και τα θεμέλια πάνω στα οποία θα πρέπει να στηρίζεται οποιαδήποτε προσπάθεια ανάπτυξης και αειφορίας.

❖ «Η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία μπορεί να ορισθεί ως η συμβατή, η φιλική προς το περιβάλλον ανάπτυξη, αυτή που δεν εξαντλεί τους φυσικούς πόρους, αλλά τους διαφυλάσσει, όχι μόνο για τις παρούσες, αλλά και για τις μέλλουσες γενεές». Η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης σκοπεύει στη σύνθεση και εξισορρόπηση της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης αφενός, και στην περιβαλλοντική προστασία αφετέρου. Έτσι, σύμφωνα με την αρχή αυτή, δεν επιτρέπονται οικονομικές δραστηριότητες που κατασπαταλούν τους φυσικούς πόρους και υποβαθμίζουν το περιβάλλον, υπονομεύοντας έτσι, την ικανοποίηση των αναγκών και την ανάπτυξη των μελλοντικών γενεών (Γιαννακούρου, 2005 : 12-3).

❖ «Η αρχή του περιβαλλοντικού κεκτημένου σημαίνει ότι πρέπει να καταβάλλεται προσπάθεια να αποφεύγεται η περαιτέρω επιδείνωση του περιβάλλοντος έτσι ώστε, εάν δεν είναι δυνατή η βελτίωσή του, να διατηρείται τουλάχιστον το υπάρχον status quo». Έτσι, η αρχή αυτή θεσπίζει κατώτερα όρια της μόλυνσης του περιβάλλοντος, για την άμεση και έμμεση προστασία του, καθώς και ένα (σταθερό τουλάχιστον) επίπεδο ποιότητας του περιβάλλοντος, όπου διαμένουν κάτοικοι και επιχειρήσεις (Κουτούπα – Ρεγκάκου, 2005 : 61).

❖ «Η αρχή του πολεοδομικού κεκτημένου, σύμφωνα με την οποία οι τροποποιήσεις των γενικών ή ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης και χρήσεων δεν μπορεί να οδηγούν σε επιδείνωση των όρων διαβίωσης σε σχέση με το προηγούμενο πολεοδομικό καθεστώς (Γιαννακούρου, 2005 : 14)».

3.2.1 Το νέο πλαίσιο και οι προϋποθέσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης

Οι πόλεις για να είναι ανταγωνιστικές πρέπει να διαθέτουν έναν επαρκή οικονομικό δυναμισμό. Στην ομάδα αυτή συγκαταλέγονται και οι λεγόμενες «πόλεις-πύλες», οι οποίες παρέχουν πρόσβαση στην ΕΕ (μεγάλα λιμάνια, διηπειρωτικά αεροδρόμια, πόλεις που φιλοξενούν εμπορικές και άλλες εκθέσεις, πολιτιστικά κέντρα κ.α.), καθώς και μικρότερες πόλεις, που αποτελούν δυναμικά περιφερειακά κέντρα τα οποία συμβάλλουν στην αναζωογόνηση περιοχών της υπαίθρου που παρακμάζουν (ΣΑΚΧ, 1999). Επιπρόσθετα, για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη δημιουργία πόλων και δικτύων (όπως περιγράφηκαν παραπάνω) και στην επίτευξη ισόρροπης ανάπτυξης ανάμεσα στις ισχυρότερες από οικονομική άποψη πόλεις και στο υπόλοιπο αστικό δίκτυο².

Πολλές από τις λιγότερο ελκυστικές πόλεις της ΕΕ διαθέτουν μια σχετικά οικονομική βάση, όπου κυριαρχεί ένας μεμονωμένος οικονομικός τομέας, του οποίου η παρακμή επιδρά αρνητικά στο σύνολο της οικονομίας της περιφέρειας. Η ανταγωνιστικότητα των πόλεων αυτών εξαρτάται συνεπώς από την άσκηση μιας πολιτικής διαφοροποίησης της οικονομικής τους βάσης. Και οι μελλοντικές προοπτικές των γειτονικών αγροτικών περιοχών της υπαίθρου, που περιβάλλει τις πόλεις αυτές, στηρίζονται, επίσης, στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων. Η υλική και κοινωνική ευημερία στις πόλεις αποτελεί κατά συνέπεια, έναν σημαντικό παράγοντα για την κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη. Οι πολιτικές ανάπτυξης για την επίτευξη των στόχων αυτών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις τοπικές συνθήκες. Οι ακόλουθες πέντε πτυχές διαδραματίζουν ιδιαίτερη σημασία για την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων:

- ❖ Έλεγχος της φυσικής επέκτασης των πόλεων,
- ❖ Μείξη λειτουργιών και κοινωνικών ομάδων (παράγοντας που ισχύει ιδίως για τις μεγάλες πόλεις, όπου ολοένα αυξανόμενα τμήματα του πληθυσμού απειλούνται με αποκλεισμό από την κοινωνία των πόλεων),
- ❖ Συνετή διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος με γνώμονα την εξοικονόμηση πόρων (κυρίως νερό, ενέργεια και απόβλητα),
- ❖ Καλύτερη πρόσβαση με μεταφορικά μέσα που είναι αποτελεσματικά και ταυτόχρονα φιλικά προς το περιβάλλον, και
- ❖ Προστασία και ανάπτυξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς (ΣΑΚΧ, 1999).

3.2.2 Αστική Διάχυση

Οι κρατικές αρχές όλων των επιπέδων (εθνικές, περιφερειακές, τοπικές) θα πρέπει να ακολουθήσουν την ιδέα της «συμπαγούς πόλης», προκειμένου να υπάρξει καλύτερη δυνατότητα ελέγχου της περαιτέρω επέκτασης των πόλεων. Σ' αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ελαχιστοποίηση της επέκτασης στα προάστια και σε πολλές παραθαλάσσιες περιοχές στο πλαίσιο μιας προσεκτικά διατυπωμένης πολιτικής δημιουργίας ελκτικών τόπων εγκατάστασης επιχειρήσεων και μιας πολιτικής οικιστικής ανάπτυξης. Άλλωστε, ο

² Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πολιτική της συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης: Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας, 2007-2013, COM(2005)0299

περιορισμός της επέκτασης των πόλεων μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε περιφερειακό πλαίσιο. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να εντατικοποιηθεί η συνεργασία μεταξύ των πόλεων και των περιοχών της υπαίθρου, που τις περιβάλλουν, και θα πρέπει να βρεθούν νέοι τρόποι εξισορρόπησης των σχετικών συμφερόντων στη βάση της εταιρικής σχέσης (ΣΑΚΧ, 1999).

Σε αυτό το πλαίσιο, αν συγκεκριμενοποιήσουμε το όλο ζήτημα στην ελληνική περίπτωση, θα συνειδητοποιήσουμε την κρισιμότητα του φαινομένου της –ανεξέλεγκτης συνήθως– αστικής επέκτασης, που κατατρώγει μεγάλα τμήματα του υπαίθρου χώρου, είτε ως συνεχής επέκταση των προαστίων, είτε ως αστικά αποσπάσματα στον υπαίθρο χώρο, είτε ως γραμμική αστική επέκταση κατά μήκος οδικών αξόνων. Αυτή η πυκνή διάσπαρτη δόμηση (αυθαίρετη και νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση) επεκτείνεται χωρίς ορθολογικό προγραμματισμό και σχεδιασμό κι έτσι, διαμορφώνονται περιοχές, χωρίς κατάλληλη υποδομή. Έτσι, η οικιστική ανάπτυξη πραγματοποιείται όχι με βάση τη φυσική, χωροταξική και πολεοδομική καταλληλότητα, αλλά τις εκάστοτε διαθέσιμες των παρανομούμενων (αυθαίρετα), αλλά και των νόμιμων στις εκτός σχεδίου περιοχές. Δυστυχώς, το αποτέλεσμα οδηγεί σε σαφώς υψηλότερο κόστος (λόγω ήδη διαμορφωμένων καταστάσεων, υψηλότερες τιμές γης, δαπανηρότερες υποδομές και υπηρεσίες κ.λπ.) και χαμηλότερης ποιότητας πολεοδομικό περιβάλλον (αυξημένη κυκλοφορία ιδιωτικών οχημάτων –αφού αυξάνεται και το μέσο μήκος των διαδρομών– που συνεπάγεται αυξανόμενη κατανάλωση ενέργειας και επιπρόσθετη επιβάρυνση του περιβάλλοντος από διάφορους ρύπους κ.α.). Επιπρόσθετα προβλήματα που προκύπτουν από αυτήν την «ιδιόμορφη» ελληνική πρακτική αποτελούν η αλλοίωση και καταστροφή του τοπίου (συχνά μη αναστρέψιμη), η απώλεια πολύτιμων χρήσεων γης και πόρων (γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, δασική γη κ.λπ.), καταστροφή βιοτόπων-οικολογικά ευαίσθητων ζωνών, παρόδια δόμηση που άμεση συνέπεια αποτελεί η υποβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων και η δυσκολία μεταγενέστερης διαπλάτυνσης, η ρύπανση από κτίρια λόγω ελλειπόν ή ανεπαρκών υποδομών (αποχέτευση κ.λπ.) και τέλος, η ευκολία και η ατιμωρησία από την καταπάτηση δημόσιας γης και της παράνομης κατάτμησης (Οικονόμου, 2005β).

Παρ' όλα αυτά, υφίσταται μια διχογνωμία στην επιστημονική κοινότητα αναφορικά με το παραπάνω ζήτημα. Αν και οι υποστηρικτές της συμπαγούς πόλης προβάλλουν τα επιχειρήματά τους, υπέρ αυτού του μοντέλου οργάνωσης του χώρου (εξοικονόμηση ενέργειας, λιγότερες μετακινήσεις και λιγότερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος, εξοικονόμηση γης και ύδατος, αποτελεσματικότερα δημόσια συστήματα μεταφορών κ.α.), ωστόσο, υπάρχουν και οι υποστηρικτές της αντιδιαμετρικής άποψης με τα δικά τους εύλογα επιχειρήματα (αρωγός οι νέες τεχνολογίες στο σχεδιασμό των αυτοκινήτων, η συμπαγής πόλη εντείνει τις κοινωνικές ανισότητες εντός του αστικού χώρου – περισσότεροι άστεγοι κλπ - , οφέλη από τις καλύτερες συνθήκες που απολαμβάνουν οι κάτοικοι στα προάστια – κήποι, δροσιά, δημιουργία λιπάσματος από απόβλητα της κουζίνας και οργανικά απόβλητα κ.α. - , μεγαλύτερο επίπεδο βιοποικιλότητας κ.λπ.). Η απάντηση στα παραπάνω βρίσκεται κάπου στη μέση. Μεγάλο ρόλο δηλαδή, έχει η εσωτερική οργάνωση και η διαχείριση των πόλεων. Η μεγέθυνση θα πρέπει να επικεντρωθεί γύρω από ισχυρά υπο-κέντρα, παρά να επιτραπεί η εξάπλωση χαμηλής πυκνότητας. Έτσι, τέτοιου τύπου πόλεις τείνουν στην πραγματικότητα να

μειώνουν τις μετακινήσεις για την εργασία, με συνέπεια τη λιγότερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος και την εξοικονόμηση ενέργειας (λιγότερη κατανάλωση καυσίμων). Επίσης, ισχυρά αστικά υπο-κέντρα θα επέτρεπαν και αποτελεσματικότερα δημόσια συστήματα μεταφοράς στις πόλεις (Hall, 2005).

3.2.3 Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή

Το μέλλον των πόλεων εξαρτάται από την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού³, των υψηλών και συνεχώς αυξανόμενων ποσοστών εγκληματικότητας, τη γενική επιδείνωση της ποιότητας ζωής στις φτωχές και υποβαθμισμένες αστικές περιοχές (της αυξανόμενης φτώχειας εν γένει), καθώς και από τον περιορισμό της απώλειας της σημασίας ορισμένων αστικών λειτουργιών. Θα πρέπει να προωθηθεί και να επιταχυνθεί η ανοικοδόμηση εγκαταλελειμμένων περιοχών, που έχουν υποβαθμιστεί και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων (απόδοση σε νέες χρήσεις, πολιτιστικές, αθλητικές, πάρκα κ.α., που μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη), καθώς και η ισόρροπη προσφορά φθηνής στέγης υψηλής ποιότητας στις γειτονιές. Η μείξη των λειτουργιών θα πρέπει να προσφέρει σε όλους τους πολίτες επαρκή δυνατότητα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις, στη γενική και επαγγελματική εκπαίδευση, στην υγειονομική περίθαλψη και σε ελεύθερους χώρους αναψυχής. Απαιτείται πλέον, οι δράσεις να επικεντρωθούν σε μέτρα προώθησης της επιχειρηματικότητας, της τοπικής απασχόλησης και της ανάπτυξης των τοπικών κοινωνιών, καθώς και η παροχή υπηρεσιών στον πληθυσμό, λαμβανομένων υπόψη των μεταβαλλόμενων δημογραφικών δομών. Επίσης, η προσέλκυση εξειδικευμένου προσωπικού κρίνεται μεγάλης σημασίας, με μέτρα που έχουν σχέση με την πρόσβαση, την υψηλής ποιότητας εκπαίδευση, την παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών και ευκαιριών για Έρευνα και Τεχνολογική Ανάπτυξη (Ε&ΤΑ), καθώς και για καινοτομίες. Τα βαθιά αυτά ριζωμένα προβλήματα κοινωνικής συνοχής χρήζουν τη λήψη άμεσων μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας, για την προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης-αναβάθμισης των μη προνομιούχων, για την καταπολέμηση των διακρίσεων πάσης φύσεως (οικονομική, κοινωνική, φυλετική, εθνική, πολιτιστική κ.λπ.), την αύξηση των διαθέσιμων βασικών υπηρεσιών (όπως αναφέρθηκε πιο αναλυτικά παραπάνω) και για την βελτίωση της πρόσβασης σε αυτές. Τέλος, σπουδαίας και πολλαπλής σημασίας διαδραματίζει η προστασία και η ορθολογική αξιοποίηση του περιαστικού πρασίνου, καθώς τέτοιες εκτάσεις, εκτός από οικολογικούς εκπληρώνουν και σημαντικούς κοινωνικούς στόχους και λειτουργίες (ΣΑΚΧ, 1999, COM(2005)0299).

3.2.4 Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον

Η διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος κατά τρόπο ιδιαίτερος αποτελεσματικό και αποδοτικό, που περιορίζει συγχρόνως και τη σπατάλη πόρων, έχει βαρύνουσα σημασία.

³ Μια άμεση απάντηση στο πρόβλημα του κοινωνικού αποκλεισμού-διαχωρισμού, της γκετοποίησης και της φτώχειας, αποτελεί η μείωση της μακροχρόνιας ανεργίας. Ένας σημαντικός παράγοντας που έχει στεφθεί με επιτυχία σε πολλές πόλεις και εξομαλυναν τα έντονα κοινωνικά προβλήματα (ΣΑΚΧ, 1999)

Θα πρέπει να εφαρμοστεί ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα στηρίζεται στην εξοικονόμηση φυσικών πόρων και ενέργειας, καθώς και στην ορθολογική επεξεργασία και διαχείριση των πάσης φύσεως αποβλήτων (περιβαλλοντικές υποδομές, ΧΥΤΑ, ΕΕΛ κ.α.), προκειμένου να περιοριστεί η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Μέσω αυτής της προσέγγισης, θα μπορούσε να περιοριστεί τόσο η παραγωγή αποβλήτων, όσο και η κατανάλωση φυσικών πόρων (και ιδιαίτερα για τους μη ανανεώσιμους πόρους ή αυτούς που αναγεννώνται με βραδύ ρυθμό). Επιπρόσθετα, θα μπορούσε να περιοριστεί η ρύπανση του αέρα, του εδάφους και των υδάτων, καθώς και η μείωση του θορύβου. Η επέκταση των περιοχών πρασίνου στις πόλεις, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και η χρήση κοινών ενεργειακών συστημάτων στα νοικοκυριά και στη βιομηχανία αποτελούν παραδείγματα μέτρων που εντάσσονται σε μια συνετή περιβαλλοντική πολιτική. Επιπλέον, μεγάλη σημασία έχει η προστασία και ορθολογική αξιοποίηση της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Έτσι, διάφορα μέτρα αστικής ανάπτυξης συχνά έχουν επιπτώσεις στον ιστορικό ιστό πολλών πόλεων και διαβρώνουν την ταυτότητά τους. Το γεγονός αυτό, δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις μόνο στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων των πόλεων αυτών, αλλά ενδέχεται επίσης, να έχει και οικονομικές επιπτώσεις εξαιτίας της απώλειας της ελκυστικότητας και της μείωσης των επενδύσεων, της απασχόλησης και των δημοτικών χρηματικών πόρων (ΣΑΚΧ, 1999).

Τα παραπάνω επαληθεύονται και μέσω της στατιστικής επιβεβαίωσης. Οι πόλεις καταλαμβάνουν μόλις το 2% της επιφάνειας της γης, σε αυτές διαμένει το 50% του παγκόσμιου πληθυσμού και καταναλώνουν το 75% των πλουτοπαραγωγικών πηγών, συνοδευόμενες από πλήθος αρνητικών παραγόντων (κατασπατάληση φυσικών πόρων, ρύπανση αέρα, υδάτων και γης, παραγωγή τεράστιων ποσοτήτων αποβλήτων κ.α.). Οι επιπτώσεις των προβλημάτων αυτών έχουν λάβει παγκόσμιες διαστάσεις. Όπως, οι πόλεις αποσπών πόρους από όλο τον κόσμο, έτσι, και η ρύπανση η οποία προκαλείται (στις πόλεις) διασκορπίζεται και διαχέεται σε όλο τον κόσμο (φαινόμενο θερμοκηπίου κ.λπ.). Ένα άλλο σημαντικό σημείο που δεν έχει σχολιαστεί επαρκώς αναφορικά με την αλληλένδετη σχέση περιβάλλοντος και ανάπτυξης, είναι ότι η απουσία βιωσιμότητας δείχνει ότι η ανάπτυξη θα περιοριστεί, ή ακόμα και θα απειληθεί, καθώς η φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος θα έχει φτάσει στα όριά της, ή θα έχει παραβιαστεί. Αυτό συνδέεται άμεσα, με τη μείωση των μη ανανεώσιμων πόρων έως την πλήρη εξάντλησή τους, ή με την εκπομπή τοξικών αερίων σε τέτοιο βαθμό, που δεν θα μπορούν να απορροφηθούν, ή να διασκορπιστούν, χωρίς να προκαλέσουν ιδιαίτερα βλαπτικές και σε πολλές περιπτώσεις μη αναστρέψιμες ζημιές στο περιβάλλον. Παρ' όλα αυτά, η φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος δεν είναι στατική και απόλυτη, αλλά μπορεί να επεκτείνεται λ.χ. με την εξέλιξη της τεχνολογικής προόδου, χωρίς φυσικά, αυτό να αποτελεί πανάκεια στην επιπλέον ρύπανση του περιβάλλοντος χωρίς σκεπτικισμό και συναίσθηση των ευθυνών (Hall, 2005).

Τέλος, οφείλουμε να επισημάνουμε την απουσία ορισμένων στρατηγικών κατευθύνσεων στα επιμέρους προγραμματικά κείμενα, αναφορικά με το ουσιαστικό περιεχόμενο του αστικού πρασίνου. Εκτός από την επέκταση του πρασίνου στις πόλεις «γενικά», δεν γίνεται καμία αναφορά σχετικά με τον τύπο των χώρων πρασίνου, το μέγεθος και την κατανομή του (Hall, 2005). Το αστικό πράσινο φυσικά συμβάλλει στη βελτίωση των

περιβαλλοντικών συνθηκών στις πόλεις (που δεν οφείλεται μόνο στην έκταση του πρασίνου, αλλά και στη μορφή και τη σύνθεση της βλάστησης κ.α.). Κατ' αρχήν, οι χώροι αστικού πρασίνου για τη μέγιστη αποτελεσματικότητά τους, πρέπει να κατανέμονται κατάλληλα στον αστικό ιστό, να συνδέονται μεταξύ τους με ζώνες πρασίνου, σχηματίζοντας έτσι, ένα εκτεταμένο δίκτυο. Ιδιαίτερα, σε αποπνικτικές συνθήκες πόλεων, η διασύνδεση αστικού πρασίνου με το περιαστικό, ή η ύπαρξη οδών επικοινωνίας μεταξύ των, διευκολύνουν την κίνηση των αερίων μαζών και λειτουργούν ως φυσικοί αεραγωγοί της πόλης (αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση, για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και δίνει μια πραγματική «ανάσα ζωής» σε πόλεις με υψηλά ποσοστά οικοδομημένης επιφάνειας και έντονης κυκλοφορίας) (Μανούρης, 2007). Ως προς τη μορφή και τη βλάστηση του αστικού πρασίνου, δεν θα πρέπει να υποτιμάται η παρουσία «μη σχεδιασμένων» ελεύθερων χώρων, καθώς μπορεί να μην υπερέχουν ως προς μια αισθητική οπτική σε σύγκριση με τους επίσημα σχεδιασμένους και καλλωπισμένους ελεύθερους αστικούς χώρους, αλλά σίγουρα υπερέχουν ως προς τα οικολογικά πλεονεκτήματα που τα χαρακτηρίζουν, αλλά και την οικονομία φυσικών και χρηματικών πόρων εν γένει. Κι αυτό γιατί, οι σχεδιασμένοι και προσεγγμένοι χώροι αντίκεινται στις φυσικές διαδικασίες, έχουν ως παρεπόμενο πιο περιορισμένη βιοποικιλότητα και έχουν μεγάλες ανάγκες σε νερό, εργασία κ.λπ., σε αντίθεση με τους ασχεδιάστους ελεύθερους χώρους. Έτσι, η χρυσή τομή έγκειται στη συνύπαρξη των δύο αυτών χώρων αστικού πρασίνου (παράδειγμα αποτελούν οι Αστικοί Τοπικοί Βιότοποι που εφαρμόζονται επιτυχώς σε πολλές χώρες), εκπληρώνοντας ταυτόχρονα οικολογικές, κοινωνικές, ψυχαγωγικές και αισθητικές ανάγκες (Hall, 2005).

Παρ' όλα τα παραπάνω, πρέπει γενικά να καταστεί σαφές, ότι η διερεύνηση και επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή της εξισορρόπησης των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών στόχων, συναρτάται άμεσα από τις τοπικές ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες της εκάστοτε πόλης και συνήθως διαφέρει από τόπο σε τόπο (Κοκκώσης, 2005).

3.2.5 Προσβασιμότητα, Βιώσιμη Κινητικότητα και Μεταφορές

Η προσβασιμότητα των πόλεων επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα ζωής, το περιβάλλον και την οικονομική ισχύ. Η προσπελασιμότητα θα πρέπει να προωθηθεί μέσω μιας πολιτικής τύπου εγκατάστασης, που να είναι συμβατή με το σχεδιασμό των χρήσεων γης και με το σχεδιασμό των μεταφορών. Ο στόχος θα πρέπει να συνίσταται στον περιορισμό της επέκτασης των πόλεων και στην πρόταση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης όσον αφορά το σχεδιασμό μεταφορών. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να περιοριστεί η εξάρτηση από τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και να προωθηθούν άλλα μέσα μεταφοράς (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο κ.λπ.) (ΣΑΚΧ, 1999). Έτσι, η σύζευξη και ανατροφοδότηση μεταξύ του σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών, αποτελεί απαραίτητη και αναγκαία προϋπόθεση για ένα περισσότερο βιώσιμο αστικό περιβάλλον. Η ανάγκη αυτή κρίνεται ιδιαίτερος επιτακτική, αν λάβουμε υπόψη τα νέα δεδομένα που επιτείνουν την αύξηση των μετακινήσεων. Η αποκέντρωση δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου και εμπορίου, τα ευέλικτα ωράρια εργασίας και η αποκέντρωση επίσης πολλών χώρων εργασίας σε προάστια λ.χ., καθώς και η μέση αύξηση εν γένει του μέσου μήκους των διαδρομών, διαμορφώνουν

νέα πρότυπα μετακινήσεων, που δυνητικά επιβαρύνουν περισσότερο το περιβάλλον (παραγωγή καυσαερίων που σχετίζονται με το φαινόμενο του θερμοκηπίου, προβλήματα υγείας –αναπνευστικά, κυκλοφοριακά ατυχήματα κ.α.-, καταστροφή και απώλεια τοπίων, χρήση μη ανανεώσιμων πηγών κ.α.) (Hall, 2005). Πρέπει να γίνει κατανοητό και να τονιστεί ότι, η ανάμειξη των λειτουργιών οδηγεί σε σύνθετες μετακινήσεις και για ποικίλους λόγους. Θα μπορούσε να οδηγήσει και σε περιορισμό των μηχανικών μετακινήσεων, εάν χώρος κατοικίας και εργασίας βρισκόταν σε μια λογική ακτίνα περπατήματος (Αραβαντινός, 1997). Η σημασία του τομέα των μεταφορών επιβεβαιώνεται και από τα στατιστικά στοιχεία, καθώς, ήδη σε ορισμένες πόλεις (π.χ. Λος Άντζελες) μεγαλύτερο ποσοστό γης καταναλίσκεται για υποδομές που έχουν σχέση με μεταφορές και μετακινήσεις, παρά για ανθρώπινη κατοικία. Αν συμπεριλάβουμε επιπλέον, τις διαφορές και την επιδείνωση των κοινωνικών ανισοτήτων, αναφορικά με τις διαφορές στην κινητικότητα, μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε την κρισιμότητα της κατάστασης (Hall 2005, Κούγκολος 2005). Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Αραβαντινός για το μέλλον των πόλεων και των ανθρώπων και τη σχέση τους με το αυτοκίνητο «Σε λίγα χρόνια ένα μεγάλο μέρος της ελευθερίας μετακίνησης με ιδιωτικό αυτοκίνητο, που σήμερα ακόμη διαθέτουμε, θα μας αφαιρεθεί. Θα πρέπει να ζήσουμε στην πόλη πιο οργανωμένα και πιο συλλογικά. Πρόκειται για μια κοινωνική πρόκληση. Μειωμένες μετακινήσεις με ιδιωτικό μεταφορικό μέσο δεν σημαίνει στέρηση της κοινωνικότητας. Η προσπέλαση της πόλης μπορεί να βελτιωθεί, αν αλλάξουν οι τρόποι μετακίνησης. Αν όχι, η πόλη κινδυνεύει να παραλύσει (1997 : 421)».

Αν ανατρέξουμε σε επίσημα στατιστικά στοιχεία αναφορικά με την αυξανόμενη χρήση και επέκταση του αυτοκινήτου στις αστικές περιοχές, τα συμπεράσματα, μόνο ενθαρρυντικά δεν θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν. Εκτός από τους ρύπους που παράγουν και διαχέουν τα αυτοκίνητα στην ατμόσφαιρα και τα άλλα συναφή προβλήματα που προκαλούν στο ευρύτερο περιβάλλον (όπως αναφέρθηκαν παραπάνω), τα ανυπολόγιστης αξίας θύματα που έχουμε ετησίως (θάνατοι, αναπηρίες, τραυματισμοί κ.λπ.) αποτελούν μείζον κοινωνικό πρόβλημα παγκοσμίως. Σε οικονομικούς όρους, το κόστος για την κοινωνία (όπως έχει υπολογιστεί σε ορισμένες μελέτες) ανέρχεται στο 1,7% του ΑΕΠ, ενώ πλήττεται ταυτόχρονα, η παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα των εκάστοτε οικονομιών, που προέρχεται από τις αρνητικές εξωτερικές οικονομίες που παράγει η αλόγιστη χρήση των αυτοκινήτων (αυξανόμενα σημεία συμφόρησης κ.α.). Αναφορικά με την ασφάλεια, ένα στα δύο θανατηφόρα ατυχήματα συμβαίνει σε αστικές περιοχές – περισσότερο πλήττονται οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές. Η εναλλακτική λύση προσδιορίζεται μέσω της προώθησης των καθαρών οχημάτων (οι περισσότερα υποσχόμενες μορφές ενέργειας είναι τα βιολογικά καύσιμα σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη προοπτική, το φυσικό αέριο σε μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη προοπτική και το υδρογόνο στο απώτερο μέλλον) και την ανάπτυξη και ενίσχυση των δημοσίων μεταφορών ποιότητας.⁴ Ως προς το τελευταίο, η δημόσια συγκοινωνία δικαιώνεται, καθώς με πληρότητα 50%, η κατανάλωση ενέργειας ανά επιβατοχιλιόμετρο λεωφορείου είναι πέντε φορές μικρότερη από αυτή του Ι.Χ.. Έτσι, η

⁴ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ : Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370

δημόσια συγκοινωνία εκτός από το προτέρημά της στην εξοικονόμηση ενέργειας και οδικού χώρου αποτελεί επιπρόσθετα, στρατηγικό εργαλείο κοινωνικής πολιτικής προς αυτούς που δεν έχουν, ή δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο (άτομα τρίτης ηλικίας, νεαρά άτομα κάτω των 18 ετών, άτομα με κινητικές αναπηρίες κ.λπ.) (Αραβαντινός, 1997). Στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας θα συντελέσει και η εσωτερική του εξωτερικού κόστους (περιβαλλοντική επιβάρυνση) που συντελείται από τα αυτοκίνητα διαφόρων τύπων, καθώς και η διατροφικότητα των μεταφορών, σε μια εταιρική και συμπληρωματική σχέση, προς μια εξισορρόπηση των τρόπων μεταφορών και κατ' επέκταση και των αστικών (βελτίωση ανταγωνιστικότητας των οικονομιών και λιγότερη περιβαλλοντική επιβάρυνση και λοιπών συνοδευτικών παραμέτρων (COM(2001) 370)).

Τέλος, στα πλαίσια μιας γενικής επισκόπησης, έχει γίνει σαφές ότι, οι μεταφορές αποτελούν ταυτόχρονα και ένα εργαλείο παρέμβασης στον αστικό χώρο, και ότι πρώτη επιδίωξη θα πρέπει να αποτελεί η απόδοση των χώρων της πόλης στους πεζούς και να εξασφαλίζεται η άνετη, ευχάριστη και ασφαλής μετακίνησή τους (ο σχεδιασμός με τέτοιο τρόπο που το μέγιστο ποσοστό των μετακινήσεων να πραγματοποιείται με τα πόδια, αποτελεί έναν από τους μεγάλους στόχους για τη βιωσιμότητα της πόλης). Δεύτερον, θα πρέπει να προωθείται η ενίσχυση (ποιοτικά και ποσοτικά, συμπεριλαμβανομένου και των αντίστοιχων υπηρεσιών) των μέσων μαζικών μεταφορών, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η άνεση, ασφάλεια, αποδοτικότητα και φιλικότητα προς το περιβάλλον. Και τρίτο, το ΙΧΕΑ πρέπει να έρχεται τρίτο ως προς την ιεραρχία των προτεραιοτήτων, υπακούοντας σε περισσότερους περιορισμούς και δεσμεύσεις, σε λογικά πάντα όρια, αναγνωρίζοντας τη σημασία του στην κοινωνικοοικονομική και πολιτιστική ζωή (Σκάγιαννης 1994, Αραβαντινός 1997).

3.3 ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η συγκεκριμένη ενότητα είναι αλληλένδετη με την προηγούμενη (βιώσιμη αστική ανάπτυξη) χωρίς να υφίστανται στεγανά μεταξύ τους και ο μόνος λόγος που αυτονομείται είναι καθαρά αναλυτικός, για να αναφερθούν ορισμένοι βασικοί άξονες της αστικής πολιτικής (η οποία αστική πολιτική δεν υφίσταται ως μια ολοκληρωμένη ανεξάρτητη πολιτική, αλλά η αστική διάσταση συμπεριλαμβάνεται σε όλες τις επιμέρους πολιτικές της ΕΕ). Αντιπροσωπευτικά χαρακτηριστικά της αστικής πολιτικής στη σύγχρονη εποχή είναι η πρόσβαση των πολιτών στην εργασία, στην εκπαίδευση, στις υπηρεσίες και στην ψυχαγωγία, το αναβαθμισμένο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, η δυναμική και ανταγωνιστική οικονομική ανάπτυξη, οι καινοτόμες επιχειρηματικές δραστηριότητες και η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών μέσω μιας εκσυγχρονισμένης δημόσιας διοίκησης (ΕΣΠΑ, 2006). Οι βασικοί άξονες αστικής πολιτικής που εστιάζονται σε ευρωπαϊκό αλλά και εθνικό επίπεδο είναι οι κατωτέρω:

- ❖ Στήριξη της αστικής οικονομίας και της απασχόλησης. Η οικονομική ανάπτυξη των πόλεων και η ανταγωνιστικότητά τους εδραιώνεται και επιταχύνεται μέσω επενδύσεων σε τομείς αιχμής, καθώς και από την ικανότητά τους για ταχεία διαρθρωτική προσαρμογή, στα τρέχοντα δεδομένα αγορών και τεχνολογίας. Η ελκυστικότητα ενός αστικού κέντρου ως τόπου εγκατάστασης επιχειρήσεων και πραγματοποίησης επενδύσεων εξαρτάται από

την ύπαρξη σύγχρονων υποδομών, την ποσότητα και ποιότητα εξειδικευμένων υπηρεσιών, το υγιές κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον, το εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, το κρίσιμο μέγεθος πληθυσμού και αγοράς, τις συσσωρευμένες επενδύσεις, τη γεωγραφική θέση, την ιστορική κληρονομιά κ.λπ.. Όλα αυτά σε συνδυασμό με έργα αστικής ανάπτυξης (περιβαλλοντικά, προστασίας και αξιοποίησης ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, υποδομών κ.α.) και απασχόλησης (επιδοτούμενα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης, δια βίου εκπαίδευση, ενίσχυση ΜΜΕ, περιοχών με υψηλή ανεργία κ.α.) αποτελούν βασικές παραμέτρους για την τόνωση της αστικής οικονομίας και απασχόλησης (Κότιος, 2005).

❖ Αστική Οικονομική και Κοινωνική συνοχή. Για μια παραγωγική βιώσιμη αστική ανάπτυξη, η αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων κρίνεται επιτακτική. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών (κοινωνικός αποκλεισμός, φτώχεια, ανεργία, υποβαθμισμένες αστικές περιοχές οικονομικά και περιβαλλοντικά που διασπούν την κοινωνικοοικονομική συνοχή, ρατσισμός, κ.α.) συμβάλλει από τη μια πλευρά στον περιορισμό ή/και εξάλειψη κατά το εφικτό των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι εν λόγω κοινωνικές ομάδες, αλλά και στην βελτίωση των αστικών κέντρων με ευρύτερες θετικές επιπτώσεις στο σύνολο των αστικών λειτουργιών και ιδιαίτερα στις λειτουργίες κατοίκησης και παραγωγής. Η κινητοποίηση των ιδιωτικών επενδύσεων, αλλά και η επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων αποτελούν τον τρόπο αντιμετώπισης της κατάστασης αυτής, αφού ευρύτερα, η στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης, πρέπει να συνδυάζει ταυτόχρονα και στοιχεία ανταγωνισμού, στοιχεία που συνδέονται με την παραγωγική διαδικασία, αλλά και στοιχεία αλληλεγγύης, στοιχεία που συνδέονται με το χαρακτήρα των αστικών κέντρων ή έστω τμημάτων τους ως κοινοτήτων (ΕΣΠΑ, 2006). Διάφορα μέτρα μπορούν να περιλαμβάνουν ενίσχυση ΜΜΕ, ανέργων με ενίσχυση της επαγγελματικής και δια βίου κατάρτισης, μέτρα κατά του ρατσισμού, κοινωνικού αποκλεισμού κ.α., ίσες ευκαιρίες για όλους και ιδιαίτερα των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, ενίσχυση υποβαθμισμένων περιοχών κ.λπ..

❖ Αστικές μεταφορές και Διευρωπαϊκά δίκτυα. Ο άξονας αυτός στοχεύει στον εξορθολογισμό των μεταφορών για πιο βιώσιμες πόλεις. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται ο περιορισμός του ΙΧΕΑ στις πόλεις, η προώθηση ποιοτικών μέσων μαζικών μεταφορών και αντίστοιχων υπηρεσιών, η προώθηση της διατροφικότητας για την εξισορρόπηση και συμπληρωματικότητα των τρόπων μεταφορών, η προώθηση της E&TA για καθαρότερα καύσιμα και υβριδικά οχήματα για τον περιορισμό της ρύπανσης του αστικού περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας κ.λπ.. Επίσης, επιδιώκεται η ένταξη και διασύνδεση των αστικών περιοχών (και όχι μόνο) με τα διευρωπαϊκά δίκτυα (μεταφορών, ενέργειας, περιβάλλοντος κ.λπ.) για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ και την επίτευξη της Ενιαίας αγοράς.

❖ Αστικό περιβάλλον και βιώσιμες πόλεις. Για ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον προωθούνται πολιτικές που σχετίζονται με τη φυσική δομή της πόλης (πολεοδομία, μεταφορές, προστασία και αξιοποίηση ιστορικής κληρονομιάς και αξιόλογων φυσικών χώρων εντός αστικών περιοχών) και τη μείωση των επιπτώσεων των αστικών

δραστηριοτήτων στο περιβάλλον (αστική βιομηχανία, διαχείριση αστικής ενέργειας, αστικών αποβλήτων και υδάτων, κεντρική θέρμανση κ.λπ.) (Κότιος, 2005). Επίσης, επιβάλλεται ο περιορισμός της αστικής διάχυσης που αποτελεί φθορά φυσικών πόρων και αυξάνει το κόστος των υποδομών, αφού έρχονται εκ των υστέρων. Έτσι, η αστική διάχυση θα πρέπει να αντιμετωπίζεται μέσω του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, έτσι ώστε και οι διαθέσιμοι φυσικοί πόροι να μην αποτελούν τροχοπέδη της ανάπτυξης και της παραγωγικής διαδικασίας των ιδιωτικών επενδύσεων. Ειδικά, η βελτίωση και ανάπτυξη των υποδομών αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα της παραγωγικής βιώσιμης ανάπτυξης και συνδέεται και με τις εξελίξεις και στο εσωτερικό των αστικών κέντρων. Σχεδόν σε όλες τις πόλεις της χώρας, η αστική ανάπτυξη οδήγησε σε έλλειμμα υποδομών και σε σχέση με τα στοιχεία που συνδέονται με την ποιότητα ζωής των κατοίκων, αλλά και σε σχέση με τα στοιχεία που καθιστούν τα αστικά κέντρα πόλους έλξης επιχειρήσεων προς εγκατάσταση. Αν συμπεριλάβουμε και τις αλλαγές στις χρήσεις γης, στην υποβάθμιση συγκεκριμένων περιοχών και ευρύτερες ανακατατάξεις μέσα στον αστικό ιστό, συνειδητοποιούμε τη μεγάλη ανάγκη που υπάρχει για τη σφαιρική και ολοκληρωμένη αντιμετώπιση όλων των παραπάνω ζητημάτων προς μια πραγματικά βιώσιμη και αειφόρο αστική ανάπτυξη (ΕΣΠΑ, 2006).

❖ **Συνεργασία και δικτύωση πόλεων - Πολυκεντρικότητα.** Με τη δικτύωση επιδιώκεται η ανάπτυξη συμπληρωματικών ενοτήτων μεταξύ γειτονικών αστικών κέντρων, οι οποίες θα οδηγήσουν σε αποτελεσματικότερη χρήση των υφιστάμενων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών συγκροτώντας νέες αστικές ενότητες, οι οποίες θα συμβάλλουν αφενός μεν, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, αλλά και στο να εξελιχθούν σε πόλο έλξης επιχειρήσεων προς εγκατάσταση. Επίσης, συνιστάται και η δικτύωση πόλεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο πετυχαίνοντας σημαντικά αναπτυξιακά αποτελέσματα (ανταλλαγή εμπειριών, ιδεών, μεταφορά τεχνογνωσίας κ.λπ.). Μέσω της πολυκεντρικότητας, τα αστικά κέντρα ενδυναμώνονται τόσο προς την κατεύθυνση της στήριξης και βελτίωσης της λειτουργικότητας των ημερήσιων συστημάτων τους και της ευρύτερης ζώνης επιρροής τους, ενώ επιδιώκεται η στήριξη και διαφοροποίηση των στοιχείων εκείνων που τους προδίδουν διεθνή χαρακτήρα και ακτινοβολία (τουρισμό, παραγωγική εξειδίκευση, υπηρεσίες, πολιτισμός, μεταφορική υποδομή κ.λπ.). Επιδιώκεται επίσης, επαναπροσδιορισμός της σχέσης των αστικών κέντρων της ενδοχώρας με την ύπαιθρό τους και δημιουργία διασυνδέσεων, ώστε να αντιμετωπισθούν προβλήματα που σχετίζονται κυρίως με τη στασιμότητα στην ανάπτυξή τους, με την αστική διάχυση και την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική υποβάθμιση της υπαίθρου (ΕΣΠΑ, 2006).

3.4 ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

Σε αυτήν την ενότητα θα γίνει μια μικρή αναφορά των κύριων χαρακτηριστικών των μεσαιών πόλεων σε γενικές γραμμές και με ένα συνοπτικό τρόπο. Κατ' αρχήν πρέπει να επισημάνουμε ότι, δεν υπάρχει ένας ενιαίος ορισμός για τις μεσαιές πόλεις, καθώς αυτό εξαρτάται και από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ιδιομορφίες του εκάστοτε κράτους και γεωγραφικής ενότητας εν γένει.

Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους καλούνται να διαδραματίσουν έναν αντισταθμιστικό ρόλο στα κυρίαρχα μητροπολιτικά κέντρα διατηρώντας το δικό τους πληθυσμό αφενός, και αφετέρου αποτελώντας ανάχωμα στις μετατοπίσεις του πληθυσμού της ενδοχώρας τους, προς τα μητροπολιτικά κέντρα. Σε αυτό έχουν «σύμμαχο» τις αντιοικονομίες συγκέντρωσης που εμφανίζονται στις μητροπολιτικές περιοχές (για τη βιομηχανία) από τον υπερκορεσμό των δικτύων και την περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και την ταχεία ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και των σύγχρονων μεθόδων διοίκησης, που επιτρέπουν το φυσικό διαχωρισμό των διοικητικών (εγκατεστημένες στα μητροπολιτικά κέντρα), από αυτές των παραγωγικών μονάδων που μπορούν να εγκατασταθούν σε πόλεις με χαμηλότερη θέση στην αστική ιεραρχία (Πετράκος & Οικονόμου 2005).

Η συγκεκριμένη ομάδα πόλεων διαθέτει ένα σύνολο πλεονεκτημάτων έναντι των μητροπολιτικών περιοχών, όπως επάρκεια αστικής γης σε χαμηλότερο κόστος, καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, απουσία οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων, εντονότερη αίσθηση κοινωνικής ταυτότητας και γενικά καλύτερη ποιότητα ζωής (Πετράκος & Οικονόμου 2005).

Η κατηγορία αυτή των πόλεων χαρακτηρίζεται από μια σημαντική παραγωγική συγκρότηση (λ.χ. Βόλος, Λάρισα) και ήταν αυτές που βρέθηκαν εκτεθειμένες (με το άνοιγμα των αγορών) στις ανταγωνιστικές πιέσεις της διεθνοποίησης και έπρεπε αμέσως να επιταχυνθούν οι διαδικασίες αναδιάρθρωσης των οικονομιών τους (Πετράκος & Οικονόμου 2005). Οι αναδιρθρώσεις στην οικονομία των πόλεων αφορούν και πόλεις με αγροτική κυρίως ενδοχώρα (λ.χ. Καρδίτσα, Τρίκαλα), εν όψει της αναθεωρημένης πλέον Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ), όπου οι επιδοτήσεις έχουν μειωθεί δραστικά, τα αγροτικά προϊόντα εκτίθενται στον ανταγωνισμό χωρίς τον προστατευτισμό των ευρωπαϊκών αγροτικών προϊόντων πλέον, και προωθείται η πολυλειτουργικότητα και η πολυαπασχόληση, ως μια επιπλέον διέξοδος από φθίνοντες κλάδους αγροτικής παραγωγής. Πρόκειται για ένα σημαντικό γεγονός, αφού η ανάπτυξη των πόλεων αυτών, αφορούν άμεσα και την ανάπτυξη του συνόλου της περιφέρειας.

Τέλος, οι πόλεις αυτές διεκδικούν παραγωγικές δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται από χωροθετική άποψη ως ανελαστικές, δηλαδή δραστηριότητες συνυφασμένες με τα τοπικά χαρακτηριστικά και συνεπώς δεν μεταφέρονται (τουρισμός, πολιτισμός, εξειδικευμένες υποδομές ή πλεονεκτήματα), σε αντίθεση με τα μητροπολιτικά κέντρα που διεκδικούν (με μεγαλύτερη επιτυχία) παραγωγικές δραστηριότητες πολλαπλών χωροθετικών επιλογών (λόγω του τεχνολογικού τους εξοπλισμού) (Πετράκος & Οικονόμου 2005).

3.5 Συμπεράσματα

Ύστερα από μακροχρόνιες διαβουλεύσεις και συναντήσεις μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, κρατών, ΜΚΟ, οικονομικών και κοινωνικών εταίρων κ.α., αλλά και της γενικότερης ευαισθητοποίησης των ανθρώπων για την προστασία του περιβάλλοντος στο οποίο ζουν (φυσικό και δομημένο), έχουν τεθεί ορισμένες βασικές αρχές για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ειδικότερα, για τις πόλεις προωθείται ο περιορισμός της αστικής διάχυσης που κατατρώγει φυσικούς πόρους και αυξάνονται τα επίπεδα ρύπανσης και κατανάλωσης ενέργειας, η επίτευξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, όπου ειδικά στις πόλεις

υφίστανται εντοπισμένοι χωρικοί θύλακες κοινωνικής και οικονομικής υποβάθμισης και γενικότερων ανισοτήτων εντός του ιδίου αστικού χώρου, γεγονός που δεν συνάδει με ανθρωπιστικά κριτήρια στον 21^ο αιώνα και πλήττει ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητα των ίδιων των πόλεων, ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον, με έμφαση στην εξοικονόμηση ύδατος, ενέργειας και φυσικών πόρων και την καταπολέμηση της εντεινόμενης ρύπανσης (ατμοσφαιρική, ηχητική κ.λπ.) και τέλος, οι βιώσιμες αστικές μεταφορές, με έμφαση στη σύζευξη σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών για εξορθολογισμό των μετακινήσεων και την προώθηση φιλικότερων και καθαρότερων μέσων μεταφοράς (ειδικότερα για ποιοτικότερα μέσα μαζικής μεταφοράς και διατροφικότητα των μεταφορών).

Η αστική πολιτική είναι άμεσα αλληλένδετη με τα παραπάνω (αφού δεν υφίσταται ανεξάρτητη αστική πολιτική σε ευρωπαϊκό επίπεδο) και καθορίζει ορισμένες στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη των παραπάνω στόχων. Ενδεικτικά, οι άξονες που περιλαμβάνουν τους παραπάνω στόχους είναι η στήριξη της αστικής οικονομίας και της απασχόλησης, η αστική οικονομική και κοινωνική συνοχή, οι αστικές μεταφορές και τα Διευρωπαϊκά δίκτυα, το αστικό περιβάλλον και οι βιώσιμες πόλεις και η συνεργασία και η δικτύωση πόλεων.

Τέλος, το υπό μελέτη περιφερειακό αστικό σύστημα περιλαμβάνει πόλεις μεσαίου μεγέθους, που διακατέχονται από ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τα μητροπολιτικά αστικά κέντρα (όπως επάρκεια αστικής γης σε χαμηλότερο κόστος, καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, απουσία οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων, εντονότερη αίσθηση κοινωνικής ταυτότητας και γενικά καλύτερη ποιότητα ζωής), που σε συνδυασμό με τις αντιοικονομίες συγκέντρωσης που εμφανίζονται στις μητροπολιτικές περιοχές, διαφαίνονται θετικές προοπτικές ως προς την προσέλκυση επενδύσεων και υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού από την εν λόγω κατηγορία πόλεων.

ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

4. ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

4.1 Εισαγωγή

Σκοπός αυτής της ενότητας αποτελεί η εξέταση του μακροοικονομικού περιβάλλοντος που επικρατεί στη χώρα, σύμφωνα με τις νέες εξελίξεις και την ανάγκη αναδιάρθρωσης της οικονομίας και τον αναπροσανατολισμό των στόχων, προκειμένου να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης των οικονομιών. Η εξέταση του πλαισίου αυτού θα πραγματοποιηθεί με έναν πολύ συνοπτικό τρόπο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ούτως ώστε να είμαστε σε θέση να συνειδητοποιήσουμε τα δεδομένα πάνω στα οποία «βαδίζει» και λειτουργεί το υπό μελέτη περιφερειακό αστικό σύστημα.

4.2 Εθνικό Επίπεδο

Ένα δυναμικό σύνολο παραγόντων συνετέλεσαν στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας από τα μέσα της δεκαετίας του 1990: η δημοσιονομική επέκταση κυρίως λόγω των Ολυμπιακών αγώνων, οι εισροές κοινοτικών κονδυλίων (ΚΠΣ), η πιστωτική επέκταση ως αποτέλεσμα της πορείας ονομαστικής σύγκλισης και πιο πρόσφατα ναυτιλία, τουρισμός απέδωσαν στην ελληνική οικονομία ταχείς ρυθμούς οικονομικής μεγέθυνσης, κατά μέσον όρο υψηλότερους από τον αντίστοιχο ρυθμό της ΕΕ-15.

Ο ρυθμός ανάπτυξης για το 2005 διαμορφώθηκε στο 3,7% και προβλέπεται ως το 2008 να προσεγγίζει το 4%. Παρ' όλη όμως την ταχεία ανάπτυξη των πρόσφατων ετών, το επίπεδο του κατά κεφαλήν προϊόντος της Ελλάδας σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης (ΜΑΔ) εξακολουθεί να υπολείπεται των προηγμένων χωρών της ΕΕ. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει τις προσπάθειες που θα πρέπει να καταβληθούν, προκειμένου να μειωθούν οι εισοδηματικές ανισότητες σε σχέση με την ΕΕ και να επιτευχθεί πραγματική σύγκλιση. Το 2005 το κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ΜΑΔ βελτιώθηκε σημαντικά στο 77,3% του μέσου όρου της ΕΕ 15, από 75,5% το 2004. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πορεία του ρυθμού ανάπτυξης στη χώρα, υπολογίζεται ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ΜΑΔ θα προσεγγίσει το 80% του κοινοτικού μέσου στο τέλος της περιόδου 2006-2007 (ΕΣΠΑ, 2006). Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ένα πολύ σημαντικό γεγονός που λαμβάνει χώρα στην διευρυμένη πλέον ΕΕ-27. Ο μέσος όρος του κατά κεφαλήν ΑΕΠ της ΕΕ-27 μειώνεται, εξαιτίας των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών (στην πλειοψηφία τους) που εισέρχονται στην ΕΕ. Αυτό για την Ελλάδα δημιουργεί μια στατιστική σύγκλιση και όχι πραγματική με το μέσο όρο της διευρυμένης πλέον ΕΕ, αφού ως επί το πλείστον διαθέτει υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ από τις εν λόγω χώρες. Αυτό αμέσως συνεπάγεται μετατόπιση κοινοτικών κονδυλίων από τις χώρες του Νότου (συμπεριλαμβανομένου φυσικά και της Ελλάδας) προς τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες της Ανατολής, τη στιγμή μάλιστα που τα περιφερειακά προβλήματα στις χώρες συνοχής μάλλον αυξάνονται, παρά μειώνονται. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη μη αύξηση (ή τουλάχιστον όχι σημαντική) του προϋπολογισμού της ΕΕ, λόγω πιθανών προβλημάτων ανταγωνιστικότητας και έντονων ενστάσεων από τις αναπτυγμένες χώρες (Πετράκος & Ψυχάρης 2004), πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στην

ορθολογική στόχευση της μελλοντικής ανάπτυξης όλων των περιφερειών της χώρας, αντιμετωπίζοντας ένα νέο περιβάλλον αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας, εξαιτίας της αυξανόμενης παγκοσμιοποίησης των οικονομιών και τους πιο περιορισμένους κοινοτικούς πόρους. Έτσι, κάθε περιφέρεια πρέπει να αξιοποιήσει τα υφιστάμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα και να εντείνει τις προσπάθειες προς εξεύρεση νέων και να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες και τις προκλήσεις που της παρουσιάζονται, αυξάνοντας έτσι, τη συνολική ανταγωνιστικότητά της και αναβαθμίζοντας ταυτόχρονα τη θέση της στην ιεραρχία των ευρωπαϊκών περιφερειών, με όλα τα θετικά αναπτυξιακά αποτελέσματα που αυτό συνεπάγεται (προσέλκυση επενδύσεων, βελτίωση βιοτικού επιπέδου κ.λπ.).

Παρά τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, η αύξηση της απασχόλησης από τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας ήταν σχετικά περιορισμένη, ενώ ταυτόχρονα η ανεργία παρέμεινε σε επίπεδα κοντά ή επάνω από το 10%. Το ποσοστό απασχόλησης πάντως, βρίσκεται σε ανοδική τροχιά, ενώ το ποσοστό ανεργίας παρουσιάζει τάσεις μείωσης. Η ανεργία πάντως, έχει διαρθρωτικά χαρακτηριστικά, με τη μακροχρόνια ανεργία και την ανεργία των νεοεισερχομένων στην αγορά, των νέων και των γυναικών να αποτελούν σημαντικές παραμέτρους του προβλήματος.

Ο πληθωρισμός παρουσιάζει διακυμάνσεις και αυξομειώσεις (2004-2,9%, 2005-3,5%), που οφείλεται κυρίως στην εξέλιξη των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Ο ρυθμός μεταβολής του εναρμονισμένου δείκτη τιμών καταναλωτή πάντως, παραμένει σταθερά υψηλότερος στην Ελλάδα από το μέσο όρο των χωρών στη ζώνη του ευρώ, παρά το γεγονός ότι η διαφορά αυτή έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

Η πολιτική της ήπιας δημοσιονομικής προσαρμογής έχει ήδη αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα, με μείωση των ελλειμμάτων ως ποσοστό του ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια. Η μείωση αυτή επιτεύχθηκε με μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα, κυρίως από την πλευρά των δαπανών. Στόχος αποτελεί, το έλλειμμα να προσεγγίσει το 1,7% το 2008. Η προσπάθεια δημοσιονομικής εξυγίανσης θα συνεχισθεί προς το μεσοπρόθεσμο στόχο του ισοσκελισμένου ή ελαφρά πλεονασματικού προϋπολογισμού (δυσβάσταχτο βάρος αποτελεί και το εξωτερικό χρέος, που η ανάλυση του ξεφεύγει από τα όρια της μελέτης αυτής), με έμφαση τόσο στη βελτίωση της ποιότητας των δημοσίων οικονομικών όσο και την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και τη διεύρυνση της φορολογικής βάσης.

Ένα από τα διαρθρωτικά προβλήματα της Ελληνικής οικονομίας είναι ο χρόνια ελλειμματικός εξωτερικός τομέας, ως αποτέλεσμα της φθίνουσας ανταγωνιστικότητας. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στο διαφορικό πληθωρισμό και την έλλειψη μέχρι πρόσφατα κάποιων σημαντικών διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Στόχος αποτελεί η αντιστροφή της τάσης αυτής και τα πρώτα αποτελέσματα είναι ήδη ορατά, με το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών να μειώνεται ως ποσοστό του ΑΕΠ το 2005 (6,6% έναντι 8,2% το 2004) και τον εξωτερικό τομέα να έχει θετική συμβολή στην αύξηση του ΑΕΠ.

Είναι γεγονός ότι η ελληνική οικονομία πέτυχε τα τελευταία χρόνια υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση όμως, η «συνολική» ανταγωνιστικότητά⁵ της

⁵ Η ανταγωνιστικότητα μιας οικονομίας εξαρτάται από πλήθος παραγόντων, όπως το μακροοικονομικό περιβάλλον, το πλαίσιο λειτουργίας των αγορών προϊόντος, το επίπεδο και την ποιότητα της

για την περίοδο 2001 – 2005, παρουσιάζει υστέρηση σε πολλούς τομείς που είναι κρίσιμοι για την περαιτέρω πορεία της οικονομίας. Οι συνέπειες της χαμηλής ανταγωνιστικότητας της οικονομίας είναι πολλές και σοβαρές: χαμηλή ανταγωνιστικότητα σημαίνει χαμηλό κατά κεφαλήν εισόδημα για τους πολίτες της χώρας, χαμηλό ποσοστό απασχόλησης και υψηλή ανεργία. Χαμηλή παραγωγικότητα των επιχειρήσεων συνεπάγεται αδυναμία ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, ενώ χαμηλή ανταγωνιστικότητα σημαίνει υψηλότερες εισαγωγές σε σχέση με τις εξαγωγές, περιορισμένες ξένες επενδύσεις και αρνητικές συνέπειες στην απασχόληση. Όλα τα παραπάνω συνεπάγονται περιορισμό των δυνατοτήτων της πολιτείας για αύξηση των δαπανών για την παιδεία, την υγεία, την έρευνα, τις κοινωνικές παροχές, τις υποδομές.

Πλην αυτών, ο βαθμός ανάπτυξης και λειτουργίας της γενικότερης οικονομικής (μεταφορικής, ενεργειακής, τηλεπικοινωνιακής, δικτυακής, χρηματοοικονομικής) και κοινωνικής υποδομής της χώρας και οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται για την ανάπτυξη αυτής της υποδομής αποτελούν σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας (ΕΣΠΑ, 2006).

4.3 Περιφερειακό Επίπεδο

Η περιφέρεια Θεσσαλίας στην οποία εντάσσεται το υπό μελέτη αστικό σύστημα αντιμετωπίζει ορισμένες ιδιαιτερότητες. Γενικά, η περιφέρεια Θεσσαλίας αποτελείται από μια πλούσια αγροτική ενδοχώρα και ο εκεί αγροτικός πληθυσμός υφίσταται έντονες πιέσεις από την αναμόρφωση της νέας ΚΑΠ. Αυτό σημαίνει ότι επείγει η αναδιάρθρωση των καλλιεργειών και η προώθηση της πολυαπασχόλησης του αγροτικού πληθυσμού, προκειμένου να συγκρατηθεί η αγροτική έξοδος και η αστυφιλία με όλα τα αρνητικά αποτελέσματα που τη συνοδεύουν (διάβρωση εδαφών από εγκατάλειψη γαιών, απερίμωση πολλών αγροτικών οικισμών κ.α.). Με αυτά τα δεδομένα, η εταιρική σχέση πόλης - υπαίθρου αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Ορισμένα αστικά κέντρα διατηρούν ισχυρή βιομηχανική παράδοση (υπό αναδιάρθρωση για να ανταπεξέλθουν στα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης, στόχος καλύτερη ποιότητα προϊόντων, καινοτομία κ.λπ., - κυρίως Λάρισα, Βόλος) και υψηλό βαθμό τριτογενοποιημένης οικονομίας (Καρδίτσα, Τρίκαλα – κυρίως δημόσια διοίκηση). Σε αυτά τα πλαίσια, οι τέσσερις θεσσαλικές πόλεις πρέπει και οφείλουν να ανασυντάξουν τις δυνάμεις τους, να αξιοποιήσουν (και να εξεύρουν νέα κατά το δυνατό) τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες, και να αντιμετωπίσουν τα μειονεκτήματα και τις απειλές που τις περιβάλλει το νέο διεθνοποιημένο περιβάλλον. Έτσι, για να αντιμετωπίσουν τα παραπάνω προβλήματα που εμφανίζονται και στο σύνολο της επικράτειας, θα πρέπει να αναδιαρθρώσουν τις οικονομίες τους, το ταχύτερο δυνατό και να επανδρωθούν με νέους οικονομικούς τομείς αιχμής και με εξωστρεφή προσανατολισμό. Να δημιουργήσουν δηλαδή νέα συγκριτικά πλεονεκτήματα, εκεί όπου υπάρχει πρόσφορο έδαφος

εκπαίδευσης και επιμόρφωσης του εργατικού δυναμικού, την ικανότητα για καινοτομία, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, την επάρκεια και ποιότητα των υποδομών κ.α. Η ανταγωνιστικότητα είναι, συνεπώς, το «κλειδί» για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ευημερίας μιας κοινωνίας και η βελτίωσή του εξαρτάται σημαντικά από την αύξηση της παραγωγικότητας, της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας (ΕΣΠΑ, 2006).

για τη δημιουργία και ανάδειξή τους. Σε αυτό θα συμβάλλει τα μέγιστα η δικτύωση των πόλεων, που θα αυξήσει τη συνολική αναπτυξιακή τους ικανότητα και ανταγωνιστικότητα, μέσω της συνεργασίας τους (π.χ. Καρδίτσα – Τρίκαλα : δυναμικοί πόλοι εναλλακτικού τουρισμού, Λάρισα – Βόλος : δυναμικά βιομηχανικά και εμπορικά κέντρα κ.λπ.) και την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων τους. Τέλος, η χρονική συγκυρία διαφαίνεται ευνοϊκή, αλλά παρ' όλα αυτά υπονομεύονται και διάφοροι κίνδυνοι. Η κατάλληλη αξιοποίηση των πόρων του Δ' ΚΠΣ, η ολοκλήρωση των νέων μεταφορικών και αναπτυξιακών (Ε 65, Εγνατία οδός) ανοίγουν νέες προοπτικές (νέες αγορές, άμεση πρόσβαση προς Ηγουμενίτσα και από εκεί στο Μεσογειακό τόξο ανάπτυξης, Βαλκάνια, περιφέρεια - πύλη κ.α.) στο εν λόγω αστικό σύστημα, που λόγω και της κεντροβαρούς θέσης του, αν τα αξιοποιήσει κατάλληλα, αναμένονται ιδιαίτερα θετικά αναπτυξιακά αποτελέσματα, όχι μόνο για το αστικό σύστημα, αλλά και ολόκληρη την περιφέρεια (εταιρική σχέση πόλης-υπαίθρου) και κατ' επέκταση για όλη τη χώρα. Στη συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της περιφέρειας.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την εξέλιξη του πραγματικού ΑΕΠ σε εκατομμύρια ευρώ στην περιφέρεια Θεσσαλίας και το σύνολο της χώρας. Η περιφέρεια Θεσσαλίας την πενταετία 2001-2005 συνέβαλε στο σύνολο του ΑΕΠ της χώρας με μέσο ποσοστό 5,2%. Ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης ΑΕΠ για την ίδια περίοδο διαμορφώθηκε σε παρόμοια επίπεδα (4,3%) τόσο για την περιφέρεια της Θεσσαλίας, όσο και για το σύνολο της χώρας (<http://www.icap.gr>).

Πίνακας 4.1: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) σε σταθερές τιμές 2005 (€ εκ.)

	Θεσσαλία	Ελλάδα
2001	10.023	192.801
2002	10.361	200.302
2003	11.142	210.024
2004	11.464	219.950
2005	11.878	228.156
% στο σύνολο χώρας (2001-2005)	5,2%	100,0%
Μέσος ρυθμός ανάπτυξης (2001-2005)	4,3%	4,3%

Πηγή: <http://www.icap.gr>

Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει την επισκόπηση της οικονομικής δραστηριότητας στο εσωτερικό της περιφέρειας. Για την πενταετία 2000-2004, ο νομός Μαγνησίας παρουσίασε το μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης (5,5%), με όχι όμως σημαντική διαφορά από το δεύτερο μεγαλύτερο, του νομού Τρικάλων (5,1%). Σημειώνεται ότι, η οικονομική ανάπτυξη των δύο αυτών νομών ήταν ελαφρώς υψηλότερη από εκείνη του συνόλου της περιφέρειας (5%) την συγκεκριμένη περίοδο. Ο νομός Λάρισας, συνέβαλε με το μεγαλύτερο μέσο ποσοστό (41,2%) στη διαμόρφωση του ακαθάριστου περιφερειακού προϊόντος, ακολουθούμενος από τους νομούς Μαγνησίας (32,8%), Τρικάλων (14,1%) και Καρδίτσας (12%) (<http://www.icap.gr>).

Πίνακας 4.2: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) σε σταθερές τιμές 2005 (€ εκ.)

	Καρδίτσα	Λάρισα	Μαγνησία	Τρίκαλα	Θεσσαλία
2000	1.172	3.886	3.009	1.369	9.435
2001	1.193	4.147	3.301	1.382	10.023
2002	1.244	4.232	3.424	1.461	10.361
2003	1.336	4.602	3.712	1.493	11.142
2004	1.337	4.728	3.728	1.671	11.464
% στην περιφέρεια (2000-2004)	12,0%	41,2%	32,8%	14,1%	100,0%
Μέσος ρυθμός ανάπτυξης (2000-2004)	3,4%	5,0%	5,5%	5,1%	5,0%

 Πηγή: <http://www.icap.gr>

Ο αμέσως παρακάτω πίνακας, παραθέτει τα στοιχεία για το κατά κεφαλή ΑΕΠ σε σταθερές τιμές 2005 για την πενταετία 2001-2005, όπως αυτό προκύπτει από τους περιφερειακούς λογαριασμούς. Παρατηρούμε ότι, το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Θεσσαλίας την εξεταζόμενη περίοδο παρουσίασε μεγαλύτερο μέσο ρυθμό ανάπτυξης (4,4%) σε σχέση με το αντίστοιχο πανελλαδικό μέγεθος (3,9%). Την τελευταία τριετία (2003-2005), το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Θεσσαλίας διαμορφώθηκε στο 78,6% του μέσου όρου της Ελλάδας.

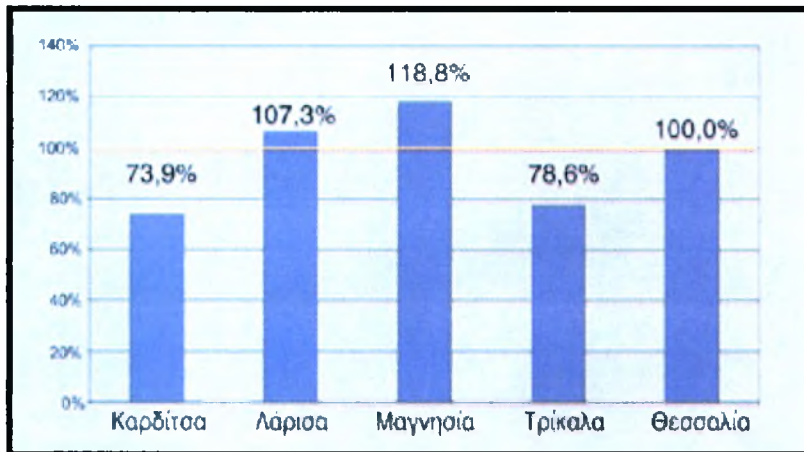
Η ακολουθούμενη εικόνα εστιάζεται στις ενδοπεριφερειακές διαφορές και παρουσιάζει το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της περιόδου 2002-2004 για κάθε νομό ως ποσοστό του αντίστοιχου περιφερειακού μεγέθους. Τα στοιχεία αυτά είναι αρκετά προβληματικά στο βαθμό που οι αποκλίσεις μεταξύ του πραγματικού και μόνιμου πληθυσμού εμφανίζουν μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ νομών. Οι νομοί Μαγνησίας και Λάρισας εμφανίζουν το υψηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ σε σχέση με την περιφέρεια (<http://www.icap.gr>).

Πίνακας 4.3: Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) σε σταθερές τιμές 2005 (€)

	Θεσσαλία	Σύνολο Ελλάδας
2001	13.549	17.607
2002	14.026	18.230
2003	15.101	19.052
2004	15.545	19.884
2005	16.109	20.547
% μέσου χώρας (2003-2005)	78,6%	100,0%
Μέσος ρυθμός ανάπτυξης (2001-2005)	4,4%	3,9%

 Πηγή: <http://www.icap.gr>

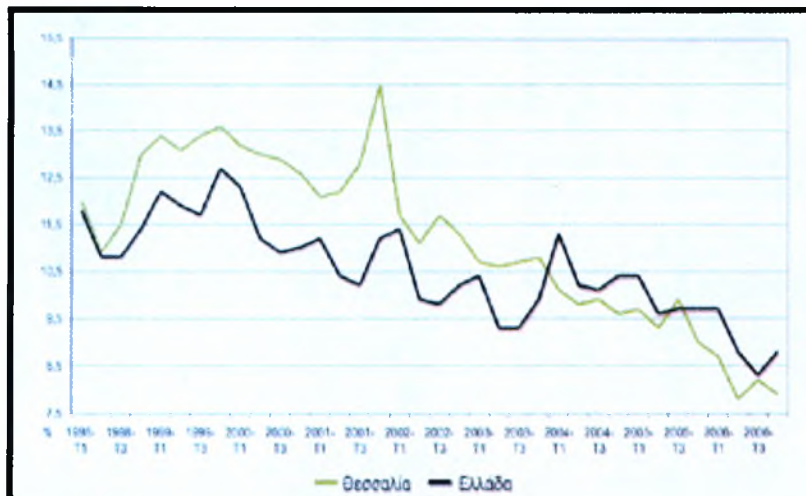
Εικόνα 4.1: Κατά κεφαλή ΑΕΠ ως % συνόλου Θεσσαλίας (μέσος όρος 2002-2004)



Πηγή: <http://www.icap.gr>

Πριν κλείσουμε την ενότητα αυτή για τα μακροοικονομικά μεγέθη της περιφέρειας οφείλουμε να αναφερθούμε και στην εξέλιξη της ανεργίας στην περιοχή, η οποία απεικονίζεται στην εικόνα 4.2 για την περίοδο 1998-2006 σε τριμηνιαία βάση. Αν και κατά μέσο όρο, η ανεργία στη Θεσσαλία την αναφερόμενη περίοδο είναι σχεδόν μια ποσοστιαία μονάδα υψηλότερη από το αντίστοιχο πανελλήνιο μέγεθος, τα τελευταία τρία χρόνια η τάση αυτή έχει αντιστραφεί. Έτσι, το 2006 η ανεργία στη Θεσσαλία έκλεισε στο 7,9% (έναντι 8,8% στην Ελλάδα), ενώ ο μέσος όρος του έτους ήταν 8,15% (έναντι 8,9%). Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, η μακροχρόνια ανεργία (ως ποσοστό της συνολικής) στην περιφέρεια της Θεσσαλίας το 2005 διαμορφώθηκε σε 54,23%, έναντι 52,16% σε πανελλήνιο επίπεδο. Για την ίδια χρονιά η νεανική ανεργία (μεταξύ 15-24 ετών) διαμορφώθηκε στο 20,3% έναντι του 26% του συνόλου της χώρας, ενώ το ποσοστό της γυναικείας ανεργίας ανήλθε σε 16,7% έναντι 15,3% για την Ελλάδα (<http://www.icap.gr>).

Εικόνα 4.2: Ποσοστό Ανέργων στο σύνολο του Εργατικού Δυναμικού στη Θεσσαλία και την Ελλάδα



Πηγή: <http://www.icap.gr>

Η ευρύτητα όλων των παραπάνω χαρακτηριστικών και προβλημάτων τεκμηριώνει την αναγκαιότητα αλλαγής του μίγματος πολιτικής και του μοντέλου ανάπτυξης, καθώς και την αλλαγή της στρατηγικής στόχευσης, προκειμένου η χώρα μας να ανταποκριθεί με αποτελεσματικό τρόπο στις συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί στο διεθνές περιβάλλον, προσαρμοσμένη στην αναθεωρημένη Στρατηγική της Λισσαβόνας (ΕΣΠΑ, 2006).

4.4 Συμπεράσματα

Το μακροοικονομικό περιβάλλον στο οποίο εντάσσεται το υπό μελέτη αστικό σύστημα, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει ένα σύνολο ευκαιριών και δυνατοτήτων από τη μία, αλλά από την άλλη «κρύβει» μια σειρά από κινδύνους και απειλές. Η χώρα σ' αυτό το χρονικό διάστημα εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης του ΑΕΠκκ, συγκλίνοντας προς το μέσο όρο του ΑΕΠκκ της ΕΕ. Από την άλλη όμως, τα επίπεδα ανταγωνιστικότητάς της οικονομίας κυμαίνονται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες), υπονομεύοντας μέσο και μακροπρόθεσμα την αναπτυξιακή δυναμική της χώρας (απαιτείται άμεση και ταχεία αναδιάρθρωση της οικονομίας, εισαγωγή ΤΠΕ για αύξηση της παραγωγικότητας, ποιότητα αγαθών και υπηρεσιών και διακριτή ταυτότητα κ.α.). Η περιφέρεια Θεσσαλίας, αν και εμφανίζει μικρότερο ΑΕΠκκ από τον αντίστοιχο μέσο όρο της χώρας, εντούτοις τα τελευταία χρόνια συγκλίνει προς το εν λόγω εθνικό μέγεθος. Έτσι, καθίσταται σαφές ότι, το μείγμα πολιτικής πρέπει να διαφοροποιηθεί, προκειμένου το μακροοικονομικό περιβάλλον να κινείται σε ευνοϊκότερα πλαίσια και να μεγιστοποιηθεί η αναπτυξιακή δυναμική του αστικού συστήματος.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

5. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΘΕΣΣΑΛΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Στην ενότητα αυτή περιγράφονται τα ιστορικά δεδομένα, καθώς και η ιστορική εξέλιξη (από την αρχή της δημιουργίας τους έως και τα σύγχρονα χρόνια) των τεσσάρων θεσσαλικών πόλεων του αστικού συστήματος.

5.2 Βόλος

Ο Βόλος είναι μια νέα πόλη. Η προέλευση του ονόματος *Βόλος* δεν είναι πλήρως τεκμηριωμένη (καθώς υπάρχουν διάφορες εκδοχές). Γεγονός πάντως είναι ότι το τοπωνύμιο *Βόλος* εμφανίστηκε γύρω στον 14ο αιώνα και χρησιμοποιήθηκε πρώτα για το χωριό που είναι χτισμένο στους πρόποδες του Πηλίου και που σήμερα αποκαλείται Άνω Βόλος. Η σημερινή πόλη του Βόλου άρχισε να κτίζεται έξω από το παλιό κάστρο λίγο μετά το 1830. Η ευνοϊκή γεωγραφική της θέση, λόγω του λιμανιού, συνέβαλε στην εξέλιξή της σε οικονομικό κέντρο της Θεσσαλίας. Μετά τον Ρωσοτουρκικό Πόλεμο του 1877 και την διάσκεψη της Κωνσταντινούπολης (1881), η Θεσσαλία παραχωρήθηκε στο νεοελληνικό κράτος, και στις 2 Νοεμβρίου του 1881, ο Ελληνικός Στρατός εισήλθε στην πόλη του Βόλου. Κατά τον «άτυχο» Ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, ο Βόλος έπεσε ξανά στα χέρια των Τούρκων. Οι κάτοικοι της περιοχής αναγκάστηκαν να ζητήσουν καταφύγιο σε γειτονικά νησιά, αλλά μετά από λίγους μήνες οι Τούρκοι αποχώρησαν και έτσι, Βολιώτες και Πηλιορείτες επέστρεψαν στα σπίτια τους. Δύο χρόνια μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας, με βασιλικό διάταγμα της 31ης Μαρτίου 1883 (ΦΕΚ 126), ιδρύθηκε ο Δήμος Παγασών, ο προκάτοχος του σημερινού Δήμου Βόλου. Η ανάπτυξη της νέας πόλης ήταν ραγδαία. Η βιοτεχνική και γεωργική παράδοση του Πηλίου, το λιμάνι του, καθώς και τα παροικιακά κεφάλαια που εισέρρευσαν στην περιοχή ήταν μερικοί από τους παράγοντες που ευνόησαν την οικονομική εξέλιξη της πόλης, με κύριες κατευθύνσεις το εμπόριο και τη βιομηχανία. Η ευνοϊκή θέση και η αλματώδης οικονομική εξέλιξη της πόλης προσέλκυσαν κατοίκους και επενδυτές από άλλες περιοχές. Η σύντομη κατάληψη του Βόλου κατά την διάρκεια του ελληνοτουρκικού πολέμου του 1897 δεν είχε μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στην ανάπτυξή του (<http://el.wikipedia.org>).

Με την προσάρτηση της πόλης στο ελληνικό κράτος το 1881, έγιναν σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές, όπως οδικές, σιδηροδρομικές συνδέσεις και λιμενικά έργα. Από τις πρώτες κυβερνητικές ενέργειες, ήταν η τοπογράφηση της θεσσαλικής περιφέρειας και των πόλεων της, με σκοπό την εκπόνηση νέων σχεδίων και έργων υποδομής. Το 1886, ολοκληρώθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση του Βόλου (οι εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού σταθμού κατέλαβαν έκταση 40 στρεμμάτων, ανατολικά του κάστρου και μέχρι την υφιστάμενη κοίτη του Κραυσίδαωνα, με έξοδο στη θάλασσα για σύνδεση με το λιμάνι) με τη Λάρισα και την Καλαμπάκα (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Το 1895 επίσης, άρχισε τη λειτουργία της η σιδηροδρομική γραμμή Βόλου – Λεχωνίων, που επεκτάθηκε έως τις Μηλιές το 1904. Παράλληλα, το 1892, ξεκίνησαν τα έργα διαμόρφωσης του λιμανιού που συνεχίστηκαν και μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, για να καλυφθούν οι ολοένα αυξανόμενες

ανάγκες διακίνησης εμπορευμάτων. Ας σημειωθεί ότι το 1919, το λιμάνι του Βόλου ήταν το πρώτο σε εξαγωγές καπνών στην Ελλάδα, με ποσοστό εξαγωγών 30% (<http://el.wikipedia.org>).

Συγκεντρώνοντας όλες τις προϋποθέσεις - κεφάλαια, εργατική δύναμη, διευρυμένη εσωτερική αγορά, πρόσβαση στις πρώτες ύλες - ο Βόλος εξελίχθηκε προπολεμικά σε σημαντικό βιομηχανικό κέντρο. Οι κυριότεροι κλάδοι της βιομηχανίας ήταν τα τρόφιμα, το μέταλλο, ο καπνός, η υφαντουργία και η βυρσοδεψία (<http://el.wikipedia.org>). Η ανάπτυξη των αστικών λειτουργιών στο Βόλο, ήταν αποτέλεσμα ιδιωτικής κυρίως πρωτοβουλίας και η χωροθέτηση τους μέσα στον πολεοδομικό ιστό ακολούθησε μια αυτογενή διαδικασία. Οι περισσότερες βιομηχανίες (καπνεργοστάσια, αλευρόμυλοι, υφαντουργεία, μηχανουργεία, κ.α.) συγκεντρώθηκαν για λόγους οικονομίας των μεταφορών, κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό και το λιμάνι και συγκεκριμένα στην περιοχή κατά μήκος του Κραυσίδωνα και γύρω από το Κάστρο. Η ίδρυση των 2 ΒΙΠΕ απέτελεσε σταθμό στην ανάπτυξη της πόλης κατά την μεταπολεμική περίοδο, έδωσε σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της μεταποίησης, η οποία κινήθηκε πλέον και από μη τοπικά κεφάλαια, ελληνικά και ξένα, που προσελκύνθηκαν από τη βιομηχανική παράδοση της πόλης (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Παράλληλα με την οικονομική άνθηση, αναπτύχθηκε σημαντική πολιτιστική και κοινωνική δραστηριότητα. Το 1894 θεμελιώθηκε το Δημοτικό Θέατρο, ενώ το 1896 ιδρύθηκε ο Γυμναστικός Σύλλογος Βόλου. Το 1908, άρχισε να λειτουργεί το Ανώτερο Δημοτικό Παρθεναγωγείο, το οποίο διηύθυνε ο πρωτοπόρος παιδαγωγός Αλέξανδρος Δελμούζος και που έμελλε να κλείσει βιαίως μόνον τρία χρόνια αργότερα. Το 1908 επίσης, ιδρύθηκε το Εργατικό Κέντρο Βόλου, το πρώτο στην Ελλάδα. Η οικονομική άνθηση της νέας πόλης του Βόλου προσέλκυσε και άτομα άλλων εθνικών ή θρησκευτικών ομάδων. Δεν είναι τυχαίο ότι στο Βόλο υπάρχει εβραϊκή συναγωγή και καθολική εκκλησία, οι οποίες φτιάχτηκαν στις αρχές του 20ού αιώνα (<http://el.wikipedia.org>).

Τα χρόνια του μεσοπολέμου 1921-1950 η περιοχή προσελκύει την εγκατάσταση προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής, λόγω της ευκολίας προσέγγισης με τα πλοία, αλλά και της προοπτικής εργασίας στη σφύζουσα εμπορική και βιομηχανική αγορά της. Η πόλη γνώρισε μια ραγδαία αύξηση του πληθυσμού (περίπου 30% του πληθυσμού της) και του χώρου της και δημιουργήθηκε ένα νέο προάστιο, ο προσφυγικός συνοικισμός της Νέας Ιωνίας. Οι άμεσες ανάγκες στέγασης, περίθαλψης και σίτισης αντιμετωπίστηκαν από τις τοπικές αρχές και από φιλανθρωπικές πρωτοβουλίες, με προσωρινή στέγαση σε σκηνές, παραπήγματα, σχολεία, αποθήκες, παλιούς τούρκικους στρατώνες (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Γύρω από την Πλατεία Ρήγα Φεραίου, έστησαν ολόκληρη παραγκούπολη, η οποία καταστράφηκε από πυρκαγιά το 1930. Σιγά-σιγά, οι νέοι κάτοικοι του Βόλου μετακινήθηκαν προς τα ΒΔ προάστια της πόλης, στα «Προσφυγικά», που αργότερα αποτέλεσαν τον πυρήνα της Ν. Ιωνίας Βόλου (<http://el.wikipedia.org>). Εκείνη την περίοδο, συγκροτήθηκε το πρώτο πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας, που είχε ως επακόλουθο την απότομη επέκταση του αστικού χώρου δυτικά του φυσικού ορίου του Κραυσίδωνα και απέτελεσε τον πυρήνα της μεταπολεμικής οικιστικής διάχυσης στα βόρειο-δυτικά της πόλης (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Όσον αφορά στις περιοχές κατοικίας, ο κοινωνικός διαχωρισμός ήταν σαφής. Στα ανατολικά και κυρίως γύρω από την εκκλησία του Αγ. Νικολάου και κοντά στην παραλία, συγκεντρώθηκαν οι μεσαιές και υψηλές κοινωνικο-οικονομικές τάξεις και διαμορφώθηκαν υψηλότερες αξίες γης, ενώ δυτικά στο Κάστρο, τα Παλιά και τον προσφυγικό οικισμό της Ν. Ιωνίας (πέραν του Κραυσίδωνα) συσπειρώθηκαν οι χαμηλότερες οικονομικά τάξεις και ασφαλώς, χαμηλότερες αξίες γης. Η εικόνα αυτή της πόλης, που είχε ήδη διαμορφωθεί στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα, διατηρήθηκε και αργότερα (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος ανέκοψε προσωρινά την εξέλιξη της πόλης. Την περίοδο 1941–1944 ο Βόλος δοκιμάστηκε σκληρά από την ιταλική και αργότερα τη γερμανική κατοχή. Η περίοδος αυτή είναι η μόνη κατά την οποία, ο πληθυσμός της πόλης παρουσίασε μείωση.

Μεταπολεμικά, ο Βόλος εξελίχθηκε σε ένα από τα σημαντικότερα πολεοδομικά συγκροτήματα της Ελλάδας, από οικονομική και δημογραφική άποψη. Τον Μάιο του 1947, με βασιλικό διάταγμα ιδρύθηκε ο Δήμος Νέας Ιωνίας Βόλου. Στις 26 Φεβρουαρίου του 1954, το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Παγασών, αποφάσισε τη μετονομασία της δημοτικής Αρχής σε «Δήμος Βόλου». Την επόμενη χρονιά, δύο σεισμοί, στις 19 Απριλίου και στις 21 Απριλίου 1955, κατέστρεψαν σχεδόν το ένα τέταρτο των κτισμάτων και η πόλη άλλαξε φυσιογνωμία. Ορισμένα από τα νεοκλασικά κτίρια του προπολεμικού Βόλου χάθηκαν για πάντα και στη θέση τους εμφανίστηκαν τα μικρά μετασεισμικά σπίτια. Δυστυχώς και αυτές οι όμορφες μετασεισμικές μονοκατοικίες χάθηκαν στην εποχή της αντιπαροχής (1970–2000), για να μετατραπούν σε άμορφες πολυκατοικίες.

Η βιομηχανική ανάπτυξη που γνώρισε ο Βόλος έως τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια δεν είχε ανάλογη συνέχεια κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Μεγάλα εργοστάσια όπως η καπνοβιομηχανία Ματσάγγου, η υφαντουργία Παπαγεωργίου κ.α. έπαψαν να λειτουργούν. Η λειτουργία της Βιομηχανικής Ζώνης από το 1969 οδήγησε σε μία προσωρινή βιομηχανική άνθιση με την εγκατάσταση νέων βιομηχανιών. Όμως, στα μέσα της δεκαετίας του 1980, η αποβιομηχάνιση του Βόλου άρχισε να γίνεται πλέον γεγονός.

Σήμερα, στην περιοχή εξακολουθούν να λειτουργούν ορισμένες μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, όπως το εργοστάσιο «Όλυμπος» της ΑΓΕΤ (Ανώνυμη Γενική Εταιρία Τσιμέντων) «Ηρακλής», η «Χαλυβουργία Ελλάδος» πρώην Χαλυβουργία Θεσσαλίας κ.ά.. Ωστόσο, η οικονομία του Βόλου στηρίζεται πλέον κατά κύριο λόγο στο εμπόριο, τις υπηρεσίες και τον τουρισμό, και κατά δεύτερο λόγο στην βιοτεχνία και την βιομηχανία.

Το 1984 ιδρύθηκε το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με έδρα τον Βόλο και σχολές ή τμήματα σε όλες τις θεσσαλικές πόλεις. Στα καλλιτεχνικά του Βόλου αξίζουν να σημειωθούν το Δημοτικό Θέατρο, το Ωδείο, καθώς και η Συμφωνική Ορχήστρα της πόλης (επίσης διαθέτει αρχαιολογικό μουσείο, υποδομές υγείας, εκπαίδευσης, πολιτισμού, αθλητισμού κ.λπ.).

Το 2004, ο Βόλος έγινε «Ολυμπιακή πόλη», αφού φιλοξένησε ορισμένους αγώνες ποδοσφαίρου στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων. Οι αγώνες έγιναν στο νέο υπερσύγχρονο Πανθεσσαλικό Στάδιο, το οποίο κατασκευάστηκε για τις ανάγκες των

Ολυμπιακών Αγώνων. Αξιοποιώντας την παράδοση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, ο Βόλος διοργάνωσε το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Γυμναστικής και τμήμα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Μπιλιάρδου το 2006, ενώ θα διοργανώσει από κοινού με τη Λάρισα τους Μεσογειακούς Αγώνες του 2013 (<http://el.wikipedia.org>).

Εικόνα 5.1: Η παραλία του Βόλου της εποχής των Βαλκανικών πολέμων (1912-1913)



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Εικόνα 5.2: Το οθωμανικό κάστρο του Βόλου σε ιταλική χαλκογραφία του 17ου αιώνα



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Εικόνα 5.3: Το λιμάνι του Βόλου (1875)



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Εικόνα 5.4: Οι καπναποθήκες Παπαστράτου στην παραλία του Βόλου, περί το 1950. Σήμερα το μπροστινό κτίριο με τον χαρακτηριστικό τρούλο έχει ανακαινιστεί και φιλοξενεί το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

5.3 Λάρισα

Η Λάρισα είναι πανάρχαια πόλη και κατοικείται σχεδόν 4.000 χρόνια. Η καίρια θέση⁶ της στο μέσο της θεσσαλικής πεδιάδας, εξηγεί και τον πρωτεύοντα ρόλο που έπαιξε κατά τη διάρκεια της μακραίωνης ιστορίας της στην κοινωνικοοικονομική ζωή της Θεσσαλίας (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002). Κατά τη μυθολογία κτίστηκε από τους Πελασγούς και έλαβε το όνομά της από τη Λάρισα, μητέρα ή θυγατέρα του Πελασγού. Οι αρχαιολογικές έρευνες μαρτυρούν ότι, η περιοχή της Λάρισας εκατοικείτο κατά την Παλαιολιθική περίοδο. Την εξουσία της πόλης μέχρι το τέλος της κυριαρχίας των Μακεδόνων κατείχαν οι Θεσσαλοί Αλευάδες. Κατά τους χρόνους των Περσικών πολέμων, οι κάτοικοί της εμήδισαν και πολέμησαν εναντίον των άλλων Ελλήνων στο πλευρό των ξένων επιδρομέων. Κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού πολέμου μάχονταν στο πλευρό των Αθηναίων (<http://el.wikipedia.org>).

Την πόλη κατέλαβαν οι Μακεδόνες υπό τον Φίλιππο Β' (344-196 π.Χ.) και στη συνέχεια οι Ρωμαίοι (197 π.Χ.). Μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης περιήλθε στην εξουσία των Τούρκων μέχρι το 1881, οπότε απελευθερώθηκε από τον ελληνικό στρατό. Το 1941 η πόλη υπέστη μεγάλες καταστροφές από τους βομβαρδισμούς των ιταλικών αεροπλάνων (<http://el.wikipedia.org>).

Η μετέπειτα πορεία παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις, αφού η Λάρισα κυριεύθηκε και λεηλατήθηκε από αρκετές φυλές, εξαιτίας της προνομιούχου θέσης που καταλάμβανε (Γότθοι, Βησιγότθοι, Βούλγαροι, Νορμανδοί, Φράγκοι, Καταλανοί, Σέρβοι).

Το 1423 μ.Χ., η Λάρισα περνάει σε Οθωμανική κυριαρχία και λόγω της γεωπολιτικής της θέσης αποτελεί το στρατιωτικό κέντρο των τουρκικών δυνάμεων. Η κατάληψη της πόλης από τους Τούρκους υποχρέωσε μεγάλο μέρος του πληθυσμού της να καταφύγει στα όρη, ενώ εποικίστηκε σε μεγάλο βαθμό από τουρκικό πληθυσμό και

⁶ Η πόλη της Λάρισας εξαιτίας της κεντρικής της θέσης, ήταν από πολύ νωρίς το κυριότερο κέντρο της πολιτιστικής, οικονομικής και πολιτικής ζωής των Θεσσαλών, καθώς και έδρα της πρώτης πολιτικής ένωσής τους. Κατά τους κλασσικούς και ελληνιστικούς χρόνους η Λάρισα αναπτύσσεται σαν αγροτικό και διοικητικό κέντρο (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002).

αναπτύχθηκε σε εμπορικό – μεταπρατικό και γεωργικό κέντρο. Η γεωπολιτική θέση της Λάρισας συνεχίζει και την περίοδο αυτή, να της προσδίδει πολυεθνικό και πολυσήμαντο χαρακτήρα. Το 1669 ο σουλτάνος μεταφέρει στη Λάρισα την πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας του, για να μπορεί να παρακολουθεί τις εξελίξεις του πολέμου στην Κρήτη. Από το 1770 μέχρι την απελευθέρωσή της, η Λάρισα ήταν η έδρα της Διοίκησης Θεσσαλίας με πληθυσμό που κυμαινόταν μεταξύ 30.000-40.000 κατοίκων, από τους οποίους 8.000 ήταν χριστιανοί.

Στις 31 Αυγούστου 1881, η Λάρισα απελευθερώνεται από τους Τούρκους, μετά την θεσσαλική επανάσταση του 1878, τη συμφωνία της Κωνσταντινούπολης στις 22 Φεβρουαρίου 1881 και τη συνθήκη του Βερολίνου, που καθόριζε τον Πηνειό σαν το βορειότερο σύνορο της χώρας. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να χάσει η πόλη τα μέτωπα οικονομικών συναλλαγών με το βορρά και την ανατολή και να καταστραφούν τα βιοτεχνικά κέντρα της γύρω περιοχής, ενώ επήλθε και πληθυσμιακή συρρίκνωση, αφού έφυγε ο μισός πληθυσμός, ο οποίος ήταν τούρκικος. Στην απογραφή του 1881, η Λάρισα βρέθηκε με 14.821 κατοίκους. Η πορεία της πόλης σημαδεύεται από την προσπάθεια εξελληνισμού της, με τη συστηματική απάλειψη όσων στοιχείων αποδίδονται στο οθωμανικό της παρελθόν. Από το 1881 και μετά, η Λάρισα παραμένει μέρος του Ελληνικού κράτους, εκτός από μια πρόσκαιρη κατάληψή της από τον τουρκικό στρατό στον πόλεμο του 1897, οπότε και υπέστη σημαντικότερες καταστροφές.

Τόσο η ίδια η πόλη, όσο και η ευρύτερη περιοχή της παρουσιάζουν σήμερα αρχαιολογικό ενδιαφέρον, εξ αιτίας της πληθώρας των προϊστορικών και ιστορικών οικισμών που βρίσκονται διασπαρμένοι στην περιοχή (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002).

Στη Λάρισα έζησε και πέθανε, περίπου στην ηλικία των ενενήντα χρόνων, ο Πατέρας της Ιατρικής, ο Ιπποκράτης, ο οποίος ετάφη κάπου μεταξύ Γυρτώνης, Τυρνάβου και Λαρίσης.

Σήμερα η Λάρισα είναι μία από τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις (η 5η κατά σειρά, μετά την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και το Ηράκλειο). Έχει μεγάλες πλατείες, καλή ρυμοτομία, σύγχρονη όψη, πάρκα, νοσοκομεία (το Γενικό Νοσοκομείο της πόλης, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο και το Στρατιωτικό Νοσοκομείο) και πολλές δημόσιες υπηρεσίες (έδρα νομαρχίας, οικονομική εφορία, δημόσιο ταμείο, υποθηκοφυλακείο, πρωτοδικείο, ειρηνοδικείο, πταισματοδικείο κ.λπ.). Είναι η έδρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας, η έδρα της Τακτικής Αεροπορίας, της 1ης Στρατιάς, του Στρατηγείου του ΝΑΤΟ, η έδρα του Θεσσαλικού Θεάτρου, η έδρα της Ιατρικής Σχολής και της Σχολής Βιοχημείας - Βιοτεχνολογίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, καθώς και έδρα του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Λάρισας, του τρίτου μεγαλύτερου ΤΕΙ της χώρας. Σήμερα είναι η πρώτη πόλη στην Ελλάδα σε ποσοστό πρασίνου (<http://el.wikipedia.org>). Ακόμα λειτουργούν σχολές ΚΑΤΕΕ και Δημοτικό Ωδείο (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή).

Η Λάρισα αποτελεί το οικονομικό κέντρο της Θεσσαλίας. Στην πόλη λειτουργούν πολλές μικρές και μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, καθώς και σημαντικοί εμπορικοί οίκοι και γραφεία μεταφορών για τη διακίνηση των προϊόντων, που συγκεντρώνονται από ολόκληρη την περιοχή στην πόλη (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή).

Εικόνες 5.5-5.6: Η μητρόπολη της Λάρισας, ο Άγιος Αχίλλειος (αριστερά) και η Δημοτική Πινακοθήκη της Λάρισας (δεξιά)



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

5.4 Τρίκαλα

Η περιοχή των Τρικάλων κατοικείται από τους προϊστορικούς χρόνους, και οι πρώτες ενδείξεις ζωής, στο σπήλαιο της Θεόπετρας, φτάνουν ως το 49.000 π.Χ. περίπου. Έχουν επίσης ανακαλυφθεί νεολιθικοί οικισμοί από το 6.000 π.Χ. στο Μεγάλο Κεφαλόβρυσο και άλλες τοποθεσίες.

Η πόλη των Τρικάλων είναι χτισμένη πάνω στην αρχαία πόλη *Τρίκκα* ή Τρίκκη, που ιδρύθηκε γύρω στην 3η χιλιετία π.Χ. και ονομάστηκε έτσι, από τη νύμφη Τρίκκη (προσωποποίηση της υγείας, ομορφιάς και νεότητας), κόρη του Πηνειού ή κατ' άλλους του Ασωπού ποταμού. Η πόλη ήταν σημαντικό κέντρο της αρχαιότητας, καθώς εδώ έζησε και έδρασε ο Ασκληπιός, που σήμερα αποτελεί έμβλημα του Δήμου Τρικκαίων, ο οποίος ήταν και βασιλιάς της πόλης. Στην περιοχή υπήρχε μάλιστα ένα από τα σημαντικότερα και αρχαιότερα Ασκληπιεία της εποχής. Η πόλη φέρεται επίσης στην Ιλιάδα του Ομήρου να συμμετέχει στον Τρωϊκό πόλεμο στην πλευρά των Ελλήνων, με τριάντα πλοία και αρχηγούς, τους γιατρούς γιούς του Ασκληπιού Μαχάωνα και Ποδαλείριο. Η πόλη υπήρξε πρωτεύουσα βασιλείου κατά τη μυκηναϊκή εποχή και αργότερα αποτέλεσε κέντρο του κράτους της Εστιαώτιδας που καταλάμβανε περίπου τη σημερινή έκταση του νομού Τρικάλων.

Κατά τους ιστορικούς χρόνους, η πόλη της Τρίκκης και η γύρω περιοχή του ποταμού γνώρισε ανάπτυξη. Έπεσε στα χέρια των Περσών το 480 π.Χ.. Το 352 π.Χ. ενώθηκε με τη Μακεδονία του Φιλίππου Β'. Έγινε θέατρο σκληρών μαχών ανάμεσα σε Μακεδόνες και Ρωμαίους, κατά την εισβολή των τελευταίων στην Ελλάδα, καθώς ο Φίλιππος Ε' και ο γιος του Περσέας προσπαθούσαν να την κρατήσουν ελεύθερη, χωρίς τελική επιτυχία αφού το 168 π.Χ. κατακτήθηκε (<http://el.wikipedia.org>).

Τους πρώτους μετά Χριστό αιώνες η πόλη και η περιοχή γνώρισε όλους τους τότε εισβολείς στο Βαλκανικό χώρο: Γότθους (396), Ούννους (447), Σλάβους (577), Βούλγαρους (976-1025), Νορμανδούς (1081), Καταλανούς (1309-1311) και από το 1204 τους Φράγκους, ενώ για ένα σύντομο διάστημα ξαναγύρισε στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία και το Δεσποτάτο της Ηπείρου (<http://el.wikipedia.org>). Το 14^ο αιώνα μ.Χ. η πόλη καταλήφθηκε από τους Σέρβους, στην οποία εποχή της σερβικής κατοχής χτίστηκαν και τα περίφημα μοναστήρια των Μετεώρων (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή). Στις αρχές της χιλιετίας η πόλη παρουσιάζεται για πρώτη φορά με το σημερινό της όνομα, *Τρίκαλα*, στην Αλεξιάδα της Άννας Κομνηνής. Η πόλη κατακτάται τελικά από τους Οθωμανούς το 1393, και μετά από μια

παρατεταμένη περίοδο παρακμής γίνεται σημαντικό κέντρο οικοτεχνίας, με ονομαστά μάλλινα υφαντά και προϊόντα δέρματος. Επίσης αποτέλεσε σημαντικό πνευματικό κέντρο, καθώς για ένα μεγάλο μέρος της Τουρκοκρατίας (1543-1854) λειτούργησε εδώ η Σχολή Τρίκκης (και αργότερα *Ελληνική Σχολή*), στην οποία δίδαξαν γνωστοί δάσκαλοι της εποχής, όπως ο Διονύσιος ο Φιλόσοφος (<http://el.wikipedia.org>).

Η πόλη απελευθερώθηκε προσωρινά, για λίγα χρόνια, στις 23 Αυγούστου του 1881 με τη Συνθήκη της Κωνσταντινούπολης, με την οποία πέρασαν σε ελληνική κυριαρχία η Ήπειρος και η Θεσσαλία, για να ξαναβρεθεί υπό Τουρκική κυριαρχία με τον Ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897 για ένα περίπου χρόνο και μέχρι την τελική της ενσωμάτωση στην Ελλάδα (1898). Στη συνέχεια, τα Τρίκαλα έπαιξαν βασικό ρόλο στις αγροτικές κινητοποιήσεις των αρχών του 20ου αιώνα εναντίον των τσιφλικάδων, και υπήρξαν ο τόπος ίδρυσης του πρώτου Γεωργικού Συνεταιρισμού στην Ελλάδα, το 1906. Υπήρξαν επίσης τόπος δράσης της Εθνικής Αντίστασης κατά τη διάρκεια της κατοχής. Από τα Τρίκαλα καταγόταν ο στρατηγός του ΕΛΑΣ Στέφανος Σαράφης. Στα Τρίκαλα επίσης εκτέθηκε σε δημόσια θέα το κεφάλι του Άρη Βελουχιώτη μετά το θάνατό του. Η πόλη απελευθερώθηκε από τη ναζιστική κατοχή στις 18 Οκτώβρη του 1944 (<http://el.wikipedia.org>). Από τον Ιούλιο του 1941 έως τις 13 Οκτωβρίου 1943 βρισκόταν υπό ιταλική κατοχή (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Τρικάλων 2000).

Στα Τρίκαλα βρίσκονται συγκεντρωμένες όλες οι διοικητικές, στρατιωτικές και εκκλησιαστικές υπηρεσίες της περιοχής. Η πόλη είναι έδρα νομαρχίας, έδρα της μητρόπολης Τρίκκης και Σταγών και έχει αρκετά σχολεία (δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια, τεχνικές σχολές, ωδείο). Επίσης, διαθέτει τμήμα ΑΕΙ και ΤΕΙ, πλήθος μουσείων, αθλητικών και πολιτιστικών συλλόγων και εγκαταστάσεων και μέσων ενημέρωσης. Η πόλη έχει σύγχρονο ρυμοτομικό σχέδιο, φαρδιούς δρόμους, πολλά πάρκα και πλατείες. Παράλληλα, τα Τρίκαλα είναι το εμπορικό και οικονομικό κέντρο του νομού και της δυτικής Θεσσαλίας γενικότερα. Στην αγορά της πόλης συγκεντρώνονται τα αγροτικά, κτηνοτροφικά και βιομηχανικά προϊόντα όλου του νομού. Υπάρχουν αρκετά εργοστάσια υφαντουργίας, χαλκουργίας, αμαξοποιίας, πολλοί αλευρόμυλοι κ.α. (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή).

Εικόνα 5.7: Χαρακτηριστικό αναπαλαιωμένο κτίριο στο Βαρούσι (παλιά πόλη)



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Εικόνα 5.8-5.9: Το Φρούριο (αριστερά) και Το Κουρσούμ Τζαμί στη νότια είσοδο της πόλης (δεξιά)



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

5.5 Καρδίτσα

Η πόλη της Καρδίτσας δεν έχει μακρόχρονη ιστορία. Στα χρόνια της βυζαντινής κυριαρχίας, στην τοποθεσία που βρίσκεται σήμερα η πόλη, υπήρχαν μικροί οικισμοί που στα τέλη του 18^{ου} αιώνα απέκτησαν πολεοδομική ενότητα (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή). Η Καρδίτσα συναντάται από τον 15^ο αιώνα και έως την επανάσταση του 1821 αναφέρεται ως ένα μικρό *Κονιαροχώρι* με το όνομα Καρδίτζα. Για τους Τούρκους, η θέση ήταν παραμεθόρια και γι' αυτό δεν επέτρεπαν να εγκατασταθούν εκεί χριστιανοί. Το 1880 αναφέρονται 5.000 κάτοικοι, από τους οποίους 2.615 χριστιανοί και 2.387 μωαμεθανοί. Η ανάπτυξή της όμως καθυστέρησε από τα εμπόδια που παρενέβαλλαν, για δικά τους προσωπικά συμφέροντα, οι μπέηδες της περιοχής. Αλλά τα προϊόντα της εύφορης πεδιάδας της, ιδίως ο καπνός και το βαμβάκι, και η θέση της, στο δρόμο που ένωνε το Βόλο με τα Ιωάννινα, την οδήγησαν τελικώς στην ανάπτυξη, έτσι που στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ήταν ένα από τα κέντρα εσωτερικού εμπορίου της Θεσσαλίας, ρόλο που ποτέ δεν έπαψε να έχει από τότε. Στην Ελλάδα προσαρτήθηκε το 1881, μαζί με την υπόλοιπη Θεσσαλία. Την κατέλαβαν πάλι οι Τούρκοι στον πόλεμο του 1897, στις 21 Απριλίου. Έπαθε σοβαρές ζημιές από σεισμό στις 30 Απριλίου 1954 (Σταματελάτος, Βάμβα-Σταμεταλάτου, 2006).

Γρήγορα εξελίχτηκε σε τόπο συγκέντρωσης της αγροτικής και κτηνοτροφικής παραγωγής της δυτικής Θεσσαλίας και σε εμπορικό κέντρο. Παράλληλα δημιουργήθηκαν μικρές μονάδες επεξεργασίας τοπικών προϊόντων, που με την πάροδο του χρόνου εξελίχθηκαν σε βιοτεχνίες και μικρές βιομηχανίες.

Η Καρδίτσα είναι σήμερα μια πόλη με σύγχρονη πολεοδομία, φαρδιούς δρόμους, μεγάλες πλατείες κι έχει έντονο τοπικό χρώμα. Είναι διοικητικό, οικονομικό και πνευματικό κέντρο του νομού. Στην Καρδίτσα εδρεύει η Μητρόπολη Θεσσαλιώτιδας και Φαναριοφανσάλων. Εδρεύουν ακόμα Νομαρχία, Οικονομική Εφορεία, Δημόσιο Ταμείο, Υποκατάστημα ΙΚΑ, ΟΑΕΔ, Κατάστημα του Εθνικού Οργανισμού Καπνού, κ.α.. Έχει τοπικό αθλητικό σύλλογο, άλλους πολιτιστικούς συλλόγους, αρκετές τοπικές εφημερίδες και αξιόλογη βιβλιοθήκη (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή).

Εικόνα 5.10: Άγαλμα Νικολάου Πλαστήρα (1883-1953) στην Καρδίτσα



Πηγή: <http://images.google.gr>

Εικόνα 5.11: Κιλελέρ. Αγροτική Επανάσταση



Πηγή: <http://images.google.gr>

6. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Η περιφέρεια Θεσσαλίας είναι χωροθετημένη στο κέντρο της Ελλάδας και από αυτήν διέρχεται ο βασικός αναπτυξιακός και μεταφορικός άξονας της χώρας (ΠΑΘΕ). Η περιφέρεια συγκεντρώνει το 6,5% του πληθυσμού (3^η μεγαλύτερη συμμετοχή) και παράγει το 6,0% του ΑΕΠ της χώρας (4^η μεγαλύτερη συμμετοχή μετά την Αττική, την Κεντρική Μακεδονία και τη Στερεά Ελλάδα). Στην περιοχή παράγεται το 15,3% της αγροτικής παραγωγής της χώρας (2^η μεγαλύτερη συμμετοχή), το 6,8% της μεταποιητικής παραγωγής (4^η μεγαλύτερη συμμετοχή) και το 5,1% των υπηρεσιών (4^η μεγαλύτερη συμμετοχή). Σε γενικές γραμμές, η θεσσαλική οικονομία εμφανίζει συγκριτικά μεγαλύτερη εξάρτηση από τον πρωτογενή τομέα, ενώ ο τριτογενής τομέας βρίσκεται σε σχετική υστέρηση (ΠΚΣΑΑΘ, 2007). Στη συνέχεια αυτού του κεφαλαίου περιγράφονται αναλυτικά, τα χωροταξικά, δημογραφικά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά των θεσσαλικών αστικών κέντρων.

6.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

6.1.1 Εισαγωγή

Σε αυτήν την ενότητα επιχειρείται η ανάλυση των χωροταξικών χαρακτηριστικών του αστικού συστήματος. Σε μια πρώτη προσέγγιση περιγράφεται η χωροταξική θέση και τα γενικά χαρακτηριστικά των πόλεων που απαρτίζουν το θεσσαλικό αστικό σύστημα. Στη συνέχεια, αναλύονται ορισμένα καίρια χωροταξικά ζητήματα του αστικού συστήματος σε συσχέτιση με το μεταφορικό δίκτυο, οι λειτουργίες που φιλοξενεί η εκάστοτε πόλη σύμφωνα με τη θέση της στην ιεραρχία του οικιστικού δικτύου και τέλος, οι χωροταξικές προοπτικές που διαφαίνονται στο άμεσο μέλλον. Δηλαδή, το πώς και με ποια μορφή διαρθρώνεται το αστικό σύστημα στο χώρο (χωρική οργάνωση, οικονομικές αλληλεπιδράσεις σε διάφορα χωρικά επίπεδα, δημιουργία δικτύων –δίπολα- για μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής τους δυναμικής και ελκυστικότητας κ.λπ.)

6.1.2 Γενικά χαρακτηριστικά – Χωροταξική θέση

Ο Βόλος είναι χτισμένος στο μυχό του Παγασητικού κόλπου και είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της Θεσσαλίας και ανήκει στις έξι μεγαλύτερες πόλεις του ελληνικού χώρου (έκτη στη σειρά) με πληθυσμό που ξεπερνά τις 120.000 κατοίκους. Αποτελεί την πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας και τοποθετείται γεωγραφικά στην περιοχή της κεντρικής Ελλάδας, ΝΑ της περιφέρειας Θεσσαλίας. Αποτελεί μεγάλο εμπορικό κέντρο και χαρακτηρίζεται από έντονες αστικές λειτουργίες, μια σημαντική παρουσία της βιομηχανίας και του τουρισμού, αλλά και μια σημαντική αναπτυξιακή δυναμική που προέρχεται από την πλειονότητα των τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Ως προς τη θέση της πόλης, βρίσκεται σε περίπου ίση απόσταση από την Αθήνα (216 χιλιόμετρα) και τη Θεσσαλονίκη

(325 χιλιόμετρα), θέση που επιτρέπει την ύπαρξη συμπληρωματικότητας με τις δύο μητροπόλεις, χωρίς να υφίσταται την άμεση εξουθενωτική ακτινοβολία τους. Σε πολύ κοντινή απόσταση από την πόλη του Βόλου διέρχεται ο βασικός αναπτυξιακός και μεταφορικός άξονας της χώρας (ΠΑΘΕ). Σε σχετικά μικρή απόσταση από την Περιφέρεια βρίσκονται ο αναδυόμενος βόρειος αναπτυξιακός άξονας (Εγνατία οδός) και ο υπό ανάπτυξη δυτικός άξονας ανάπτυξης της χώρας (Ιόνια οδός) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005, Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή).

Η Λάρισα είναι η μεγαλύτερη, σε έκταση (19.000 στρέμματα) και πληθυσμό, πόλη της Κεντρικής Ελλάδος, Πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της Περιφέρειας Θεσσαλίας, η πόλη της Λάρισας κατέχει θέση εξέχουσας οικονομικής σημασίας επί του οδικού άξονα Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ). Είναι η πέμπτη σε πληθυσμό πόλη της Ελλάδας και βρίσκεται στο μέσο της εύφορης πεδιάδας της Θεσσαλίας, στις όχθες του Πηνειού ποταμού. Η πόλη της Λάρισας είναι χωροθετημένη στο κεντρικότερο σημείο της Ελλάδος. 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). Τα παραπάνω χαρακτηριστικά την καθιστούν ως μία από τις δυναμικότερες αστικές περιοχές, λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Η πόλη απέχει 356 χιλιόμετρα από την Αθήνα και 183 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη. Από τις ζώνες ημερησίων μετακινήσεων ανάμεσα στα τέσσερα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας διαπιστώνουμε και το βαθμό των σχέσεων και ανταλλαγών που έχει η Λάρισα με τις υπόλοιπες πόλεις (ισχυρή σχέση με Βόλο, πιο ασθενής σχέση με Τρίκαλα και ειδικά με την Καρδίτσα, Χάρτης στο Παράρτημα), (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002, Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή).

Τα Τρίκαλα είναι μια πόλη μεσαίου μεγέθους (για τα ελληνικά δεδομένα) και πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού. Η πόλη βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Θεσσαλικής πεδιάδας, σε υψόμετρο 115 μέτρα, και έχει εδαφική επιφάνεια 69 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Διαρρέεται από τον παραπόταμο του Πηνειού, Ληθαίο. Το κλίμα είναι ηπειρωτικό (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή). Η θέση της πόλης χαρακτηρίζεται κομβική, καθώς αποτελεί εν δυνάμει πύλη (και ειδικά με τη δημιουργία του αυτοκινητόδρομου Ε 65, που θα συνδέει Βόλο - Ηγουμενίτσα) της περιφέρειας Θεσσαλίας προς τη δυτική Ελλάδα και βρίσκεται πλησίον των νέων αναδυόμενων μεταφορικών και αναπτυξιακών αξόνων (Εγνατία και Ιόνια οδός και τις αντίστοιχες συνδέσεις τους, προς Βαλκάνια κ.λπ.). Η πόλη χωροθετείται πάνω σε σημαντικούς οδικούς άξονες, όπως ο άξονας Λάρισα – Τρίκαλα – Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα, Λάρισα – Τρίκαλα – Άρτα - Νότια Ελλάδα, και δεν απέχει σημαντικά από τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα 312 χιλιόμετρα, Θεσσαλονίκη 205 χιλιόμετρα). Επίσης, απέχει λίγο από την πόλη της Καρδίτσας, καθώς και από την πόλη της Λάρισας και τον ΠΑΘΕ. Η απόσταση από το πλησιέστερο λιμάνι του Βόλου ανέρχεται σε περίπου 110 χιλιόμετρα, ενώ 100 χιλιόμετρα περίπου απέχει από το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου. Επίσης, η πόλη βρίσκεται πάνω στο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα - Παλαιοφάρσαλα - Καλαμπάκα, καθώς και στον άξονα Καλαμπάκα –

Παλαιοφάρσαλα - Βόλος, ο οποίος όμως τα τελευταία χρόνια έχει αδρανοποιηθεί (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Τρικάλων 2000).

Τέλος, η Καρδίτσα είναι η τέταρτη σε πληθυσμό πόλη της Θεσσαλίας, πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού. Χωροθετείται στα δυτικά όρια της Θεσσαλικής πεδιάδας, στο κέντρο του νομού και σε υψόμετρο 105 μέτρα. Η πόλη καλύπτει έκταση 36 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Απέχει 303 χιλιόμετρα από την Αθήνα, 86 από τη Λάρισα και 271 από τη Θεσσαλονίκη (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή). Γεωγραφικά, η θέση της πόλης χαρακτηρίζεται κομβική, καθώς αποτελεί εν δυνάμει πύλη μαζί με τα Τρίκαλα (δίπολο) (και ειδικά με τη δημιουργία του αυτοκινητόδρομου Ε 65, που θα συνδέει Βόλο - Ηγουμενίτσα) της περιφέρειας Θεσσαλίας προς τη δυτική Ελλάδα και βρίσκεται πλησίον των νέων αναδυόμενων μεταφορικών και αναπτυξιακών αξόνων (Ιόνια οδός).

6.1.3 Κρίσιμα χωροταξικά ζητήματα του αστικού συστήματος σε συσχέτιση με το μεταφορικό δίκτυο

Το Π.Σ. Βόλου 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 στο Βόλο που προσδίδει τη δυνατότητα θαλάσσιας σύνδεσης, τουριστικής ή εμπορικής, με άλλα λιμάνια και νησιά της ελληνικής επικράτειας. Η αύξηση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας της πόλης συμπληρώνεται και από την ύπαρξη του στρατιωτικού αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου, το οποίο, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες αποκτά και την ιδιότητα του πολιτικού, με βασικότερο στόχο την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης της περιοχής. Είναι πολύ σημαντική η τριπλή και η εν δυνάμει συνδυασμένη δυνατότητα πρόσβασης στην πόλη του Βόλου (αύξηση και ενίσχυση της διατροφικότητας των μεταφορών για πιο βιώσιμο περιβάλλον), τόσο λόγω των πολλαπλών χερσαίων συνδέσεων με τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και της χώρας, όσο και λόγω της θαλάσσιας (μοναδική θαλάσσια πύλη της περιφέρειας) και εναέριας δυνατότητας προσέγγισης του Π.Σ. (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Η πόλη της Λάρισας συνδέεται αεροπορικά, σιδηροδρομικά και οδικά με διάφορα μέρη της Ελλάδας. Βρίσκεται πλησίον του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, ενώ το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διέρχεται μέσα από την πόλη και εξασφαλίζει ικανοποιητική και συχνή σύνδεση με τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, Αθήνα και Θεσσαλονίκη (και ενδιάμεσα τμήματα φυσικά). Το αεροδρόμιο απέχει μόλις δύο χιλιόμετρα από την πόλη. Αυτή η κεντροβαρής θέση που διαθέτει η πόλη, της χαρίζει μεγάλη προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα, ευνοεί τη διατροφικότητα των μεταφορών και συνιστά ένα ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η πόλη στη «φαρέτρα» της, για την αύξηση της αναπτυξιακής της δυναμικής και ακτινοβολίας.

Τα Τρίκαλα αποτελούν συγκοινωνιακό κόμβο. Συνδέονται σιδηροδρομικά με την Καλαμπάκα, Καρδίτσα, Βόλο και οδικά με διάφορα μέρη της Ελλάδας (Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή). Η δημιουργία των προγραμματισμένων (Ε 65, Ιόνια οδός) και η ολοκλήρωση (Εγνατία οδός) των μεταφορικών και άλλων αναπτυξιακών αξόνων, αναμένεται

να δώσουν ώθηση στην αναπτυξιακή ρότα της πόλης των Τρικάλων, καθώς θα αποτελεί και τη δυτική πύλη της περιφέρειας Θεσσαλίας με τη δυτική Ελλάδα και από εκεί, προς τη δυτική Ευρώπη και κοντά στο Μεσογειακό Τόξο ανάπτυξης.. Σε αυτό το εγχείρημα οφείλει να συμμετέχει και η πόλη της Καρδίτσας, ώστε το δίπολο Τρίκαλα – Καρδίτσα (πόλεις-πύλες της περιφέρειας) να μεγιστοποιήσει τη δυναμική του και να συγκρατήσει τον αγροτικό πληθυσμό (μέσα από μια εταιρική σχέση πόλης – υπαίθρου), που καταφεύγει σε ισχυρά αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη κ.λπ.).

6.1.4 Η θέση του αστικού συστήματος στο οικιστικό δίκτυο και οι λειτουργίες του

Τα Π.Σ. Βόλου, Καρδίτσας και Τρικάλων αποτελούν οικισμούς 2ου επιπέδου και συγκεντρώνουν τις δημόσιες υπηρεσίες νομαρχιακού επιπέδου, αφού σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας (2002) αποτελούν νομαρχιακά κέντρα με μέσο εξυπηρετούμενο πληθυσμό της τάξης των 80.000 κατοίκων. Οι λειτουργίες και οι εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται σε έναν οικισμό 2ου επιπέδου είναι οι εξής: Γυμνάσιο, Λύκειο, Βιβλιοθήκη-Κέντρο Νεότητας, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, Δημοτικές υπηρεσίες, Αστυνομικό τμήμα, πυροσβεστική υπηρεσία, ΔΕΗ, Δημοτικές επιχειρήσεις, τράπεζες, Κέντρο Υγείας, Συμβουλευτικοί σταθμοί επιτόκων, Γεροντικές Στέγες-ΚΑΠΗ, Αθλητικός Πυρήνας Α', Πνευματικό κέντρο-κέντρο Λαϊκής επιμόρφωσης, Δημόσιο Ταμείο, Ειρηνοδικείο, Πταισματοδικείο, Υποθηκοφυλακείο, Αγρονομείο-Δασονομείο, Ειδικά σχολεία, ΤΕΙ, Νομαρχιακό Νοσοκομείο, κέντρο βρεφών, Μαθητικά οικοτροφεία, Μαθητικές εστίες, Θεραπευτήρια χρόνιων παθήσεων, γηριατρικές κλινικές, κέντρα προστασίας αναπήρων, Αθλητικός πυρήνας Β', μουσείο, Θέατρο, Νομαρχιακές υπηρεσίες, Πρωτοδικείο, Πλημμελειοδικείο, Υποδιεύθυνση Αστυνομίας – Τροχαίας - Αγορανομίας.

Η Λάρισα αποτελεί οικισμό 1ου επιπέδου και συγκεντρώνει τις δημόσιες υπηρεσίες περιφερειακού επιπέδου, αφού σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας (2002) αποτελεί περιφερειακό κέντρο με μέσο εξυπηρετούμενο πληθυσμό της τάξης των 450.000 κατοίκων. Οι λειτουργίες και οι εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται σε έναν οικισμό 1ου επιπέδου, επιπλέον αυτών των παραπάνω είναι οι εξής: ΑΕΙ, Περιφερειακό νοσοκομείο, Περιφερειακές Υπηρεσίες Υπουργείων, Δημόσιων Οργανισμών, Δημόσιων Επιχειρήσεων-Τραπεζών, Διεύθυνση Αστυνομίας, Εφετείο (ΙΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

6.1.5 Χωροταξικές προοπτικές

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο και αναγκαίο να αναφερθούν και να αναλυθούν ορισμένες εν δυνάμει λειτουργίες που μπορούν να αναλάβουν επιπλέον τα τέσσερα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας, με κύριο στόχο τη συνεργασία και μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής τους δυναμικής και την αναβάθμιση του ρόλου τους και της κατάταξής τους, στην ιεραρχία του εθνικού και διεθνούς αστικού συστήματος. Σύμφωνα με τις τρέχουσες εξελίξεις, η συνεργασία και συμπληρωματικότητα των πόλεων κρίνεται επιτακτική όσο ποτέ άλλοτε, μέσα σε ένα άκρως διεθνοποιημένο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Έτσι, το Περιφερειακό

Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας (2002) προτείνει ορισμένες βασικές κατευθύνσεις προς τους παραπάνω στόχους:

Η Λάρισα έχει σήμερα ισχυρό μεν ρόλο, αλλά περιορισμένο κατά βάση σε περιφερειακό πλαίσιο. Ωστόσο, η σταδιακή ανάδυση του βορείου μετώπου ανάπτυξης δημιουργεί δυνατότητες ανάληψης νέων ευρύτερων λειτουργιών που παλαιότερα δεν υπήρχαν. Ως μεγαλύτερη πόλη, στα «μετόπισθεν» της Θεσσαλονίκης, και με ήδη ισχυρό οικονομικό δυναμικό, η Λάρισα θα μπορούσε να αναλάβει ορισμένες συμπληρωματικές λειτουργίες σε σχέση με το βόρειο μέτωπο, οι παράγοντες χωροθέτησης των οποίων δεν περιορίζουν τις εναλλακτικές θέσεις στη μεγάλη μητρόπολη. Τέτοιες λειτουργίες υπάρχουν στα πεδία του εμπορίου, της διαμετακόμισης και, ανάλογα και με τη γενικότερη πορεία της αποκέντρωσης, της διοίκησης. Η ανάληψη τέτοιων λειτουργιών με διαπεριφερειακή εμβέλεια δεν θα είναι, ωστόσο αυτόματη, αλλά προϋποθέτει τη δημιουργία στη Λάρισα πρόσθετων, σε σχέση με τα σημερινά, συγκριτικών πλεονεκτημάτων που θα αντιστοιχούν σε χωροθετικές απαιτήσεις αυτών των λειτουργιών. Τα αναγκαία αυτά πλεονεκτήματα που πρέπει να ενισχυθούν ή δημιουργηθούν, περιλαμβάνουν την υψηλού επιπέδου μεταφορική υποδομή, την υποδομή εμπορίου, το υψηλού επιπέδου αστικό περιβάλλον, και τις υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις συμπεριλαμβανόμενης της Ε&Τ, και των υπηρεσιών ανώτατης εκπαίδευσης και κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού. Ως προς τα τρία τελευταία σημεία, η ανάπτυξη οικονομικών κλίμακας και συμπληρωματικότητας με το Βόλο αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση θετικών εξελίξεων (και για τις δύο πόλεις). Ως προς το αστικό περιβάλλον, τα περιθώρια του σημερινού κέντρου της πόλης για μείζονες αναδιαρθρώσεις είναι σχετικά περιορισμένα, και πρέπει να εξεταστούν εναλλακτικές λύσεις με τη μορφή της δημιουργίας νέων, κατάλληλα σχεδιασμένων, περιοχών υποδοχής κεντρικών λειτουργιών υψηλής βαθμίδας.

Ο Βόλος χαρακτηρίζεται ήδη, σήμερα, από ρόλο που υπερβαίνει τα νομαρχιακά και σε ορισμένες περιπτώσεις τα περιφερειακά όρια: λιμάνι, πανεπιστήμιο, τουρισμός. Και τα τρία αυτά πεδία μπορούν να αποκτήσουν ακόμα μεγαλύτερη εμβέλεια, κάτι που προϋποθέτει όμως, βελτίωση των μεταφορικών υποδομών, βελτίωση του αστικού εξοπλισμού, και περαιτέρω μεγέθυνση του πανεπιστημίου (τόσο ως πόλου εκπαίδευσης/κατάρτισης, όσο και ως κέντρου Ε&Τ). Η ανάπτυξη συμπληρωματικότητας με τη Λάρισα, και η σταδιακή διαμόρφωση μιας μητροπολιτικής ζώνης στην οποία θα συμμετέχουν, με διακριτούς ρόλους, οι δύο πόλεις αποτελούν εξάλλου, τόσο ευκαιρία, όσο και ανάγκη.

Η Καρδίτσα και τα Τρίκαλα δεν έχουν προς το παρόν αξίες λόγω διαπεριφερειακές λειτουργίες. Ωστόσο, στην προοπτική σύνδεσης της Θεσσαλίας με το βόρειο άξονα/μέτωπο ανάπτυξης και το δυτικό τόξο ανάπτυξης, το αποκομμένο σήμερα βορειο-δυτικό άκρο της θα αλλάξει ριζικά ρόλο, αποκτώντας χαρακτηριστικά διαπεριφερειακής πύλης. Σε μια τέτοια προοπτική, θα ανοίξουν για τις δύο πόλεις - και ειδικότερα τα Τρίκαλα - νέες προοπτικές στα πεδία του εμπορίου και των υπηρεσιών, ενώ παράλληλα η ΒΙΠΕ στην περιοχή θα προικοδοτηθεί με σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα προσπελασιμότητας.

Μετά από τις λειτουργίες που μπορούν να αναλάβουν οι πόλεις, προτείνεται η συνεργασία και δικτύωσή τους με τη μορφή διπόλων (πόλοι ανάπτυξης), ώστε να υπάρξει διάχυση της ανάπτυξης στον ευρύτερο χώρο της περιφέρειας. Έτσι, ξεκινώντας από τη

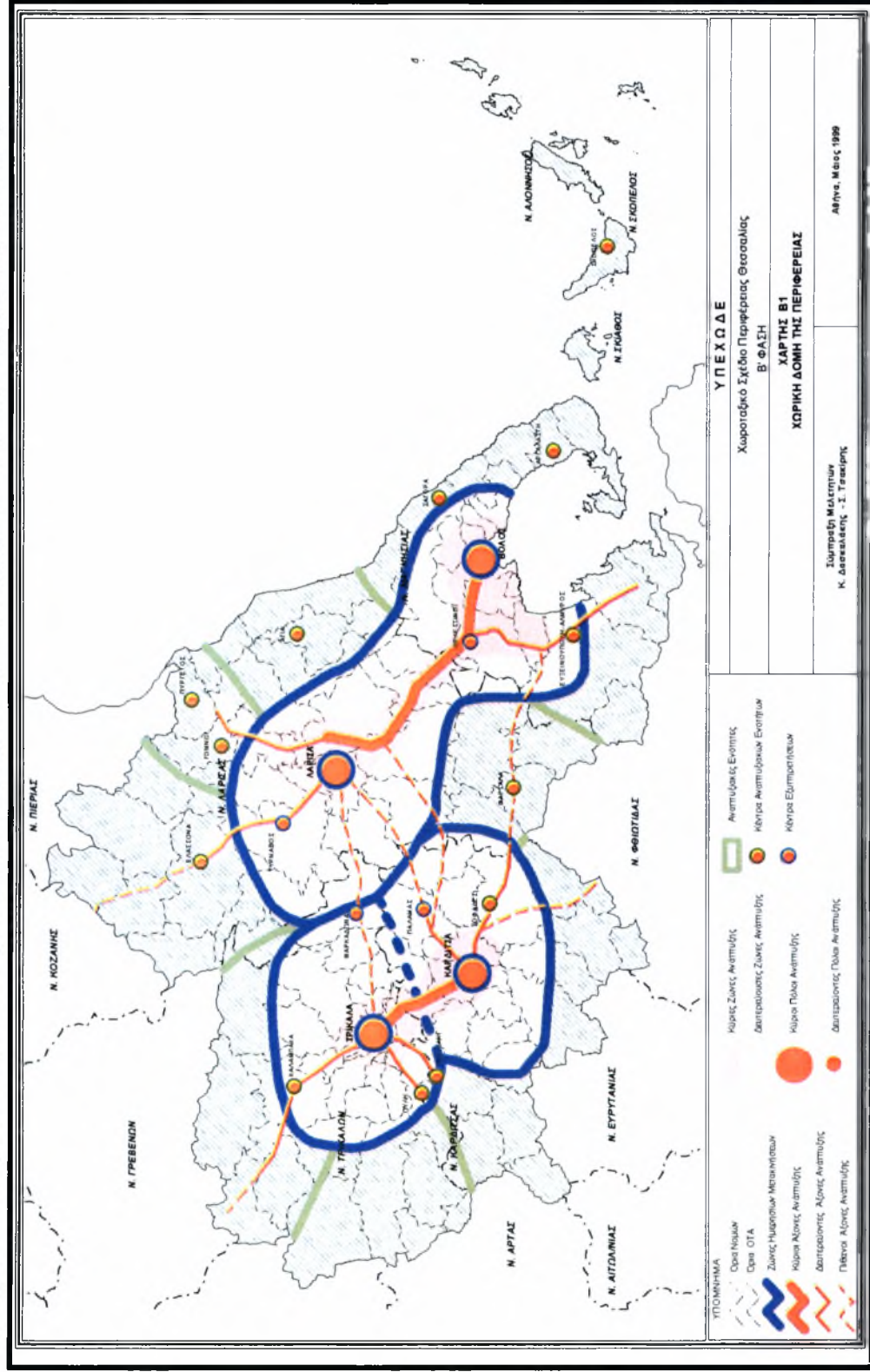
Λάρισα και το Βόλο, θεωρουμένων ως δίπολο (ισχυρή συγκέντρωση αστικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων), τίθεται ως στόχος η δημιουργία ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης περιφερειακής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, ιδιαίτερα σημαντικού σε εθνικό επίπεδο και που ίσως μελλοντικά διεκδικήσει ρόλο στο διεθνή χώρο. Η ανάπτυξη του διπόλου θα ισχυροποιήσει την ανατολική ζώνη ανάπτυξης της Περιφέρειας, της οποίας και αποτελεί τη βάση. Έμφαση πρέπει να δοθεί στη συμπληρωματικότητα, τη σύνδεση και τη δικτύωση των δραστηριοτήτων των δύο πόλεων, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν τόσο στην αντιμετώπιση των τοπικών (Νομαρχιακών-Περιφερειακών) προβλημάτων, όσο και στο διεθνή ανταγωνισμό δεδομένης της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Έπειτα, ακολουθούν τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα, κέντρα νομαρχιακής εμβέλειας, με στόχο τη δημιουργία μιας ισχυρής ζώνης ανάπτυξης στη δυτική Θεσσαλία της οποίας και αποτελούν την βάση. Αν και δεν εμφανίζουν στοιχεία συμπληρωματικότητας, η έμφαση στην ενίσχυση της σύνδεσης και στην δικτύωση των δραστηριοτήτων τους θα λειτουργήσει σίγουρα θετικά στην ανάπτυξη της ζώνης, θεμελιώνοντας ίσως την προοπτική λειτουργίας τους σε αιώτερο μέλλον, ως δίπολο (ολοκληρώνοντας τη δικτύωση του περιφερειακού αστικού συστήματος).

Η ισχυροποίηση του διπόλου Λάρισας-Βόλου δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να οδηγήσει στη διαίωνιση του παραγκωνισμού της Δυτικής Θεσσαλίας, διευρύνοντας την ήδη υπάρχουσα ανισότητα μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού τμήματος της περιφέρειας. Αντίθετα, η επιλογή «ισχυροποίησης του διπόλου» που αποβλέπει στη δημιουργία ενός τρίτου σε μέγεθος πόλου ανάπτυξης στο κέντρο της χώρας μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να οδηγήσει τελικά στην επιτάχυνση της ανάπτυξης του συνόλου της περιφέρειας. Για την επίτευξη όμως αυτού του στόχου που θα επιτρέψει στη Λάρισα και το Βόλο να καταλάβουν ανώτερη θέση στην ιεράρχηση των πόλων ανάπτυξης σ' εθνικό, ευρωπαϊκό και ευρύτερα διεθνές επίπεδο, προϋπόθεση αποτελεί όχι μόνο η ενίσχυση της ήδη υφιστάμενης συμπληρωματικότητας λειτουργιών και ρόλου μεταξύ των δύο πόλεων, αλλά και η κοινωνική αποδοχή αυτής της ιδέας, ώστε με συναινετικό πνεύμα να εμπεδωθεί η μεταξύ τους απαραίτητη συνεργασία που πρέπει να είναι σχεδιασμένη και διαρκής. Αντίθετα, τοπικιστικές αντιλήψεις και άστοχοι χειρισμοί θα οδηγήσουν σε ενίσχυση της υποβόσκουσας αντιπαράθεσης ακυρώνοντας τελικά την επίτευξη του στόχου, που φυσικά και δε θα επιτευχθεί αυτόματα, αλλά μετά από κοινή και επίμονη προσπάθεια (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

Έτσι, προβλέπονται δύο ζώνες ανάπτυξης με αντίστοιχες ζώνες ημερησίων μετακινήσεων στα δίπολα Βόλος – Λάρισα και Τρίκαλα – Καρδίτσα, που θα αυξήσουν την όλη ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας Θεσσαλίας (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002). Ειδικότερα, για το λιγότερο αναπτυγμένο κομμάτι της δυτικής Θεσσαλίας, η κατασκευή του άξονα Βόλος-Λαμία-Παναγιά και σύνδεση με Εγνατία οδό ανοίγει νέες προοπτικές και νέους ορίζοντες, καθώς, Τρίκαλα και Καρδίτσα θα αποτελέσουν πύλες προς τη δυτική Ελλάδα και την Ηγουμενίτσα, που βρίσκεται πλησιέστερα στο Μεσογειακό Τόξο ανάπτυξης. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την αναμφισβήτητη δυναμική του διπόλου Βόλου – Λάρισας (ανάμεσα ο μεταφορικός και αναπτυξιακός άξονας ΠΑΘΕ και πλησίον της Εγνατίας οδού), προσδοκάται η καλύτερη ένταξη της περιφέρειας στον εθνικό και ευρωπαϊκό χώρο, την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς της και την αναβάθμιση της θέσης των πόλεων στην

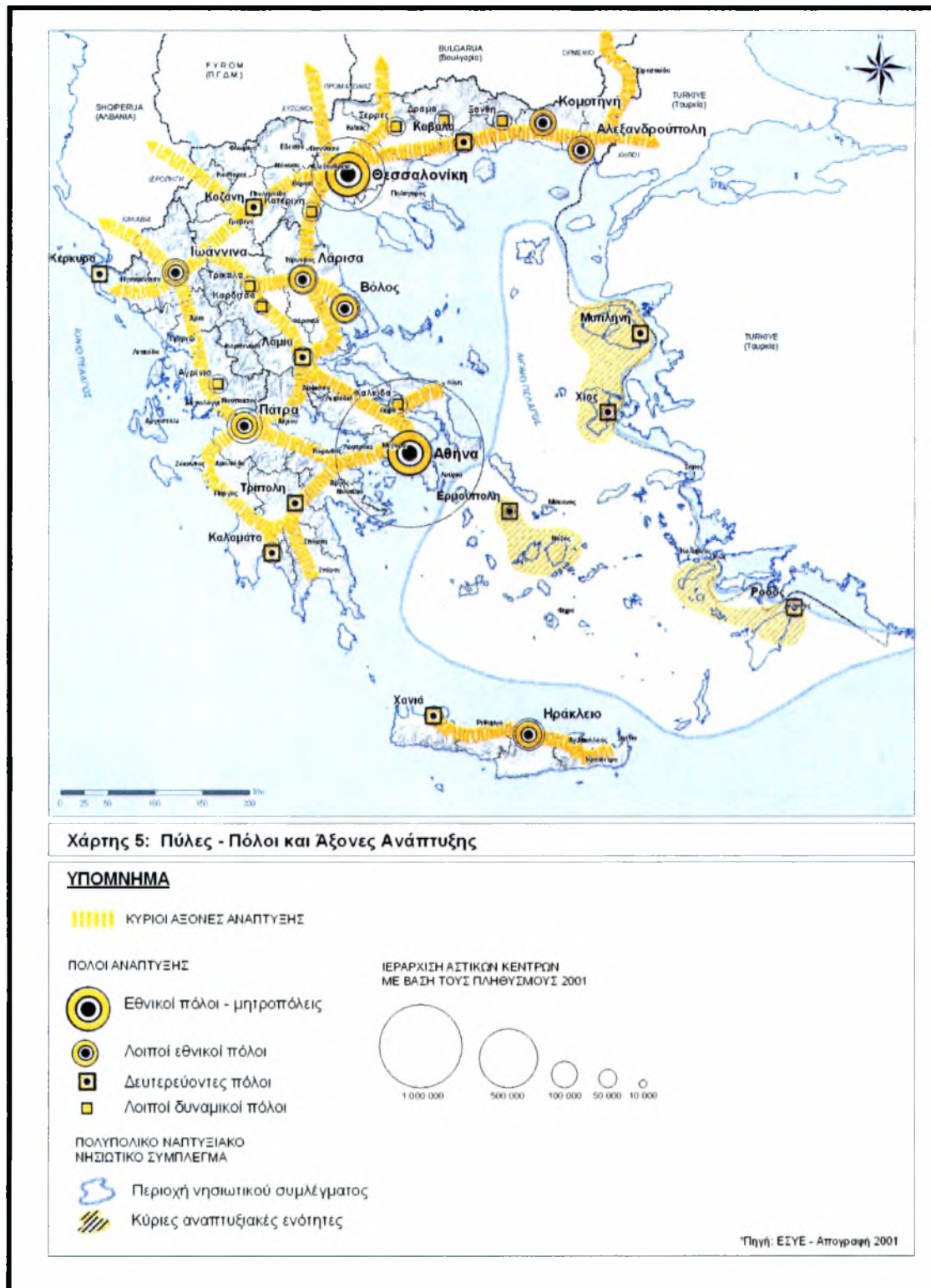
παγκόσμια ιεραρχία του αστικού συστήματος. Πρόκληση πάντως αποτελεί για τον περιφερειακό χωροταξικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό, πώς τα παραπάνω θα συναρθρωθούν με τον πιο πρόσφορο και ορθολογικό τρόπο, ούτως ώστε, να υπάρξει ισόρροπη ανάπτυξη στο σύνολο της περιφέρειας και αύξηση της ανταγωνιστικότητάς της (μεγαλύτερη εξωστρέφεια επιχειρήσεων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, καινοτομία, αξιοποίηση ΤΠΕ κ.λπ.), μειώνοντας ταυτόχρονα το χάσμα των περιφερειακών ανισοτήτων και ιδίως, μεταξύ ανατολικού και δυτικού τμήματος, χωρίς να κινδυνεύσει, ή να υπονομευτεί η όλη ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας. Προς αυτό το στόχο πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, η εταιρική σχέση πόλης – υπαίθρου (και ιδίως με τα νέα δεδομένα της ΚΑΠ) για συγκράτηση του πληθυσμού και την αειφορική ανάπτυξη του πολύ ευαίσθητου αγροτικού τομέα.

Χάρτης 6.1: Η θέση του Αστικού Συστήματος και οι Κύριες Ζώνες Ανάπτυξης (και ΖΗΜ) στην Περιφέρεια Θεσσαλίας



Πηγή: ΠΠΧΣΑΑΘ 2002

Χάρτης 6.2: Πύλες – Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης



Πηγή: ΓΠΧΣΑΑ, 2007

6.1.5 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Μετά την ανάλυση των χωροταξικών χαρακτηριστικών του αστικού συστήματος της Θεσσαλίας, προχωρούμε στη διατύπωση των ισχυρών σημείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται στην παρούσα χρονική συγκυρία, η αξιοποίηση των οποίων θα οδηγήσει σε νέα δυναμικότερη αναπτυξιακή ρότα, το όλο αστικό σύστημα, αλλά και την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται. Σε αντιπαραβολή, ο εντοπισμός και η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των αδύνατων σημείων και των απειλών που περιβάλλουν το εν λόγω σύστημα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη, για να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξή του.

Έτσι, ισχυρά σημεία του αστικού συστήματος αποτελεί η κεντροβαρική του θέση σε επίπεδο χώρας (και εγγύτητα με τους βασικούς αναπτυξιακούς άξονες της χώρας, ΠΑΘΕ κ.λπ.), που ενισχύεται από τον υψηλό βαθμό προσβασιμότητας και τη δυνατότητα επίτευξης διατροφικότητας των μεταφορών (δυνατότητα συνδυασμού χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών). Επίσης, η εγγύτητα μεταξύ των αστικών κέντρων και η κρίσιμη μάζα αγοράς (περίπου 350.000 κατοίκους στο σύνολο των τεσσάρων αστικών κέντρων) επιτείνουν και επιβάλλουν την ανάπτυξη των δικτύων συνεργασίας και συμπληρωματικότητας μεταξύ τους. Τέλος, συγκριτικό πλεονέκτημα και σημαντική εισροή του αστικού συστήματος -και της περιφέρειας ευρύτερα- αποτελεί το πλούσιο και αξιόλογο φυσικό περιβάλλον που διαθέτει. Από την άλλη, σημαντικό μειονέκτημα αποτελεί η έλλειψη ενός κεντροβαρούς χωροθετικά αεροδρομίου, για την εξυπηρέτηση όλης της περιφέρειας (τουριστικούς, εμπορικούς κ.α. σκοπούς), όπως και οι γενικές ελλείψεις (ποσοτικά και ποιοτικά) μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων.

Στο εξωτερικό περιβάλλον του αστικού συστήματος, οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται είναι οι δυνατότητες δικτύωσης που παρέχονται με λοιπά αστικά κέντρα (και σε διάφορα χωρικά επίπεδα), ο νέος εν δυνάμει 3^{ος} εθνικός μητροπολιτικός πόλος ανάπτυξης Λάρισα-Βόλος (ανάληψη συμπληρωματικών λειτουργιών από Αθήνα και Θεσσαλονίκη), αλλά και οι γενικότερες δυνατότητες που παρέχονται από τη διεθνοποίηση, την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και τις αναδυόμενες γειτονικές αγορές στα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή. Τέλος, διάφορες απειλές που εμφανίζονται όπως, η πολιτική αστάθεια και πιθανά γεωπολιτικά προβλήματα στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο, η ανορθόδοξη χρήση των πόρων από την ΕΕ και την κεντρική κυβέρνηση, η αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης και η ταυτόχρονη αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων (ειδικά μεταξύ δυτικού και ανατολικού τμήματος), αλλά και η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος υπονομεύουν μέσο και μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα και την αναπτυξιακή δυναμική του εν λόγω αστικού συστήματος, αλλά και ευρύτερα, ολόκληρης της περιφέρειας.

Πίνακας 6.1: SWOT Χωροταξικών χαρακτηριστικών του αστικού συστήματος

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Κεντροβαρική θέση του αστικού συστήματος σε επίπεδο χώρας • Υψηλός βαθμός προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας και δυνατότητα επίτευξης διατροφικότητας των μεταφορών (δυνατότητα συνδυασμού χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών) • Εγγύτητα μεταξύ μεγάλων αστικών κέντρων (Λάρισας-Βόλου, Τρικάλων-Καρδίτσας, Λάρισας-Τρικάλων) και δυνατότητες ανάπτυξης δικτύων συνεργασίας • Εγγύτητα και άμεση προσβασιμότητα με βασικούς αναπτυξιακούς άξονες (ΠΑΘΕ, Εγνατία οδός, Ιόνια οδός) • Κρίσιμη μάζα αγοράς (οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης) • Πλούσιο και αξιόλογο φυσικό περιβάλλον 	<ul style="list-style-type: none"> • Η έλλειψη ενός κεντροβαρούς χωροθετικά αεροδρομίου, για την εξυπηρέτηση όλης της περιφέρειας (εμπορικούς-εμπορευματικούς σκοπούς, τουριστικούς κ.α.) • Ελλείψεις (ποσοτικά και ποιοτικά) μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων – Σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση μεταφορικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών υποδομών

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Δυνατότητες δικτύωσης με λοιπά αστικά κέντρα (και σε διάφορα χωρικά επίπεδα-περιφερειακό, Κοινοτικό, διεθνές κ.λπ.), νέος εν δυνάμει 3^{ος} εθνικός μητροπολιτικός πόλος ανάπτυξης Λάρισα-Βόλος (ανάληψη συμπληρωματικών λειτουργιών) • Δυνατότητες που παρέχονται από τη διεθνοποίηση, την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και τις αναδυόμενες γειτονικές αγορές στα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή 	<ul style="list-style-type: none"> • Πολιτική αστάθεια και γεωπολιτικά προβλήματα στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο • Ανορθόδοξη χρήση των πόρων από την ΕΕ και την κεντρική κυβέρνηση • Αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης και αύξηση περιφερειακών ανισοτήτων (ειδικά μεταξύ δυτικού και ανατολικού τμήματος) • Υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος

6.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

6.2.1 Εισαγωγή

Σε αυτή την ενότητα θα παρουσιαστούν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά με μια συνθετική προσέγγιση. Θα παρατεθούν πίνακες και διαγράμματα, που θα περιλαμβάνουν τα τέσσερα θεσσαλικά αστικά κέντρα αυτόνομα, τα δίπολα Λάρισας – Βόλου και Τρικάλων – Καρδίτσας, του συστήματος συνολικά, καθώς και των πόλεων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (Πολεοδομικά Συγκροτήματα). Η μεθοδολογία αυτή της ανάλυσης στοχεύει στην εξαγωγή ασφαλών (κατά το εφικτό) συμπερασμάτων για την κατάσταση των θεσσαλικών αστικών κέντρων αυτόνομα, με τη μορφή διπόλων, προκειμένου να εντοπίσουμε τις συμπληρωματικότητες μεταξύ των, καθώς και του συστήματος συνολικά, σε σύγκριση με τα δύο ισχυρότερα μητροπολιτικά κέντρα της επικράτειας (όπου η σύγκριση παρουσιάζει νόημα). Οι επιμέρους συγκρίσεις θα αποκαλύψουν σε μεγάλο βαθμό τις διαφορές ανταγωνιστικότητας (ευρύτερες ανισότητες στη δημογραφική δυναμική, στο επίπεδο εκπαίδευσης κ.λπ.) που υφίστανται μεταξύ των αστικών κέντρων, τη δυναμική τους, καθώς και τις προοπτικές που διαφαίνονται με την προώθηση των διπόλων και την ενίσχυση του ενιαίου αστικού συστήματος συνολικά. Τα υπό μελέτη μεγέθη που εξετάζονται είναι κατά σειρά, η πληθυσμιακή εξέλιξη, η πληθυσμιακή διάρθρωση και το επίπεδο εκπαίδευσης των θεσσαλικών αστικών κέντρων.

6.2.2 Πληθυσμιακή Εξέλιξη

Ξεκινώντας την ανάλυση, παρατίθενται αρχικά οι πίνακες και τα διαγράμματα πληθυσμιακής εξέλιξης (συμπεριλαμβανομένων των ποσοστιαίων μεταβολών ανά δεκαετία) των προαναφερόμενων γεωγραφικών επιπέδων (για το χρονικό διάστημα 1961-2001). Η σημασία τους είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς αποκαλύπτουν τις τάσεις εξέλιξης του πληθυσμού (υπογεννητικότητα, μετανάστευση, μέγεθος αγοράς κ.λπ.) στο χώρο και στο χρόνο, καθώς και τις αντίστοιχες μεταβολές που συνοδεύουν τα διάφορα κοινωνικοοικονομικά φαινόμενα στο χώρο. Έτσι, το πληθυσμιακό μέγεθος διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο για την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη (μέγεθος αγοράς), και σε συνδυασμό με την εξέταση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του –στη συνέχεια της ανάλυσης-, θα συζητηθούν οι τάσεις εξέλιξης και δυναμικής του στα διάφορα χωρικά επίπεδα (πόλη, δίπολα, μέσος όρος θεσσαλικών πόλεων κ.λπ.).

Πίνακας 6.2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη (1961-2001)

	1961	1971	1981	1991	2001
Καρδίτσα	23.708	25.685	27.291	36.168	37.768
Τρίκαλα	27.876	34.794	40.857	48.962	51.862
Βόλος⁷	81.072	88.295	107.407	116.512	124.956
Λάρισα	55.391	72.336	102.048	114.334	126.076
Δίπολο Κ - Τ	51.584	60.479	68.148	85.130	89.630
Δίπολο Β - Λ	136.463	160.631	209.455	230.846	251.032
Μ.Ο. Θεσ. Πόλεων	47.012	55.278	69.401	78.994	85.166
Αθήνα⁸	1.852.709	2.540.241	3.027.331	2.941.573	3.032.924
Θεσσαλονίκη⁹	380.648	557.360	706.180	733.005	773.180

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Λαμπριανίδης, 2005, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.3 : Μεταβολές Πληθυσμού (%) 1961-2001

Ποσοστιαία Μεταβολή πληθυσμού	Μεταβολή (%) 1961- 1971	Μεταβολή (%) 1971- 1981	Μεταβολή (%) 1981- 1991	Μεταβολή (%) 1991- 2001	Μεταβολή (%) 1961- 2001
Καρδίτσα	8,34	6,25	32,53	4,42%	59,30%
Τρίκαλα	24,82	17,43	19,84	5,92%	86,05%
Βόλος	8,91	21,65	8,48	7,25%	54,13%
Λάρισα	30,59	41,07	12,04	10,27%	127,61%
Δίπολο Κ - Τ	17,24	12,68	24,92	5,29%	73,76%
Δίπολο Β - Λ	17,71	30,40	10,21	8,74%	83,96%
Μ.Ο. Θεσ. Πόλεων	17,58	25,55	13,82	7,81%	81,16%
Αθήνα	37,11	19,17	-2,83	3,11%	63,70%
Θεσσαλονίκη	46,42	26,70	3,80	5,48%	103,12%

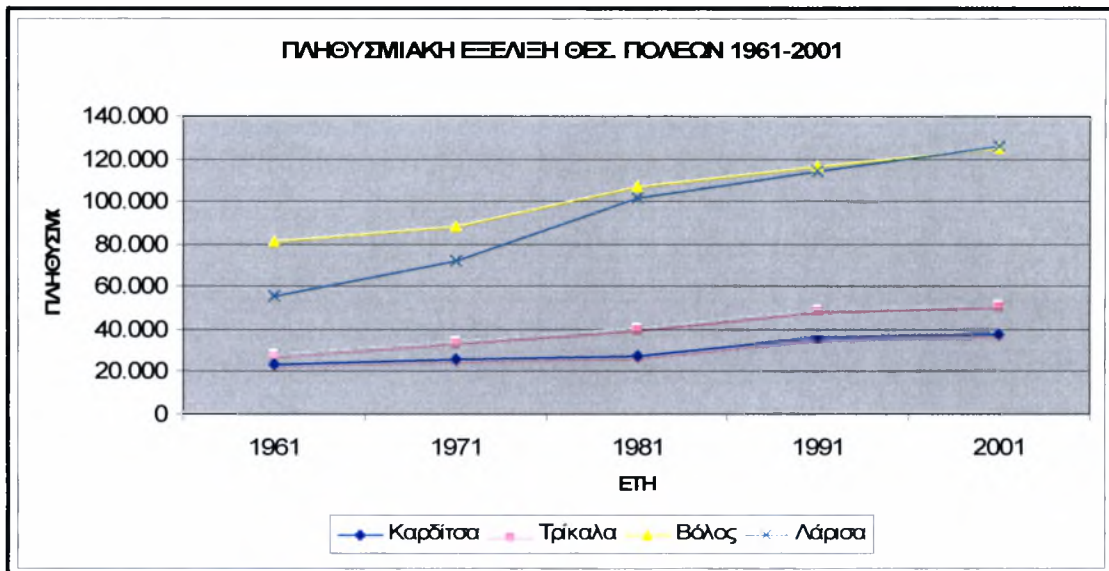
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Λαμπριανίδης, 2005, Ιδία επεξεργασία

⁷ Π.Σ. Βόλου : Δήμοι Βόλου, Νέας Ιωνίας, Ιωλκού, Δημοτικά Διαμερίσματα Αγριάς, Διμηνίου και Άλλης Μεριάς (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

⁸ Π.Σ. Αθήνας : Δήμοι και Δημοτικά Διαμερίσματα Αθήνας, Αγίας Βαρβάρας, Αγίας Παρασκευής, Αγίων Αναργύρων, Αγίου Δημητρίου, Αιγάλεω, Άλιμου, Αμαρουσίου, Βριλησσιών, Βύρωνα, Γαλατσίου, Γλυφάδας, Δάφνης, Εκάλης, Ελληνικού, Ζωγράφου, Ηλιούπολης, Ηρακλείου, Ίλιου, Καισαριανής, Καλλιθέας, Καματερού, Κηφισιάς, Λυκόβρυσης, Μελισσιών, Μεταμόρφωσης, Μοσχάτου, Νέας Ερυθραίας, Νέας Ιωνίας, Νέας Πεντέλης, Νέας Σμύρνης, Νέας Φιλαδέλφειας, Νέας Χαλκηδόνας, Νέου Ψυχικού, Παπάγου, Πεντέλης, Περιστερίου, Πετρούπολης, Πεύκης, Ταύρου, Υμηττού, Φιλοθέης, Χαϊδαρίου, Χαλανδρίου, Χολαργού, Ψυχικού, Πειραιά, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Κορυδαλλού, Νίκαιας, Περάματος (<http://el.wikipedia.org>).

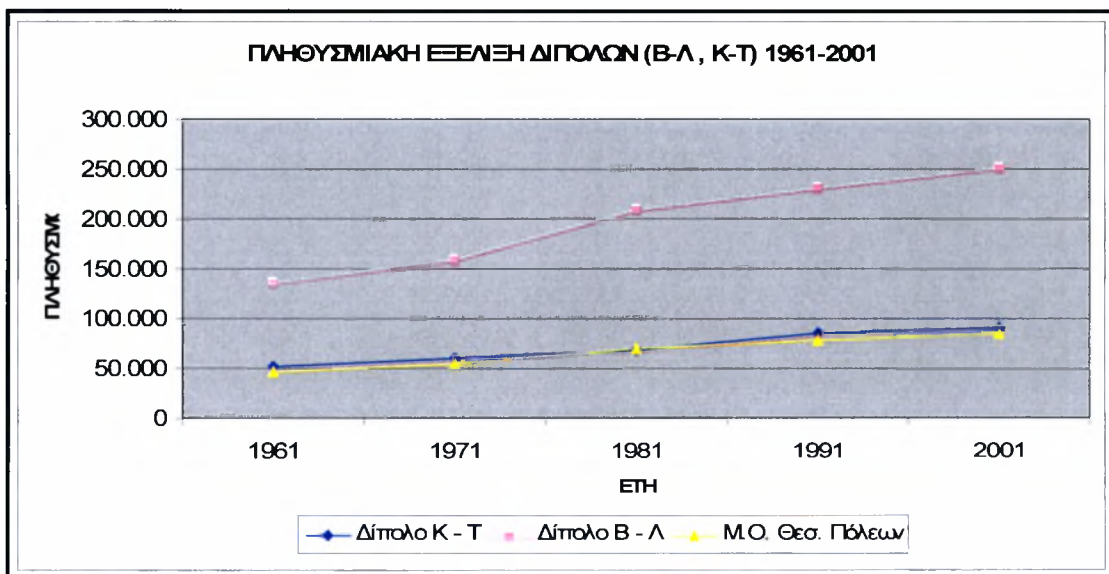
⁹ Π.Σ. Θεσσαλονίκης : Δήμοι Θεσσαλονίκης, Αγίου Παύλου, Αμπελοκήπων, Ελευθερίου-Κορδελιού, Ευόσμου, Καλαμαριάς, Μενεμένης, Νεαπόλεως, Πολίχνης, Πυλαίας, Σταυρουπόλεως, Συκεών, Τριανδρίας (<http://el.wikipedia.org>).

Διάγραμμα 6.1: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Θεσσαλικών Πόλεων 1961-2001



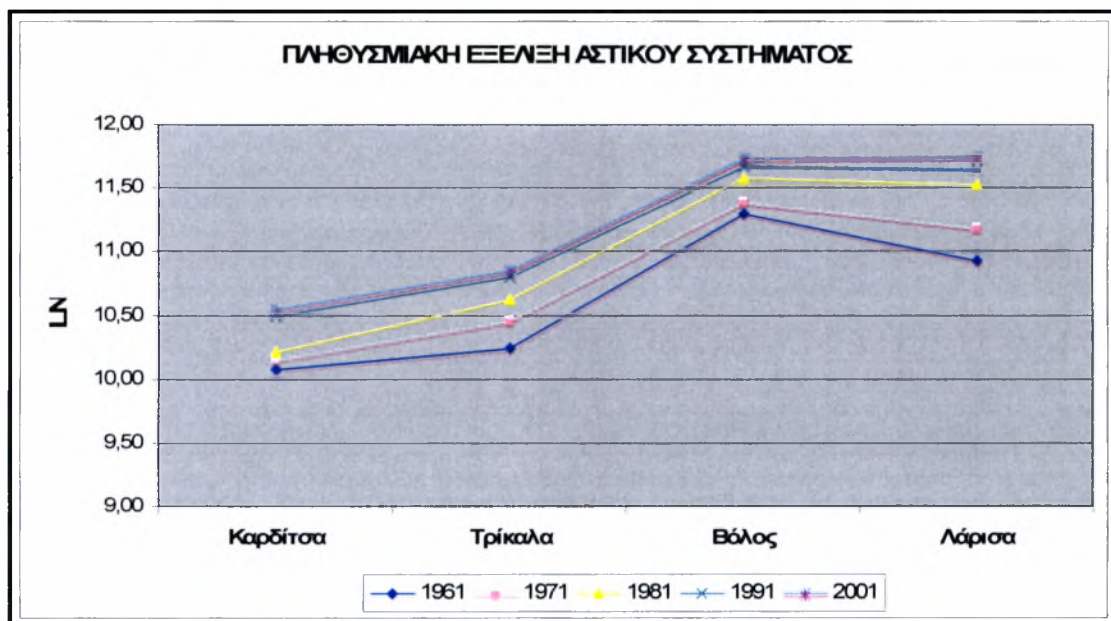
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Διπόλων (Βόλου-Λάρισας, Καρδίτσας-Τρικάλων) 1961-2001



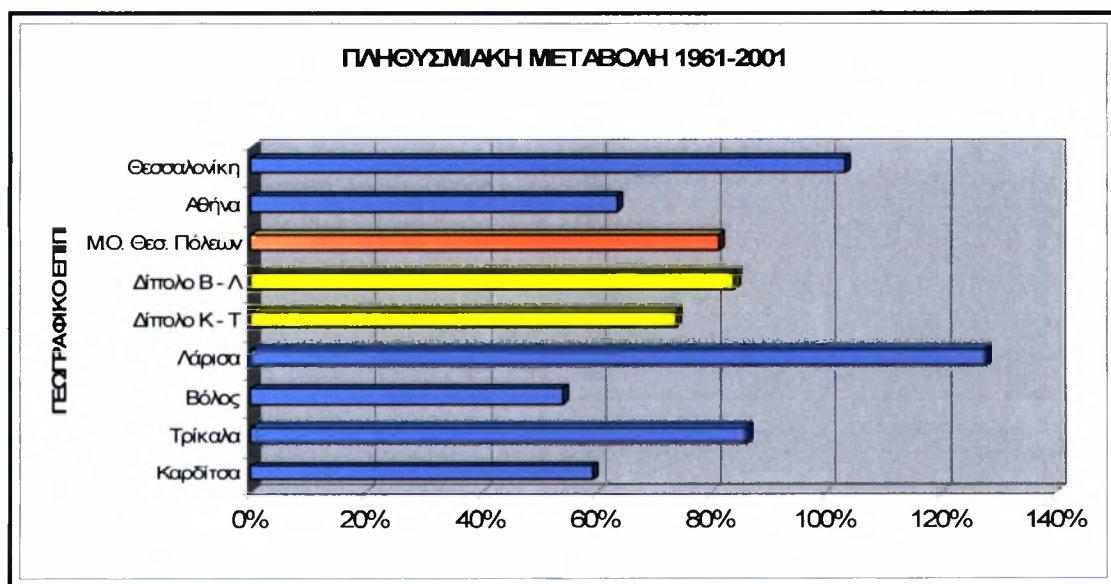
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.3: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Αστικού Συστήματος με βάση το Φυσικό Λογάριθμο (LN) των Πληθυσμιακών Μεγεθών 1961-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.4: Πληθυσμιακή Μεταβολή Πόλεων (%) 1961-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Οι παραπάνω πίνακες και τα διαγράμματα παρουσιάζουν μια σαφή εικόνα σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης των πληθυσμιακών μεγεθών στα διάφορα γεωγραφικά επίπεδα. Το πρώτο σημείο που οφείλουμε να τονίσουμε είναι η θετική πληθυσμιακή εξέλιξη (με διαφορικούς ρυθμούς μεγέθυνσης) που παρατηρείται σε όλα τα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας από το 1961 έως το 2001. Ειδικότερα, για το εν λόγω χρονικό διάστημα παρατηρούμε ότι, ο ρυθμός της πληθυσμιακής αύξησης της Καρδίτσας ανέρχεται σε 59,3%, των Τρικάλων σε 86,05%, του

Βόλου σε 54,13% και της Λάρισας σε 127,61% (Πίνακας 6.2 και Διάγραμμα 6.4). Το πρώτο συμπέρασμα που συνάγεται από τα παραπάνω, είναι μια αναμφισβήτητη δυναμική που χαρακτηρίζει τα αστικά κέντρα της ανατολικής Θεσσαλίας (κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος με τάσεις περαιτέρω μεγέθυνσης), που παρουσιάζουν μητροπολιτικά χαρακτηριστικά (και προσελκύουν πληθυσμό και από γειτονικούς λιγότερο αναπτυγμένους νομούς), καθώς και μια σημαντική πληθυσμιακή αύξηση των αστικών κέντρων της δυτικής Θεσσαλίας, που πιθανόν να οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, από την εσωτερική μετανάστευση σε επίπεδο νομού (και λιγότερο στη φυσική αύξηση του πληθυσμού, αφού και σε επίπεδο χώρας το φαινόμενο της υπογεννητικότητας είναι ιδιαίτερα αισθητό), δηλαδή μετακίνηση αγροτικών πληθυσμών προς τις πρωτεύουσες των αντίστοιχων νομών, καθώς με τη νέα ΚΑΠ και τις δυσκολίες αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών, το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται όλο και πιο έντονα στο ελληνικό τοπίο. Πιο ξεκάθαρη εικόνα δίνει και το διάγραμμα 6.4, όπου για το χρονικό διάστημα 1961-2001 οι ρυθμοί μεταβολής του πληθυσμού σε Λάρισα και Τρίκαλα είναι οι μεγαλύτεροι (υπερδιπλασιασμός για Λάρισα και προς διπλασιασμό για τα Τρίκαλα), ακολουθούμενοι από Καρδίτσα και Βόλο, όπου έχουν αυξήσει τον πληθυσμό τους κατά το ήμισυ. Όπως παρατηρούμε και από το διάγραμμα 6.2, το δίπολο Βόλου-Λάρισας (ρυθμός μεταβολής πληθυσμού 1961-2001 = 83,96%), υπερέρχει από το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων (ρυθμός μεταβολής πληθυσμού 1961-2001 = 73,76%), το οποίο συμπίπτει με την πληθυσμιακή εξέλιξη του μέσου όρου των θεσσαλικών πόλεων.

Από το διάγραμμα 6.4, διαπιστώνουμε ότι ο Βόλος εμφανίζει τη μικρότερη πληθυσμιακή μεταβολή από τις υπόλοιπες θεσσαλικές πόλεις, καθώς και από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη για το υπό μελέτη χρονικό διάστημα (1961-2001). Αντιθέτως, η Λάρισα παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή μεταβολή από όλες τις προαναφερόμενες πόλεις, αφού ο πληθυσμός της υπερδιπλασιάζεται (ενδεικτικό της δημογραφικής δυναμικής της και της προσέλευσης πληθυσμού-σ' αυτό συμβάλλει και η εσωτερική μετανάστευση σε επίπεδο νομού, αφού πρόκειται για μια πόλη με ιδιαίτερος έντονη αγροτική ενδοχώρα). Από την άλλη, τα Τρίκαλα αποτελούν τη 2^η θεσσαλική πόλη σε όρους έντασης πληθυσμιακής μεταβολής, υψηλότερα από το αντίστοιχο μέγεθος της Αθήνας, αλλά πίσω από αυτό της Θεσσαλονίκης. Η Καρδίτσα παρουσιάζει παρεμφερή χαρακτηριστικά με την πόλη του Βόλου (ως προς το εν λόγω μέγεθος και βρίσκεται ελάχιστα υψηλότερα από το αντίστοιχο του Βόλου).

Εισερχόμενοι σε ανώτερο γεωγραφικό επίπεδο, παρατηρούμε ότι και τα δύο θεσσαλικά δίπολα ξεπερνούν τον αντίστοιχο ρυθμό μεταβολής του πληθυσμού της Αθήνας (63,7%), αλλά όχι αυτό της Θεσσαλονίκης (103,12%). Αν συνυπολογίσουμε ότι ο ρυθμός πληθυσμιακής μεγέθυνσης του μέσου όρου των θεσσαλικών πόλεων ανέρχεται στο 81,16% (υψηλότερος από τον αντίστοιχο της Αθήνας, αλλά χαμηλότερος από της Θεσσαλονίκης), έναν διόλου ευκαταφρόνητο ρυθμό μεγέθυνσης, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για μια θετική συμβολή του όλου θεσσαλικού αστικού συστήματος¹⁰ στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης (μεγαλύτερο μέγεθος αγοράς διαχρονικά, ανθρώπινου δυναμικού κ.λπ.).

¹⁰ Ο όρος αστικό σύστημα στην παρούσα μελέτη χρησιμοποιείται ως υπόθεση εργασίας και περιλαμβάνει τις τέσσερις πρωτεύουσες των αντίστοιχων νομών της περιφέρειας Θεσσαλίας

Ένα επιπλέον σημείο που αξίζει να σχολιαστεί είναι ότι, για το χρονικό διάστημα 1961-1991, οι ρυθμοί μεγέθυνσης του πληθυσμού για τα μητροπολιτικά αστικά κέντρα είναι πάντα πτωτικοί, ενώ στην περίπτωση της Αθήνας εμφανίζεται και αρνητικό ποσοστό (μείωση πληθυσμού για το χρονικό διάστημα 1981-1991). Παρ' όλα αυτά, το τελευταίο χρονικό διάστημα (1991-2001) ανακάμπτουν και παρουσιάζουν ρυθμούς μεγέθυνσης μεγαλύτερους από την προηγούμενη χρονική περίοδο, τη στιγμή που όλες οι θεσσαλικές πόλεις (1991-2001), εμφανίζουν ρυθμούς μεγέθυνσης μικρότερους από κάθε άλλη χρονική περίοδο αναφοράς, ένα γεγονός που πρέπει να προβληματίσει, καθώς πέρα από τη μικρή φυσική αύξηση του πληθυσμού που παρουσιάζεται στις θεσσαλικές πόλεις, ενδεχομένως να υπάρχει και μετακίνηση πληθυσμών προς τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, που πλέον επανακάμπτουν.

Ένα τελευταίο ενδιαφέρον σημείο που αξίζει να σχολιαστεί, είναι η ποσοστιαία συμμετοχή του πληθυσμού της κάθε πόλης στο σύνολο του αστικού συστήματος της περιφέρειας και των αντίστοιχων μεταβολών τους στο χρονικό διάστημα 1961-2001. Πιο αναλυτικά παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 6.4 : Ποσοστιαία Συμμετοχή Πληθυσμού στο Αστικό Σύστημα Περιφέρειας (%) και Μεταβολές

	Ποσοστιαία συμμετοχή πληθυσμού στο αστικό σύστημα περιφέρειας					Μεταβολή % 1961- 2001
	1961	1971	1981	1991	2001	
Καρδίτσα	12,61%	11,62%	9,83%	11,45%	11,09%	-12,06%
Τρίκαλα	14,82%	15,74%	14,72%	15,50%	15,22%	2,70%
Βόλος	43,11%	39,93%	38,69%	36,87%	36,68%	-14,92%
Λάρισα	29,46%	32,71%	36,76%	36,18%	37,01%	25,64%

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Με βάση τον πίνακα 6.4 μπορούμε να κάνουμε ορισμένες διευκρινήσεις. Η Λάρισα αποτελεί τη μόνη πόλη η οποία αυξάνει το ποσοστό συμμετοχής της στο σύνολο της περιφέρειας και αποτελεί το 2001 την πόλη με το μεγαλύτερο πληθυσμό στην περιφέρεια (37,01%). Την πρωτοκαθεδρία το προηγούμενο χρονικό διάστημα (1961-1991) την κατείχε η πόλη του Βόλου. Η μείωση του ποσοστού συμμετοχής του στο σύνολο της περιφέρειας είναι συνεχώς αυξανόμενη και προσεγγίζει το 15%, σε αντίθεση με την πόλη της Λάρισας (+25,64%). Από την άλλη μεριά, η Καρδίτσα εμφανίζει μείωση του ποσοστού συμμετοχής της στο αστικό σύστημα της περιφέρειας Θεσσαλίας για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, με μια σημαντική μεταβολή της τάξεως του 12,06%, ενώ για την πόλη των Τρικάλων διαγράφεται μια σχετικά οριακή αύξηση στην ποσοστιαία συμμετοχή του πληθυσμού για το αστικό σύστημα της περιφέρειας (2,7%). Στην πράξη, οι τέσσερις πόλεις φιλοξενούν περί τους 340.000 κατοίκους (δίπολο Β-Λ = 75% και δίπολο Κ-Τ = 25%) παρουσιάζοντας μεγάλες δυνατότητες και προοπτικές για συνεργασία και συμπληρωματικότητα, τόσο μεταξύ των διπόλων, όσο και του αστικού συστήματος συνολικά.

Τέλος, με την παράθεση του πίνακα 6.5, όπου παρουσιάζει τους λόγους των πληθυσμιακών μεγεθών των εκάστοτε θεσσαλικών πόλεων προς το μέσο όρο τους,

συμπεραίνουμε ότι οι πόλεις της Λάρισας και του Βόλου τοποθετούνται σε πολύ υψηλά επίπεδα (όπως ήταν αναμενόμενο) σε σχέση με το μέσο όρο των θεσσαλικών πόλεων (από 1,3-1,7 του μέσου όρου), ενώ οι πόλεις της δυτικής Θεσσαλίας βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα (0,4-0,6 του μέσου όρου), γεγονός που υποδεικνύει τη σημαντική διαφορά μεγεθών ανάμεσα στις πόλεις της ανατολικής και δυτικής Θεσσαλίας. Οι διαφοροποιήσεις διαχρονικά οφείλονται στη διαφοροποίηση του ποσοστού συμμετοχής τους στο αστικό σύστημα της περιφέρειας (που οφείλεται σε παράγοντες: δυναμικότητα δημογραφικών δομών –λ.χ. φυσική αύξηση πληθυσμού-, ελκτικότητα της εκάστοτε πόλης –λ.χ. υψηλό βιοτικό επίπεδο, καλύτερες ευκαιρίες απασχόλησης κ.α. αναπτυξιακούς δείκτες-, κ.λπ.), όπως περιγράφηκε παραπάνω, σε μια εναλλακτική προσέγγιση.

Πίνακας 6.5: Λόγοι Πληθυσμιακών Μεγεθών των Θεσσαλικών Πόλεων προς το Μέσο Όρο τους 1961-2001

Πληθυσμός/Μ.Ο.	1961	1971	1981	1991	2001
Καρδίτσα	0,50	0,46	0,39	0,46	0,44
Τρίκαλα	0,59	0,63	0,59	0,62	0,61
Βόλος	1,72	1,60	1,55	1,47	1,47
Λάρισα	1,18	1,31	1,47	1,45	1,48

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

6.2.3 Πληθυσμιακή Διάρθρωση

Στην ενότητα αυτή θα μελετηθεί η πληθυσμιακή διάρθρωση των τεσσάρων αστικών κέντρων της Θεσσαλίας, του μέσου όρου τους και τις όποιες τυχόν συμπληρωματικότητες εμφανίζουν τα δύο δίπολα (Κ-Τ, Β-Λ). Η ανάλυση θα εστιαστεί στο χρονικό διάστημα 1991-2001, για τις οποίες χρονολογίες, υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα. Η εξέταση της δομής της πληθυσμιακής διάρθρωσης στις υπό μελέτη πόλεις, μέσω των πληθυσμιακών πυραμίδων, θα μας επιτρέψει να εξάγουμε ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Πιο συγκεκριμένα θα παρουσιαστούν οι πίνακες με την ηλικιακή διάρθρωση της εκάστοτε πόλης (σε απόλυτα νούμερα) και στη συνέχεια οι αντίστοιχες πληθυσμιακές πυραμίδες σε ποσοστιαία μορφή (ως προς το σύνολο του πληθυσμού). Έτσι, παρουσιάζονται τα ακόλουθα:

Πίνακας 6.6: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Καρδίτσας 1991-2001

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	36.168	17.788	18.380	37.768	18.347	19.421
0-4 ετών	2.295	1.196	1.099	2.020	996	1.024
5-9 ετών	2.805	1.444	1.361	2.082	1.064	1.018
10-14 ετών	3.133	1.605	1.528	2.469	1.243	1.226
15-19 ετών	2.598	1.316	1.282	2.793	1.433	1.360
20-24 ετών	2.171	1.002	1.169	2.419	1.197	1.222
25-29 ετών	2.328	1.071	1.257	2.643	1.247	1.396
30-34 ετών	2.659	1.270	1.389	2.781	1.307	1.474
35-39 ετών	2.602	1.321	1.281	2.716	1.278	1.438
40-44 ετών	2.411	1.269	1.142	2.893	1.418	1.475
45-49 ετών	1.993	1.011	982	2.650	1.382	1.268
50-54 ετών	2.302	1.107	1.195	2.340	1.229	1.111
55-59 ετών	2.283	1.174	1.109	1.936	958	978
60-64 ετών	2.009	974	1.035	2.112	971	1.141
65-69 ετών	1.502	714	788	2.050	958	1.092
70-74 ετών	1.192	527	665	1.672	764	908
75-79 ετών	909	383	526	1.113	492	621
80-84 ετών	603	264	339	666	271	395
85 + ¹¹	373	140	233	413	139	274

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001»

Πίνακας 6.7: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Τρικάλων 1991-2001

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	48.962	24.337	24.625	51.862	25.384	26.478
0-4 ετών	3.059	1.546	1.513	2.753	1.388	1.365
5-9 ετών	3.619	1.945	1.674	2.928	1.512	1.416
10-14 ετών	4.122	2.137	1.985	3.433	1.789	1.644
15-19 ετών	4.322	2.452	1.870	3.875	2.101	1.774
20-24 ετών	2.970	1.473	1.497	3.276	1.659	1.617
25-29 ετών	3.135	1.455	1.680	3.791	1.807	1.984
30-34 ετών	3.389	1.588	1.801	3.909	1.850	2.059
35-39 ετών	3.560	1.725	1.835	3.680	1.720	1.960
40-44 ετών	3.584	1.834	1.750	3.764	1.796	1.968
45-49 ετών	3.037	1.523	1.514	3.741	1.879	1.862
50-54 ετών	3.134	1.588	1.546	3.431	1.751	1.680
55-59 ετών	2.875	1.440	1.435	2.835	1.372	1.463
60-64 ετών	2.421	1.211	1.210	2.928	1.394	1.534
65-69 ετών	1.802	815	987	2.667	1.281	1.386
70-74 ετών	1.504	629	875	2.115	962	1.153
75-79 ετών	1.210	498	712	1.335	562	773
80-84 ετών	759	294	465	806	327	479
85 +	460	184	276	595	234	361

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001»

¹¹ Η τελευταία ηλικιακή ομάδα παραμένει ανοιχτή καθαρά για λόγους οικονομίας έκτασης. Γιατί αυτή η ομαδοποίηση έπρεπε να διαιρεθεί σε τρεις (85-89, 90-94, 95-99 ετών) επιπλέον ηλικιακές ομάδες και να κλείσει στην ηλικία των 100.

Πίνακας 6.8: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Λάρισας 1991-2001

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	114.334	56.109	58.225	126.076	61.219	64.857
0-4 ετών	7.348	3.725	3.623	7.121	3.614	3.507
5-9 ετών	8.926	4.546	4.380	7.133	3.641	3.492
10-14 ετών	9.952	5.151	4.801	7.680	3.839	3.841
15-19 ετών	8.580	4.448	4.132	9.739	4.886	4.853
20-24 ετών	9.092	4.328	4.764	10.393	5.177	5.216
25-29 ετών	8.182	3.771	4.411	10.009	4.855	5.154
30-34 ετών	9.420	4.440	4.980	10.565	5.041	5.524
35-39 ετών	8.836	4.396	4.440	9.208	4.393	4.815
40-44 ετών	8.026	4.021	4.005	9.892	4.718	5.174
45-49 ετών	6.514	3.303	3.211	8.880	4.402	4.478
50-54 ετών	7.117	3.657	3.460	7.736	3.847	3.889
55-59 ετών	6.128	3.163	2.965	6.082	3.019	3.063
60-64 ετών	5.380	2.565	2.815	6.467	3.102	3.365
65-69 ετών	3.621	1.662	1.959	5.461	2.676	2.785
70-74 ετών	2.904	1.229	1.675	4.477	1.924	2.553
75-79 ετών	2.227	915	1.312	2.557	1.097	1.460
80-84 ετών	1.268	483	785	1.609	597	1.012
85 +	813	306	507	1.067	391	676

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001»

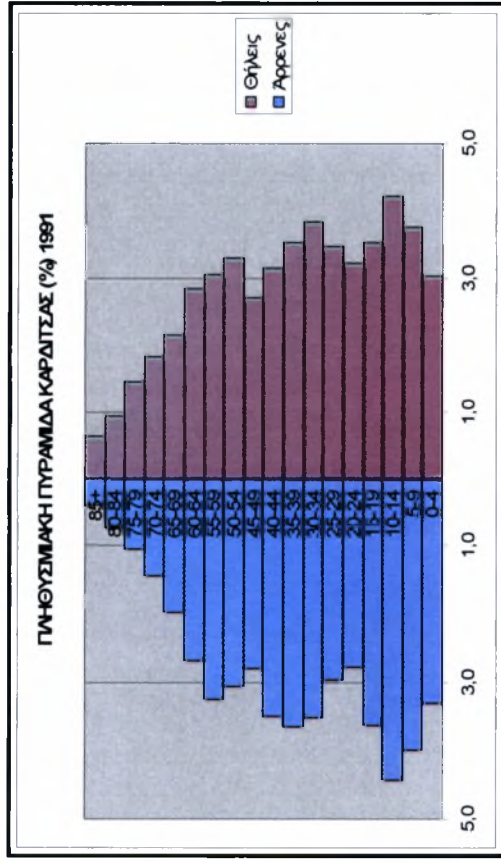
Πίνακας 6.9: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Βόλου 1991-2001

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	116.512	56.361	60.151	124.956	60.607	64.349
0-4 ετών	6.710	3.440	3.270	6.202	3.157	3.045
5-9 ετών	8.278	4.291	3.987	6.479	3.325	3.154
10-14 ετών	9.126	4.721	4.405	7.474	3.921	3.553
15-19 ετών	7.946	3.989	3.957	9.527	5.071	4.456
20-24 ετών	7.979	3.938	4.041	8.896	4.544	4.352
25-29 ετών	7.980	3.866	4.114	8.546	4.203	4.343
30-34 ετών	8.685	4.133	4.552	9.640	4.719	4.921
35-39 ετών	8.239	4.139	4.100	8.997	4.269	4.728
40-44 ετών	8.056	3.955	4.101	9.546	4.570	4.976
45-49 ετών	6.753	3.383	3.370	8.514	4.277	4.237
50-54 ετών	7.324	3.394	3.930	8.086	3.986	4.100
55-59 ετών	7.035	3.433	3.602	6.499	3.117	3.382
60-64 ετών	7.148	3.333	3.815	6.932	3.052	3.880
65-69 ετών	5.061	2.212	2.849	6.539	2.957	3.582
70-74 ετών	3.930	1.615	2.315	6.015	2.602	3.413
75-79 ετών	3.230	1.387	1.843	3.534	1.472	2.062
80-84 ετών	1.854	717	1.137	2.051	803	1.248
85 +	1.178	415	763	1.479	562	917

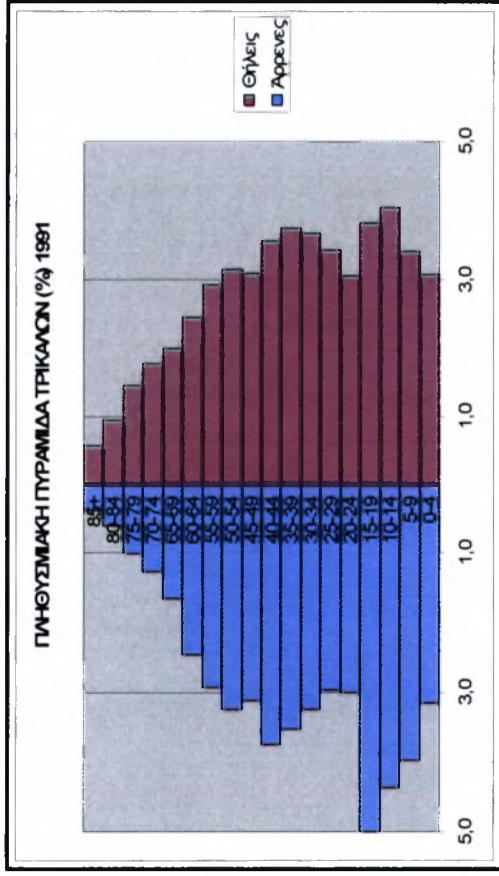
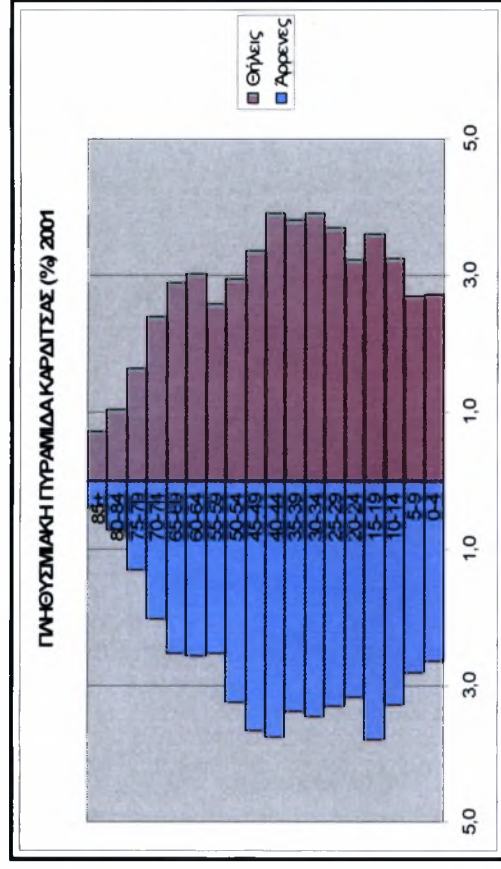
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», ίδια επεξεργασία

Μετά τα ποσοτικά δεδομένα που παρουσιάστηκαν παραπάνω, θα παραθέσουμε και τις αντίστοιχες πληθυσμιακές πυραμίδες (% του συνολικού πληθυσμού για κάθε ηλικιακή ομάδα), έναν πιο εποπτικό τρόπο, ώστε να καταστεί δυνατή η εξαγωγή πιο ασφαλών συμπερασμάτων. Έτσι, θα μελετηθεί συγχρόνως και η διαχρονική σύγκριση των πόλεων σχετικά με την εξέλιξη της ηλικιακής διάρθρωσής τους, όσο και μεταξύ τους. Στη συνέχεια, οι πληθυσμιακές πυραμίδες που έχουν αναχθεί σε ποσοστιαίες συμμετοχές, θα μας επιτρέψουν να διαπιστώσουμε κατά πόσο ένας πληθυσμός είναι νεανικός, ώριμος ή γεροντικός και τις αντίστοιχες μεταβολές διαχρονικά για κάθε πόλη, τη διακύμανση του εργατικού δυναμικού (κατά προσέγγιση σε αυτήν την περίπτωση, καθώς αναλύεται λεπτομερώς παρακάτω), τις διαφορές κατά φύλο, αλλά και τις τάσεις εξέλιξης κάθε πληθυσμού των αντίστοιχων πόλεων (διαγράμματα 6.5-6.12), που θα επιτρέψουν και διάφορες συγκρίσεις μεταξύ τους, αλλά και την εξέταση των διαφαινόμενων προοπτικών στο χρόνο.

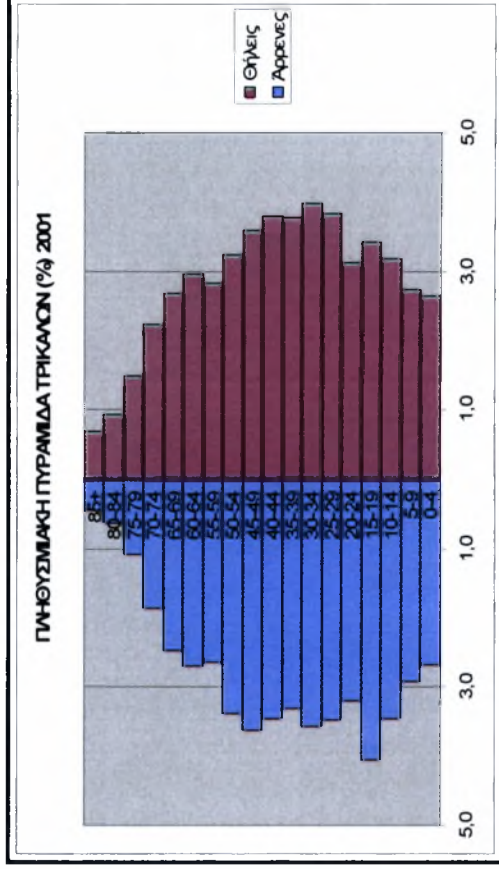
Διαγράμματα 6.5-6.12: Πληθυσμιακές Πυραμίδες Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001

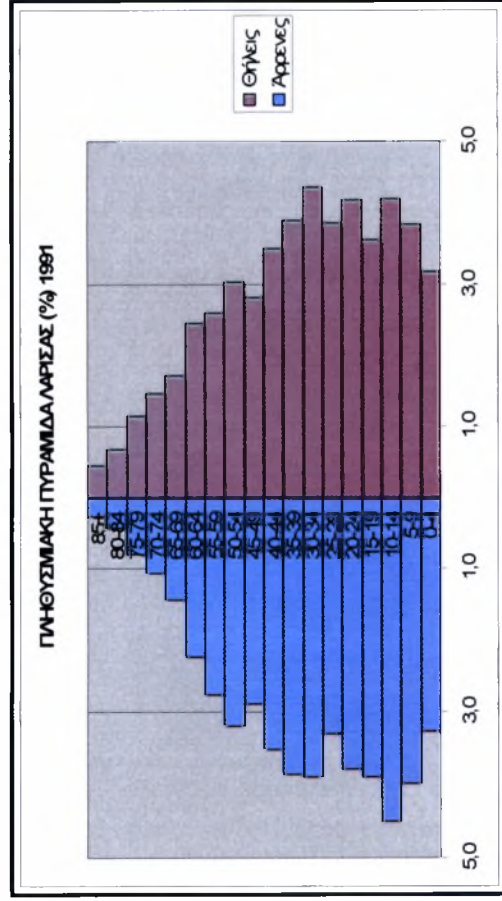


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

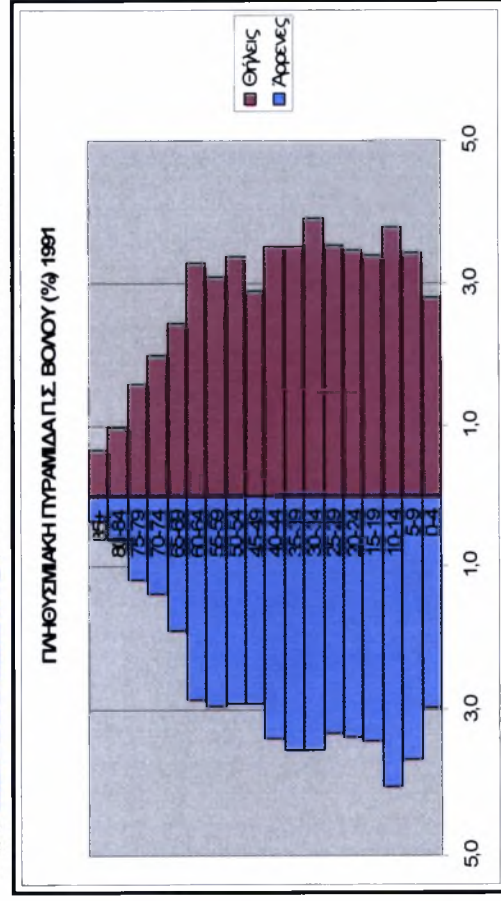


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

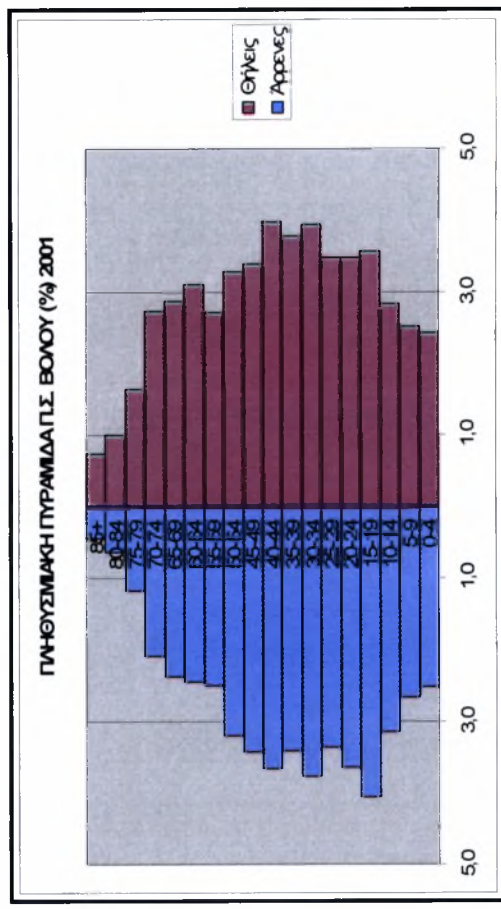
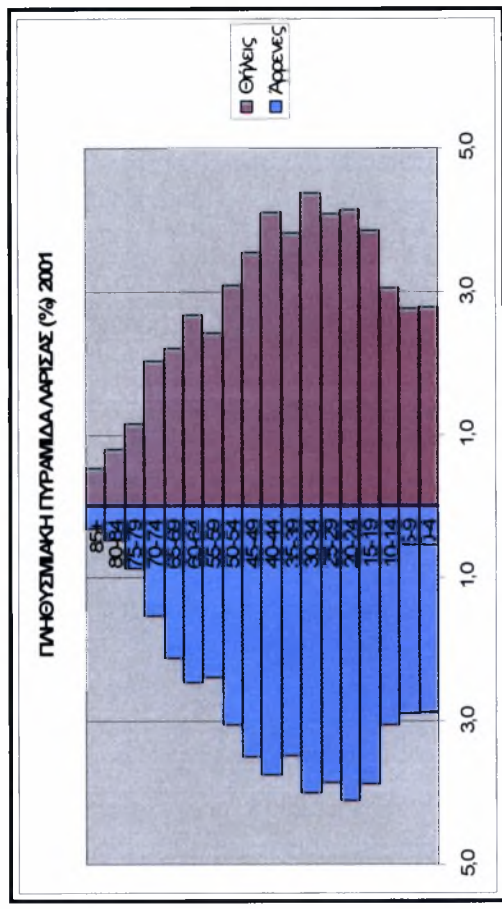




Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», ίδια επεξεργασία



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ«ΑΘΗΝΑ 2001», ίδια επεξεργασία



Κάποια γενικά σχόλια που αξίζει να αναφερθούν είναι τα εξής: για το 1991, οι πληθυσμιακές πυραμίδες των πόλεων μπορούν να λάβουν το σχετικό χαρακτηρισμό, ως πυραμίδες νεανικού (προσεγγίζει κατά μεγάλο ποσοστό αυτή της Λάρισας) και ώριμου πληθυσμού (π.χ. του Βόλου). Όμως, για το 2001, αυτό που φαίνεται ξεκάθαρα είναι ότι όλες οι πληθυσμιακές πυραμίδες των πόλεων τείνουν να έχουν την ίδια μορφή. Αυτή η μορφή παραπέμπει ευκρινώς σε πυραμίδες γεροντικού πληθυσμού, όπου οι νεανικές ηλικιακές κατηγορίες μειώνονται ως ποσοστό του συνόλου. Αυτό αποτελεί ένα πολύ σημαντικό γεγονός, καθώς υποδηλώνει μείωση του πιο ενεργού (και πιο δυναμικού και παραγωγικού) πληθυσμού μεσο-μακροπρόθεσμα, μια τάση που συμβαίνει σε παγκόσμιο επίπεδο στις αναπτυγμένες χώρες (τελικό στάδιο δημογραφικής μετάβασης). Επίσης, μια επιπρόσθετη διαπίστωση που ανάγεται από τα παραπάνω είναι ότι, εκτός από τη μείωση που παρατηρείται στις νεανικές ηλικίες που οφείλεται στην υπογεννητικότητα (φαινόμενο παγκόσμιας εμβέλειας και ιδιαίτερα στις αναπτυγμένες χώρες), παρουσιάζεται και το φαινόμενο της μετανάστευσης, που σε ορισμένες πόλεις λαμβάνει και έντονες διαστάσεις (λ.χ. στα Τρίκαλα και την Καρδίτσα). Έτσι, με βάση τις δημογραφικές πυραμίδες, φαίνεται ότι, νεανικές ηλικιακές ομάδες (και πιθανώς αυτές που έχουν τελειώσει το πανεπιστήμιο ή ανώτερες σχολές) μεταναστεύουν προς δυναμικότερα αστικά κέντρα. Αντιθέτως, το φαινόμενο αυτό είναι πολύ πιο ήπιο στο Βόλο και στη Λάρισα, καθώς πρόκειται για δυναμικότερα ασφαλώς αστικά κέντρα και ενδεχομένως να προσελκύουν μεγάλο τμήμα του νεανικού και δυναμικού πληθυσμού των πόλεων της δυτικής Θεσσαλίας, λόγω και της εγγύτητας (και των μικρότερων χρονοαποστάσεων επομένως) μεταξύ τους. Το γεγονός αυτό καθίσταται πολύ σημαντικό, γιατί εκτός από τις τάσεις της υπογεννητικότητας (με διαφορετικούς ρυθμούς) που χαρακτηρίζει και τα τέσσερα θεσσαλικά αστικά κέντρα αναπόφευκτα, αυτό που προβληματίζει ιδιαίτερα, είναι οι έντονες μεταναστευτικές τάσεις που υφίστανται οι πόλεις της δυτικής Θεσσαλίας και κυρίως του πιο παραγωγικού και δυναμικού τμήματός τους, προς γειτονικές πόλεις, όπως της Λάρισας, του Βόλου ή αλλού.

Στην κατά φύλο ανάλυση, αυτό που μπορεί να ειπωθεί είναι ότι, και στις τέσσερις πόλεις το γυναικείο φύλο υπερέχει του ανδρικού με μια ελάχιστη διαφορά, η οποία εμφανίζεται μεγαλύτερη στην πόλη του Βόλου. Επίσης, το ανδρικό φύλο φαίνεται να υπερισχύει του γυναικείου στις πρώτες ηλικιακές ομάδες (έως περίπου 25 ετών), κι έπειτα να βαίνει μειούμενο, πίσω από το γυναικείο φύλο.

Στη συνέχεια παρατίθενται πίνακες και διαγράμματα που αφορούν τα δίπολα Καρδίτσας-Τρικάλων και Βόλου-Λάρισας, καθώς και του μέσου όρου των πόλεων του θεσσαλικού αστικού συστήματος. Τα συμπεράσματα που εξάγονται από τα παρακάτω, φυσικά δεν δύνανται να αντιστρέψουν την κατάσταση, καθώς όλες οι πόλεις της Θεσσαλίας εμφανίζουν τις ίδιες τάσεις (επομένως δεν υφίστανται συμπληρωματικότητες μεταξύ των πόλεων και των διπόλων, αλλά αντίθετα διογκώνεται το φαινόμενο της γήρανσης του πληθυσμού) ως προς την εξέλιξη της ηλικιακής τους δομής. Έτσι, η «γήρανση» του πληθυσμού των πόλεων θεωρείται αναπόφευκτη, με μια αυξανόμενη μείωση του πιο ενεργού και δυναμικού μέρους του πληθυσμού τους. Αυτό σημαίνει σε γενικές γραμμές, ότι οι δαπάνες για υποδομές υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας θα βαίνουν αυξανόμενες μεσο-

μακροπρόθεσμα, με ταυτόχρονη μείωση του νεαρού εργατικού δυναμικού από τις οικονομίες των εν λόγω πόλεων. Το γεγονός αυτό κρίνεται ως πολύ σημαντικό και πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στον εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό, καθώς και στο σχεδιασμό της πολιτικής της τοπικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Έτσι, στη συνέχεια παρατίθενται οι πίνακες και τα διαγράμματα των διπόλων και του μέσου όρου των πόλεων ως προς την ηλικιακή διάρθρωση, που επιβεβαιώνουν τα παραπάνω συμπεράσματα. Όπως φαίνεται και από τους πίνακες 6.10-6.12, αλλά και τα αντίστοιχα διαγράμματα (6.13-6.18), επιβεβαιώνονται πλήρως οι παραπάνω διαπιστώσεις. Και αυτό γιατί όλες οι πόλεις της Θεσσαλίας –με μικρότερο ή μεγαλύτερο ρυθμό- παρουσιάζουν παρεμφερείς τάσεις εξέλιξης της πληθυσμιακής τους διάρθρωσης. Από σχετικά νεανικούς ή ώριμους πληθυσμούς (1991) βαίνουν προς γεροντικούς (2001). Αυτό παρατηρείται σε όλα τα γεωγραφικά επίπεδα (δίπολα και μέσος όρος) και πρέπει να προσεχθεί για μια σειρά από λόγους, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω. Πρόκειται όμως, για μια γενικότερη τάση όχι μόνο του εθνικού χώρου, αλλά και της πλειονότητας των αναπτυγμένων χωρών. Έτσι, και οι παρατηρήσεις κατά φύλο επαληθεύονται και σε αυτές τις γεωγραφικές κλίμακες, όπως διαπιστώθηκε στα προηγούμενα.

Πίνακας 6.10: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Διπόλου Καρδίτσας-Τρικάλων

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
Σύνολο	85.130	42.125	43.005	89.630	43.731	45.899
0-4 ετών	5.354	2.742	2.612	4.773	2.384	2.389
5-9 ετών	6.424	3.389	3.035	5.010	2.576	2.434
10-14 ετών	7.255	3.742	3.513	5.902	3.032	2.870
15-19 ετών	6.920	3.768	3.152	6.668	3.534	3.134
20-24 ετών	5.141	2.475	2.666	5.695	2.856	2.839
25-29 ετών	5.463	2.526	2.937	6.434	3.054	3.380
30-34 ετών	6.048	2.858	3.190	6.690	3.157	3.533
35-39 ετών	6.162	3.046	3.116	6.396	2.998	3.398
40-44 ετών	5.995	3.103	2.892	6.657	3.214	3.443
45-49 ετών	5.030	2.534	2.496	6.391	3.261	3.130
50-54 ετών	5.436	2.695	2.741	5.771	2.980	2.791
55-59 ετών	5.158	2.614	2.544	4.771	2.330	2.441
60-64 ετών	4.430	2.185	2.245	5.040	2.365	2.675
65-69 ετών	3.304	1.529	1.775	4.717	2.239	2.478
70-74 ετών	2.696	1.156	1.540	3.787	1.726	2.061
75-79 ετών	2.119	881	1.238	2.448	1.054	1.394
80-84 ετών	1.362	558	804	1.472	598	874
85 +	833	324	509	1.008	373	635

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.11: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Διπόλου Βόλου-Λάρισας

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	230.846	112.470	118.376	251.032	121.826	129.206
0-4 ετών	14.058	7.165	6.893	13.323	6.771	6.552
5-9 ετών	17.204	8.837	8.367	13.612	6.966	6.646
10-14 ετών	19.078	9.872	9.206	15.154	7.760	7.394
15-19 ετών	16.526	8.437	8.089	19.266	9.957	9.309
20-24 ετών	17.071	8.266	8.805	19.289	9.721	9.568
25-29 ετών	16.162	7.637	8.525	18.555	9.058	9.497
30-34 ετών	18.105	8.573	9.532	20.205	9.760	10.445
35-39 ετών	17.075	8.535	8.540	18.205	8.662	9.543
40-44 ετών	16.082	7.976	8.106	19.438	9.288	10.150
45-49 ετών	13.267	6.686	6.581	17.394	8.679	8.715
50-54 ετών	14.441	7.051	7.390	15.822	7.833	7.989
55-59 ετών	13.163	6.596	6.567	12.581	6.136	6.445
60-64 ετών	12.528	5.898	6.630	13.399	6.154	7.245
65-69 ετών	8.682	3.874	4.808	12.000	5.633	6.367
70-74 ετών	6.834	2.844	3.990	10.492	4.526	5.966
75-79 ετών	5.457	2.302	3.155	6.091	2.569	3.522
80-84 ετών	3.122	1.200	1.922	3.660	1.400	2.260
85 +	1.991	721	1.270	2.546	953	1.593

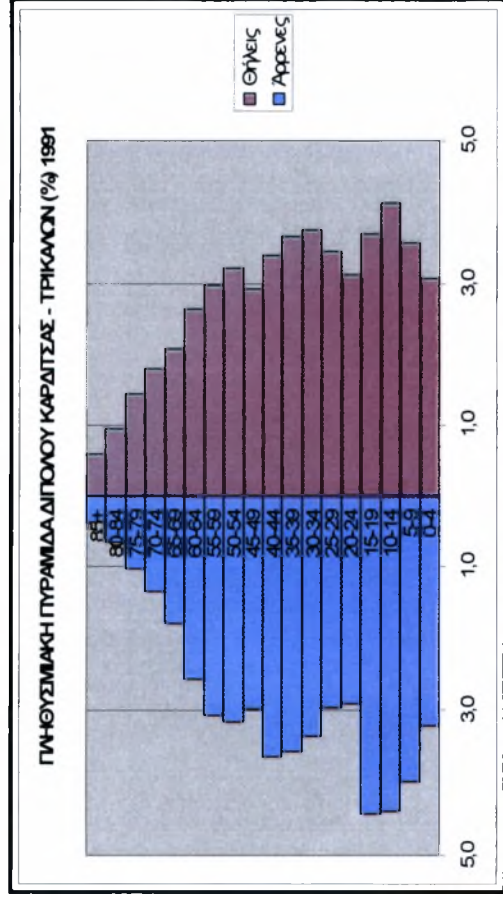
Πηγή: : <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.12: Πληθυσμιακή Διάρθρωση Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων

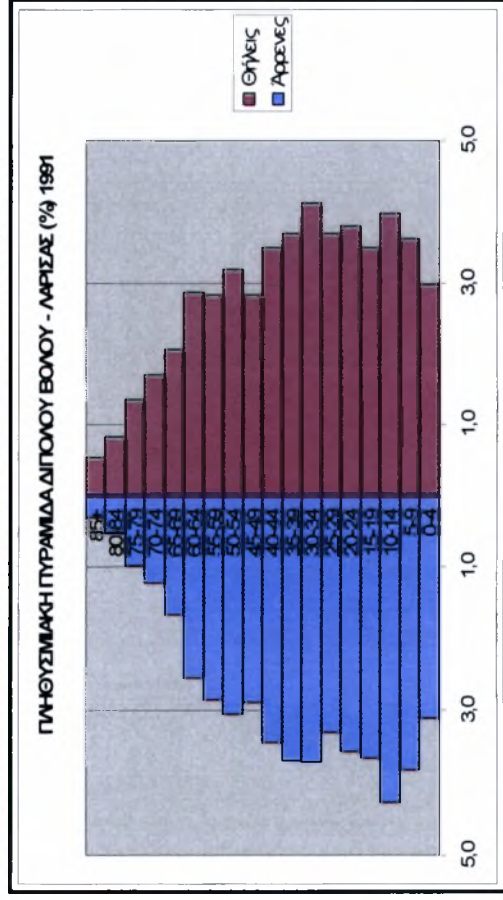
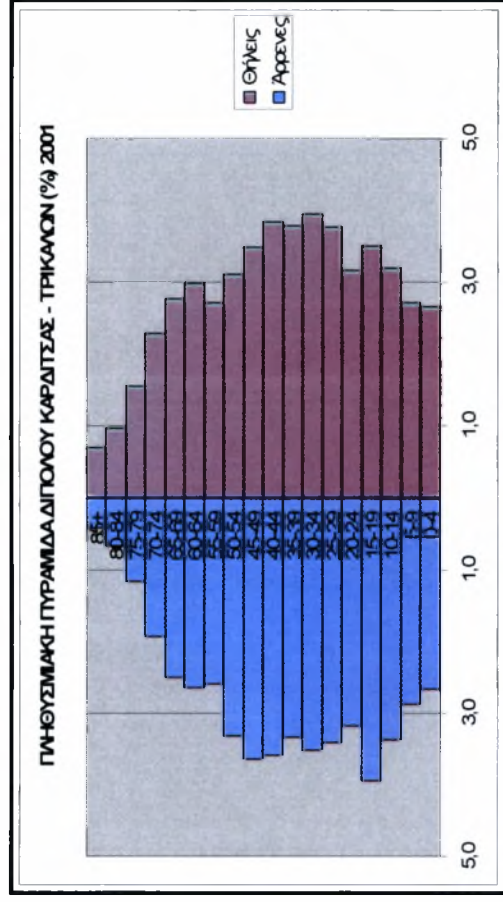
Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	78.994	38.649	40.345	85.166	41.389	43.776
0-4 ετών	4.853	2.477	2.376	4.524	2.289	2.235
5-9 ετών	5.907	3.057	2.851	4.656	2.386	2.270
10-14 ετών	6.583	3.404	3.180	5.264	2.698	2.566
15-19 ετών	5.862	3.051	2.810	6.484	3.373	3.111
20-24 ετών	5.553	2.685	2.868	6.246	3.144	3.102
25-29 ετών	5.406	2.541	2.866	6.247	3.028	3.219
30-34 ετών	6.038	2.858	3.181	6.724	3.229	3.495
35-39 ετών	5.809	2.895	2.914	6.150	2.915	3.235
40-44 ετών	5.519	2.770	2.750	6.524	3.126	3.398
45-49 ετών	4.574	2.305	2.269	5.946	2.985	2.961
50-54 ετών	4.969	2.437	2.533	5.398	2.703	2.695
55-59 ετών	4.580	2.303	2.278	4.338	2.117	2.222
60-64 ετών	4.240	2.021	2.219	4.610	2.130	2.480
65-69 ετών	2.997	1.351	1.646	4.179	1.968	2.211
70-74 ετών	2.383	1.000	1.383	3.570	1.563	2.007
75-79 ετών	1.894	796	1.098	2.135	906	1.229
80-84 ετών	1.121	440	682	1.283	500	784
85 +	706	261	445	889	332	557

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

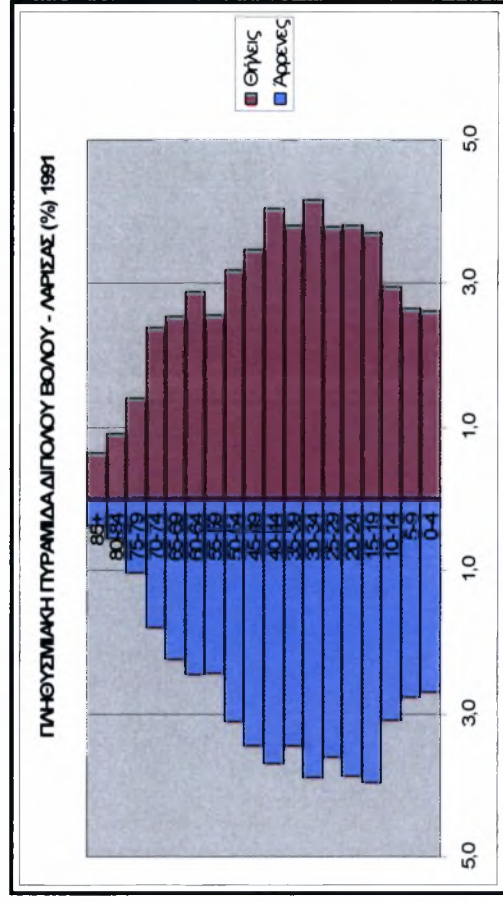
Διαγράμματα 6.13-6.18: Πληθυσμιακές Πυραμίδες Διπόλων και Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001

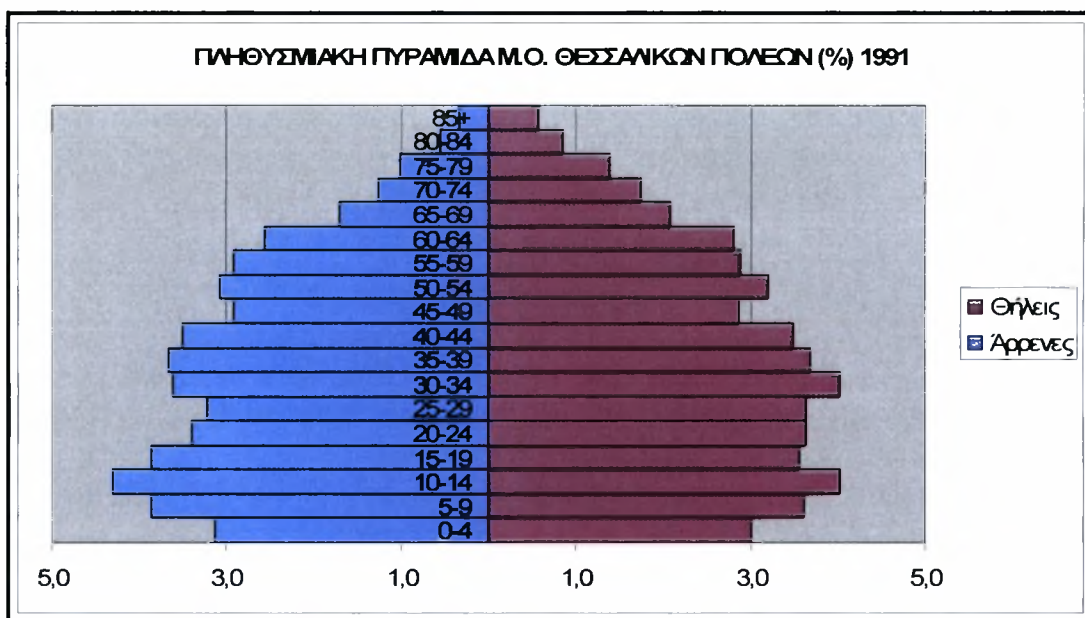


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

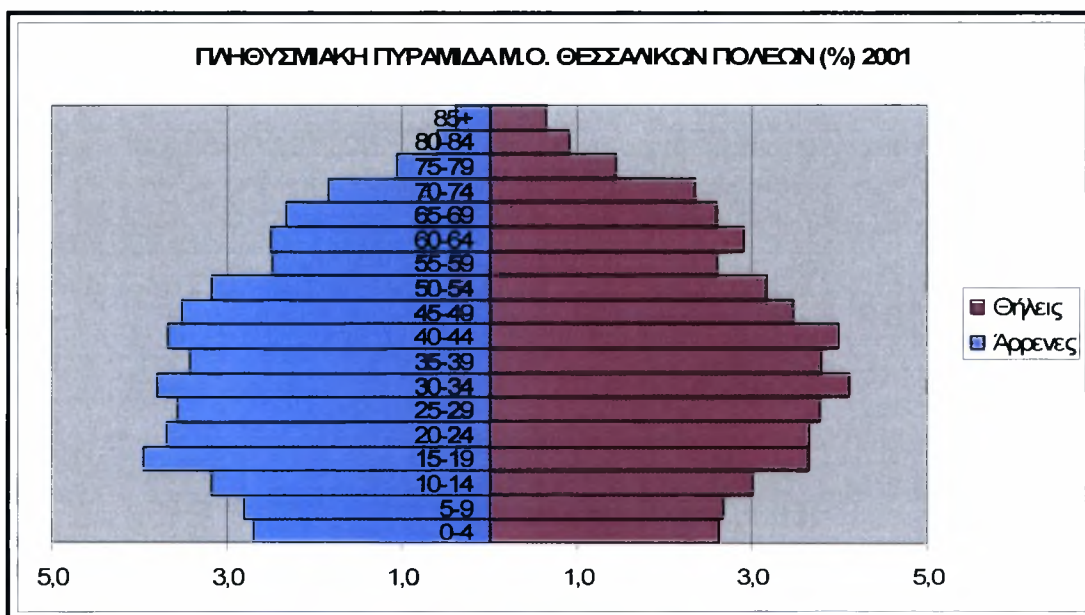


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία





Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

6.2.4 Επίπεδο Εκπαίδευσης

Με βάση τις τρέχουσες εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα σε διεθνή κλίμακα, το επίπεδο εκπαίδευσης αναγνωρίζεται ότι αποτελεί νευραλγικό παράγοντα, αναφορικά με τις προοπτικές ανάπτυξης μιας περιοχής. Έχουμε εισέλθει πλέον, από την οικονομία της «μεταποίησης» στην οικονομία της «γνώσης». Αυτό συνεπάγεται, ότι όσο πιο εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό κατέχει μια περιοχή, τόσο πιο ευνοϊκές θα είναι γι' αυτήν, οι προοπτικές ανάπτυξής της και προσέλκυσης επενδύσεων, συγκριτικά με κάποια άλλη περιοχή, χαμηλότερης ποιότητας ανθρώπινου δυναμικού (ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό).

Έτσι, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ακολουθείται στην παρούσα εργασία θα παρατεθούν πίνακες¹² και διαγράμματα σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των τεσσάρων αστικών κέντρων της Θεσσαλίας (και διαχρονική εξέλιξή τους) μεταξύ τους, με τη μορφή διπλών και του μέσου όρου, σε σύγκριση με τα αντίστοιχα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (για τον εντοπισμό ανισοτήτων με τα εν λόγω μητροπολιτικά αστικά κέντρα). Οι μεταβλητές που περιλαμβάνονται είναι οι «Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου», «Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών», «Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών», «Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης», «Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου», «Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως», «Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση» και «Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)». Χρησιμοποιήθηκε αυτό το σύνολο μεταβλητών, προκειμένου να προσδιορίσουμε επακριβώς το επίπεδο εκπαίδευσης της εκάστοτε πόλης σε κάθε χρονική περίοδο και τις αντίστοιχες μεταβολές τους, ώστε να μελετήσουμε ολοκληρωμένα την τάση εξέλιξης του μεγέθους αυτού. Στη συνέχεια παρατίθενται οι παρακάτω πίνακες και τα αντίστοιχα διαγράμματα, που περιγράφουν το εν λόγω μέγεθος. Σε αυτήν την ανάλυση θα συμπεριληφθεί και η μελέτη σε γενικές γραμμές του επιπέδου εκπαίδευσης κατά φύλο, για να αποκαλύψουμε τις όποιες ανισότητες παρουσιάζονται στα δύο φύλα, αναφορικά με το επίπεδο εκπαίδευσης.

¹² Οι εν λόγω πίνακες θα περιλαμβάνουν την ποσοστιαία συμμετοχή (στο σύνολο του πληθυσμού πλην τις ηλικιακές ομάδες έως 9 ετών) των εκάστοτε μεταβλητών.

Πίνακας 6.13: Επίπεδο Εκπαίδευσης Καρδίτσας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,08	0,05	0,03	0,29	0,19	0,10	247,84
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	8,39	4,65	3,74	11,35	5,82	5,53	35,24
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,04	1,04	0,99	6,83	3,12	3,71	235,02
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	18,97	10,11	8,86	24,59	12,99	11,59	29,57
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	10,52	5,83	4,69	11,39	6,33	5,05	8,24
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	38,58	19,66	18,92	30,58	15,11	15,47	-20,74
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10,15	4,72	5,43	8,29	3,38	4,90	-18,34
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	11,27	2,69	8,57	6,70	1,43	5,26	-40,57

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.14: Επίπεδο Εκπαίδευσης Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,13	0,10	0,03	0,33	0,20	0,13	157,73
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	8,31	4,75	3,56	11,69	5,94	5,76	40,74
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	1,97	0,94	1,02	7,05	3,18	3,87	258,53
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	21,19	11,41	9,78	25,93	13,94	11,99	22,33
Τελείωσαν τη 1 ^η τάξη Γυμνασίου	11,40	6,49	4,90	10,95	6,11	4,83	-3,95
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	38,48	19,34	19,13	29,82	14,50	15,32	-22,49
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10,69	4,54	6,15	9,50	3,87	5,63	-11,15
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	7,84	1,72	6,13	4,74	0,95	3,79	-39,60

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.15: Επίπεδο Εκπαίδευσης Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,26	0,22	0,04	0,54	0,38	0,16	106,44
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	8,43	4,82	3,61	11,36	5,72	5,64	34,75
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,91	1,57	1,35	9,07	4,56	4,50	211,18
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	25,46	13,35	12,11	30,09	15,60	14,49	18,15
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	10,74	5,94	4,80	11,11	6,07	5,04	3,41
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	37,51	17,48	20,03	27,63	12,35	15,29	-26,33
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	9,47	4,07	5,40	7,64	2,99	4,64	-19,36
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	5,21	1,33	3,88	2,57	0,59	1,98	-50,66

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

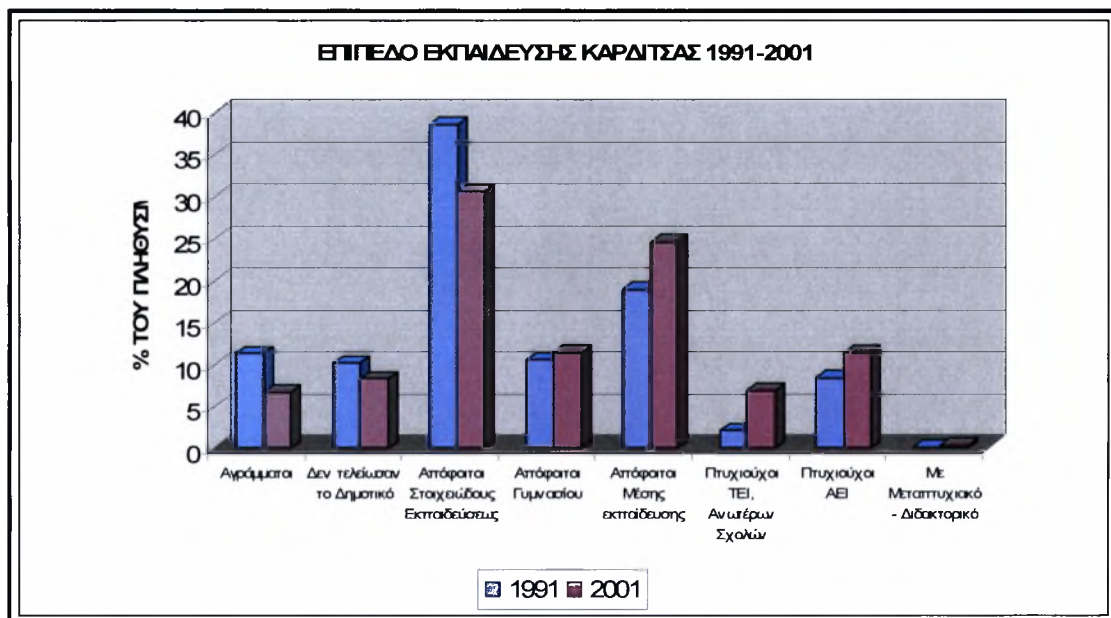
Πίνακας 6.16: Επίπεδο Εκπαίδευσης Βόλου και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,29	0,21	0,08	0,50	0,31	0,19	74,92
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	6,70	3,82	2,88	9,26	4,70	4,56	38,22
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,68	1,72	0,96	8,02	4,41	3,60	199,23
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	23,22	12,24	10,98	28,03	14,64	13,39	20,70
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	11,05	6,06	4,99	12,01	6,60	5,41	8,72
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	39,20	17,92	21,28	30,46	13,57	16,90	-22,30
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10,61	4,27	6,34	8,29	3,13	5,16	-21,93
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	6,25	1,66	4,59	3,44	0,85	2,59	-45,04

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

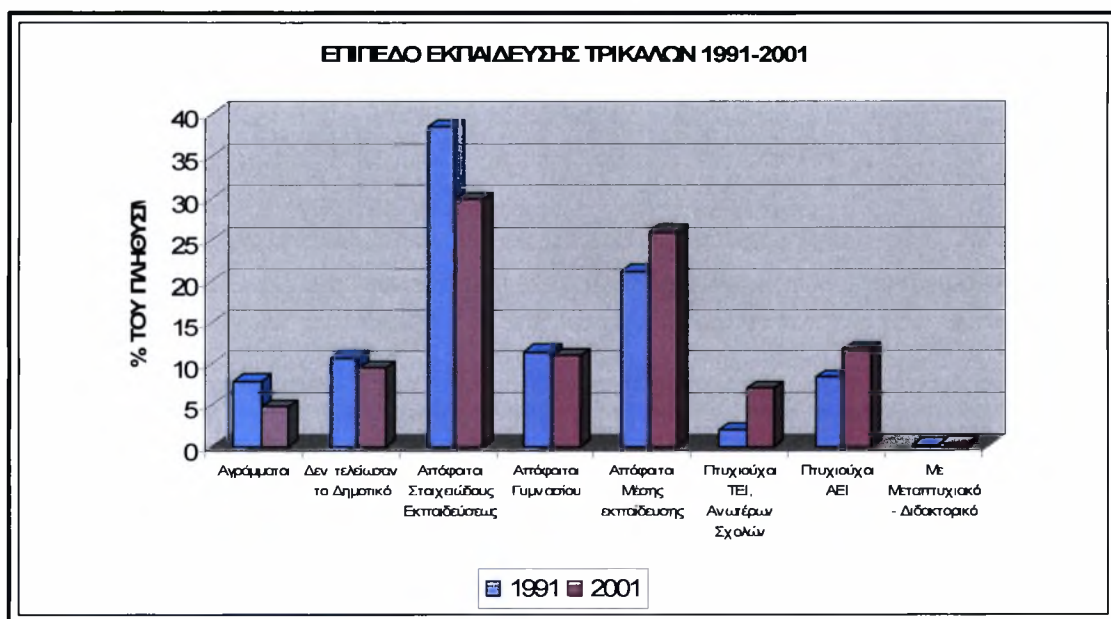
Στη συνέχεια, για μια πιο εποπτική παρουσίαση των παραπάνω αποτελεσμάτων παραθέτουμε και τα αντίστοιχα γραφήματα. Κατόπιν, ακολουθούν τα αντίστοιχα συμπεράσματα και διαπιστώσεις, αναφορικά με τη διαχρονική εξέλιξη του επιπέδου εκπαίδευσης στα τέσσερα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας για το χρονικό διάστημα 1991-2001.

Διάγραμμα 6.19: Επίπεδο Εκπαίδευσης Καρδίτσας 1991-2001



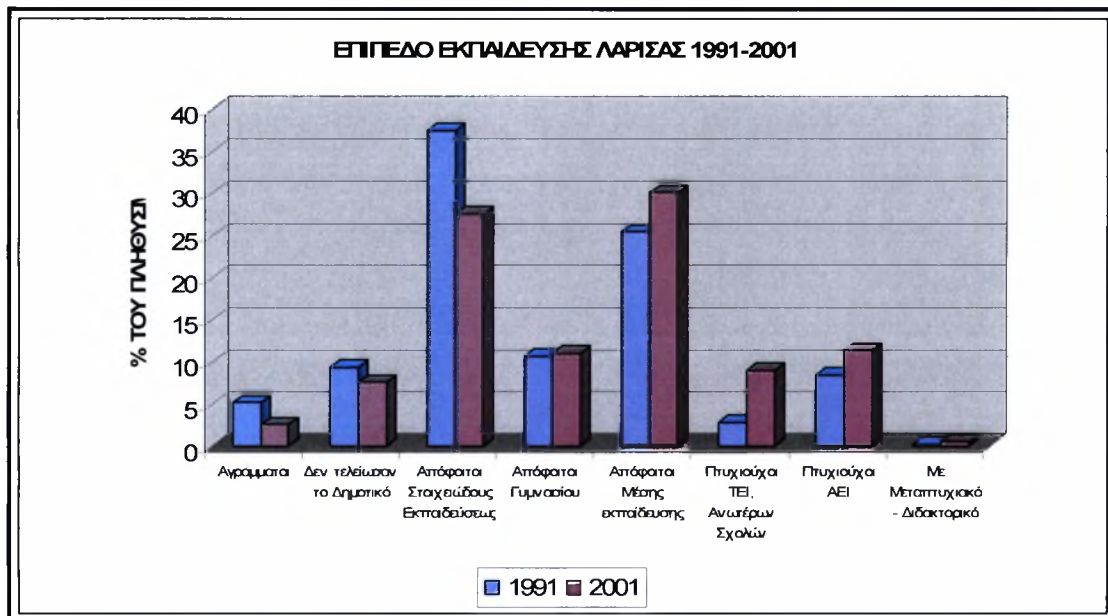
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.20: Επίπεδο Εκπαίδευσης Τρικάλων 1991-2001



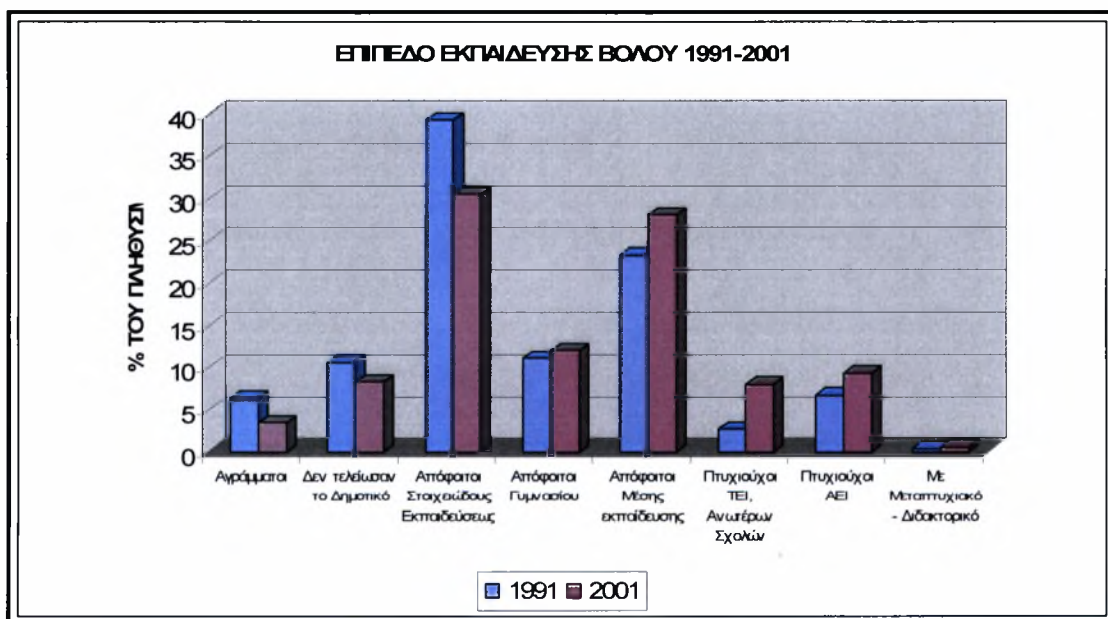
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.21: Επίπεδο Εκπαίδευσης Λάρισας 1991-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.22: Επίπεδο Εκπαίδευσης Βόλου 1991-2001

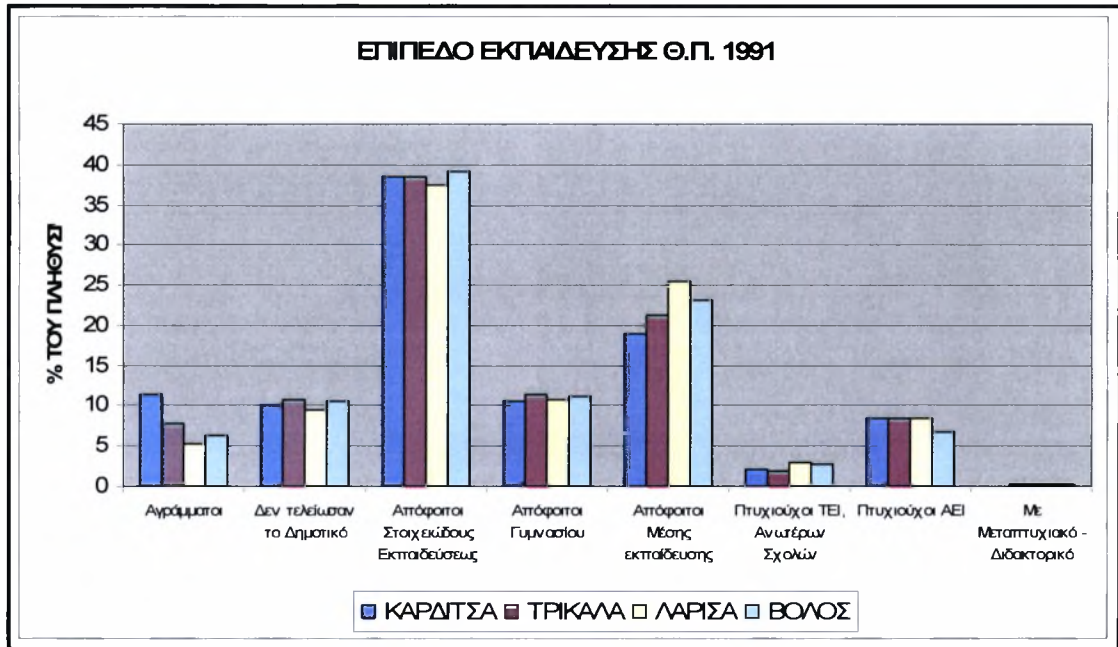


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Παρατηρώντας προσεκτικά τα παραπάνω διαγράμματα και τα αντίστοιχα ποσοστά για τις διάφορες κατηγορίες εκπαίδευσης, είμαστε σε θέση να διατυπώσουμε ορισμένα συμπεράσματα. Από τους παραπάνω πίνακες διαπιστώνουμε ότι για το 2001 η πόλη της Καρδίτσας συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά στη μέση (24,6%) και βασική εκπαίδευση (30,6%), ενώ σημαντικό ποσοστό κατέχουν οι πτυχιούχοι Ανώτατης εκπαίδευσης (11,35%). Ίδιες τάσεις παρατηρούνται και στην πόλη των Τρικάλων, όπου στις αντίστοιχες κατηγορίες

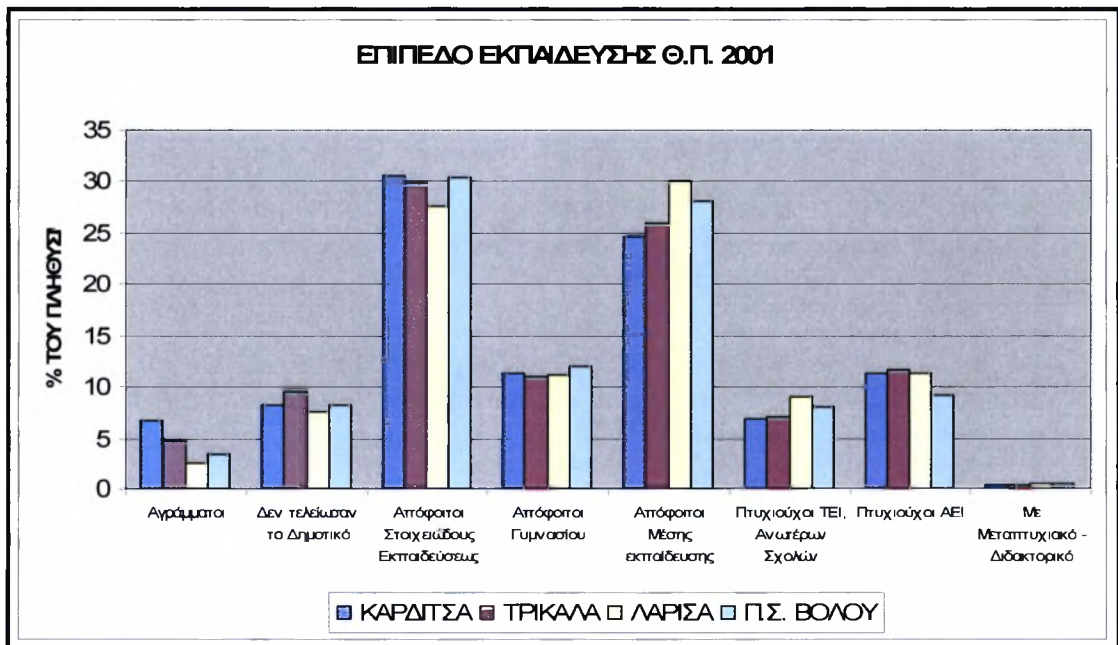
εκπαίδευσης συγκεντρώνει ποσοστά 25,9%, 29,8% και 11,69%. Τα αντίστοιχα στην πόλη της Λάρισας είναι 30%, 27,6% και 11,36%. Τέλος, τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής του Βόλου είναι 28%, 30,4% και 9,26%. Το ενθαρρυντικό και για τις τέσσερις πόλεις της Θεσσαλίας έγκειται στο ότι, για το χρονικό διάστημα 1991-2001 παρατηρείται μια σημαντική αύξηση στα ποσοστά συμμετοχής των κατοίκων με τριτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση και αντίστοιχη μείωση των ποσοστών συμμετοχής των κατοίκων με στοιχειώδη ή καθόλου εκπαίδευση. Αυτό συνεπάγεται μια αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού και για τις τέσσερις πόλεις και μείωση των ποσοστών συμμετοχής των κατώτερων βαθμίδων εκπαίδευσης. Η πόλη της Καρδίτσας παρουσίασε σημαντική ποσοστιαία μεταβολή στην κατηγορία εκπαίδευσης με μεταπτυχιακό-διδασκαλικό (+247%), στους πτυχιούχους ΤΕΙ και ανωτέρων σχολών (+235%), στους πτυχιούχους ΑΕΙ (+35%) και στην κατηγορία των αγραμμάτων (-40%). Στην πόλη των Τρικάλων παρουσιάζονται παρόμοιες τάσεις, όπου στις αντίστοιχες κατηγορίες έχουμε ποσοστά (ποσοστιαίες μεταβολές) της τάξεως 157%, 258%, 40% και -39%. Στην ανατολική πλευρά της Θεσσαλίας, η πόλη της Λάρισας παρουσιάζει ποσοστά (ποσοστιαίες μεταβολές) στις αντίστοιχες κατηγορίες 106%, 211%, 34% και η κατηγορία των αγραμμάτων προσεγγίζει το 2001 τους μισούς σε ποσοστό συμμετοχής σε σχέση με το 1991 (-50% η μεταβολή). Το Η.Σ. του Βόλου στις ίδιες κατηγορίες, εμφανίζει ποσοστιαίες μεταβολές της τάξεως 74%, 199%, 38% και -45% στην κατηγορία των αγραμμάτων. Από τα παραπάνω, η στατιστική επιβεβαίωση έρχεται να επαληθεύσει τα προηγούμενα συμπεράσματα, όπου οι θεσσαλικές πόλεις διαχρονικά, αναβαθμίζουν το ανθρώπινο δυναμικό τους, περιορίζοντας στα ελάχιστα δυνατά επίπεδα, τους αναλφάβητους και τις κατώτερες βαθμίδες εκπαίδευσης. Σε αυτό προφανώς, συντελεί κατά ένα μεγάλο ποσοστό και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με την πληθώρα αναβαθμισμένων τμημάτων ΑΕΙ και ΤΕΙ στις πόλεις της Θεσσαλίας. Έτσι, και με βάση όσα έχουν αναφερθεί, συμπεραίνεται ότι, και οι θεσσαλικές πόλεις έχουν μπει στην τροχιά της οικονομίας της «γνώσης», όπως επιβάλλουν οι διεθνείς εξελίξεις, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και της προσέλκυσης επενδύσεων και υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού. Στη συνέχεια παρατίθενται διαγράμματα με σκοπό τη σύγκριση των πόλεων μεταξύ τους διαχρονικά, με σκοπό την αποκάλυψη ορισμένων βασικών συνιστωσών, που με μια πρώτη ματιά στους στατιστικούς πίνακες δεν γίνεται ορατή.

Διάγραμμα 6.23: Επίπεδο Εκπαίδευσης Θεσσαλικών Πόλεων 1991



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.24: Επίπεδο Εκπαίδευσης Θεσσαλικών Πόλεων 2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Με βάση τη συγκριτική εξέταση του επιπέδου εκπαίδευσης των θεσσαλικών πόλεων για το χρονικό διάστημα 1991-2001, παρατηρούμε ότι, οι πτυχιούχοι ΑΕΙ για Καρδίτσα (8,39%, 11,35%)¹³ και Τρίκαλα (8,31%, 11,69%) και για το 1991 και για το 2001 συγκεντρώνουν μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής, σε σχέση με το Βόλο (6,7%, 9,26%) και

¹³ Για το 1991 και το 2001 αντίστοιχα

παρεμφερές με την πόλη της Λάρισας (8,43%, 11,36%). Αυτό αποτελεί μια σημαντική παρατήρηση, καθώς ειδικά ο Βόλος, φιλοξενεί την πλειοψηφία των πανεπιστημιακών τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και έχει σχετικά μικρότερο ποσοστό από την Καρδίτσα και τα Τρίκαλα σε αυτήν την κατηγορία εκπαίδευσης. Τα μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής των πτυχιούχων ΤΕΙ και ανωτέρων σχολών συγκεντρώνουν ο Βόλος (2,68%, 8,02%)¹⁴ και η Λάρισα (2,91%, 9,07%) σε σύγκριση με Καρδίτσα (2,04%, 6,83%) και Τρίκαλα (1,97%, 7,05%). Το ευαίσθητο πεδίο των αγραμμάτων και αυτών που δεν τελείωσαν τη βασική εκπαίδευση συγκεντρώνεται σε μεγαλύτερα ποσοστά στις πόλεις της δυτικής Θεσσαλίας (Καρδίτσα 1991: 21,41%, 2001: 14,98%, Τρίκαλα 1991: 18,53%, 2001: 14,23%, Λάρισα 1991: 14,68%, 2001: 10,21%, Βόλος 1991: 16,86%, 2001: 11,72%) και για τις δύο υπό μελέτη χρονολογίες (με σχετική μείωση στα ποσοστά των ίδιων πόλεων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω). Οι υπόλοιπες κατηγορίες εκπαίδευσης κυμαίνονται σε παρεμφερή ποσοστά για όλες τις θεσσαλικές πόλεις (βλ. αντίστοιχους πίνακες).

Τέλος, ως προς ανάλυση κατά φύλο, αυτό που παρατηρείται στις πόλεις της δυτικής Θεσσαλίας είναι ότι και για τις δύο χρονολογίες, οι άρρενες υπερисχύουν των γυναικών στα υψηλότερα κλιμάκια της εκπαίδευσης (εκτός από την κατηγορία των ΤΕΙ και ανωτέρων σχολών), ενώ οι γυναίκες υπερисχύουν των ανδρών στα κατώτατα κλιμάκια της εκπαίδευσης. Το ίδιο και για τις πόλεις της ανατολικής Θεσσαλίας, με τη διαφορά ότι οι άνδρες υπερисχύουν και στην κατηγορία των ανωτέρων σχολών και ΤΕΙ. Αυτό κάνει εμφανή μια σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο φύλων, αν και διαχρονικά φαίνεται να εξομαλύνεται κάπως η κατάσταση.

Στη συνέχεια, προκειμένου να προωθηθούν ως δίπολα Βόλος-Λάρισα και Καρδίτσα-Τρίκαλα και να αποκρυπτογραφηθεί η όποια δυναμική χαρακτηρίζει τα εν λόγω δίπολα, παρατίθενται οι αντίστοιχοι πίνακες και τα διαγράμματα, συμπεριλαμβάνοντας τα δύο μητροπολιτικά αστικά κέντρα της χώρας, ώστε να διαπιστώσουμε τις διαφορές που υφίστανται στο επίπεδο εκπαίδευσης. Σε αυτή τη σύγκριση θα συμπεριληφθεί και ο μέσος όρος των αστικών κέντρων ως ενιαίο σύστημα.

¹⁴ Για το 1991 και το 2001 αντίστοιχα

Πίνακας 6.17: Επίπεδο Εκπαίδευσης Διπλόου Καρδίτσας-Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,11	0,08	0,03	0,31	0,20	0,12	187,08
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	8,34	4,71	3,63	11,55	5,89	5,66	38,41
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,00	0,98	1,01	6,95	3,15	3,80	248,39
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	20,25	10,86	9,39	25,36	13,54	11,82	25,22
Τελείωσαν τη 1 ^η τάξη Γυμνασίου	11,02	6,21	4,81	11,13	6,21	4,93	0,96
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	38,52	19,47	19,04	30,14	14,76	15,38	-21,75
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10,46	4,61	5,84	8,99	3,66	5,32	-14,09
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	9,29	2,13	7,16	5,56	1,15	4,41	-40,14

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.18: Επίπεδο Εκπαίδευσης Διπλόου Βόλου-Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,27	0,21	0,06	0,52	0,35	0,17	89,85
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	7,55	4,31	3,24	10,31	5,21	5,10	36,53
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,79	1,64	1,15	8,54	4,49	4,05	205,64
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	24,32	12,79	11,53	29,06	15,11	13,94	19,45
Τελείωσαν τη 1 ^η τάξη Γυμνασίου	10,90	6,00	4,90	11,56	6,33	5,23	6,08
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδύσεως	38,37	17,71	20,66	29,05	12,96	16,09	-24,29
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10,05	4,17	5,88	7,96	3,06	4,90	-20,79
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	5,74	1,49	4,24	3,00	0,72	2,29	-47,66

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.19: Επίπεδο Εκπαίδευσης Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,23	0,18	0,05	0,47	0,31	0,16	102,80
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	7,76	4,42	3,34	10,63	5,39	5,25	36,98
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,58	1,47	1,11	8,12	4,14	3,99	214,90
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	23,23	12,27	10,96	28,09	14,70	13,38	20,90
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	10,93	6,06	4,87	11,45	6,30	5,15	4,72
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαίδευσης	38,41	18,18	20,23	29,34	13,43	15,91	-23,62
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10,16	4,29	5,87	8,23	3,22	5,01	-19,00
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	6,69	1,67	5,03	3,68	0,83	2,84	-45,09

Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001». Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.20: Επίπεδο Εκπαίδευσης Θεσσαλονίκης και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,65	0,46	0,19	1,21	0,75	0,45	85,13
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	8,89	4,82	4,06	11,86	5,77	6,09	33,47
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,52	1,25	1,27	8,72	3,95	4,77	246,15
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	31,02	15,37	15,65	32,97	16,53	16,44	6,29
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	11,16	5,57	5,59	11,19	5,77	5,42	0,28
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαίδευσης	34,09	15,39	18,70	25,79	11,39	14,40	-24,36
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	8,19	3,33	4,86	6,59	2,57	4,02	-19,48
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	3,49	0,94	2,55	1,68	0,47	1,21	-51,93

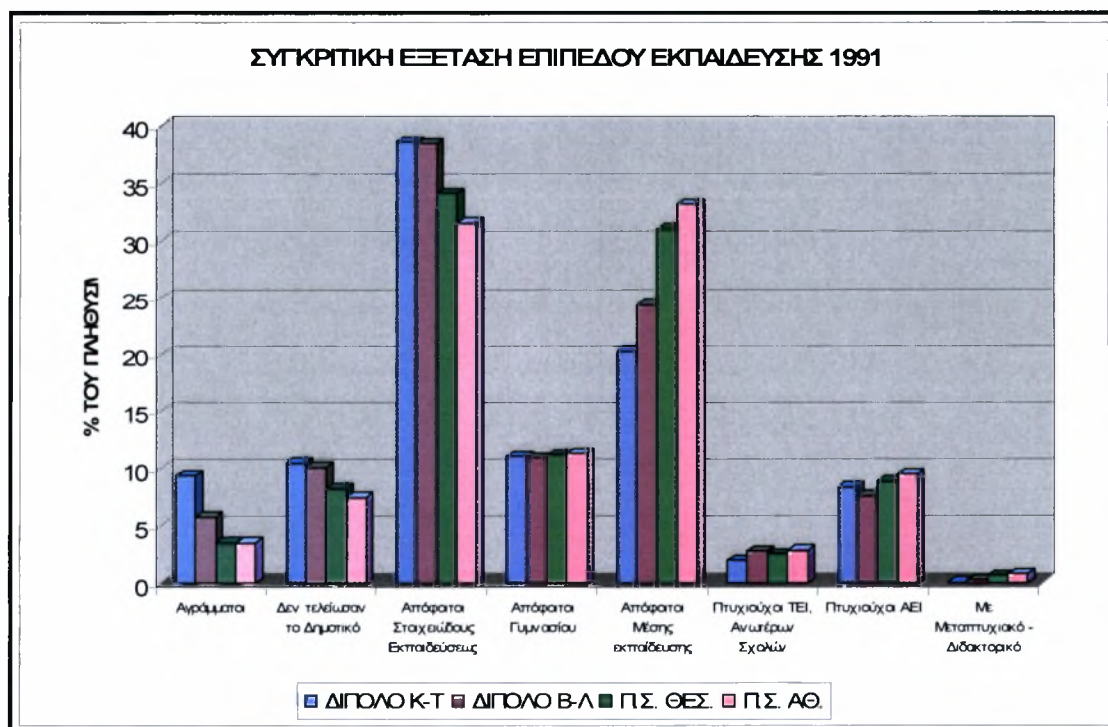
Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001». Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.21: Επίπεδο Εκπαίδευσης Αθήνας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	0,80	0,57	0,23	1,60	1,01	0,59	99,87
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	9,46	5,45	4,01	11,96	6,06	5,89	26,35
Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών	2,84	1,64	1,20	10,10	5,06	5,05	255,88
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	33,14	15,79	17,35	33,84	16,29	17,55	2,12
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	11,27	5,78	5,49	11,16	5,83	5,32	-1,02
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαίδευσης	31,54	14,06	17,48	23,56	10,25	13,30	-25,31
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	7,42	2,99	4,43	5,85	2,23	3,62	-21,18
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	3,52	0,86	2,66	1,94	0,55	1,39	-45,09

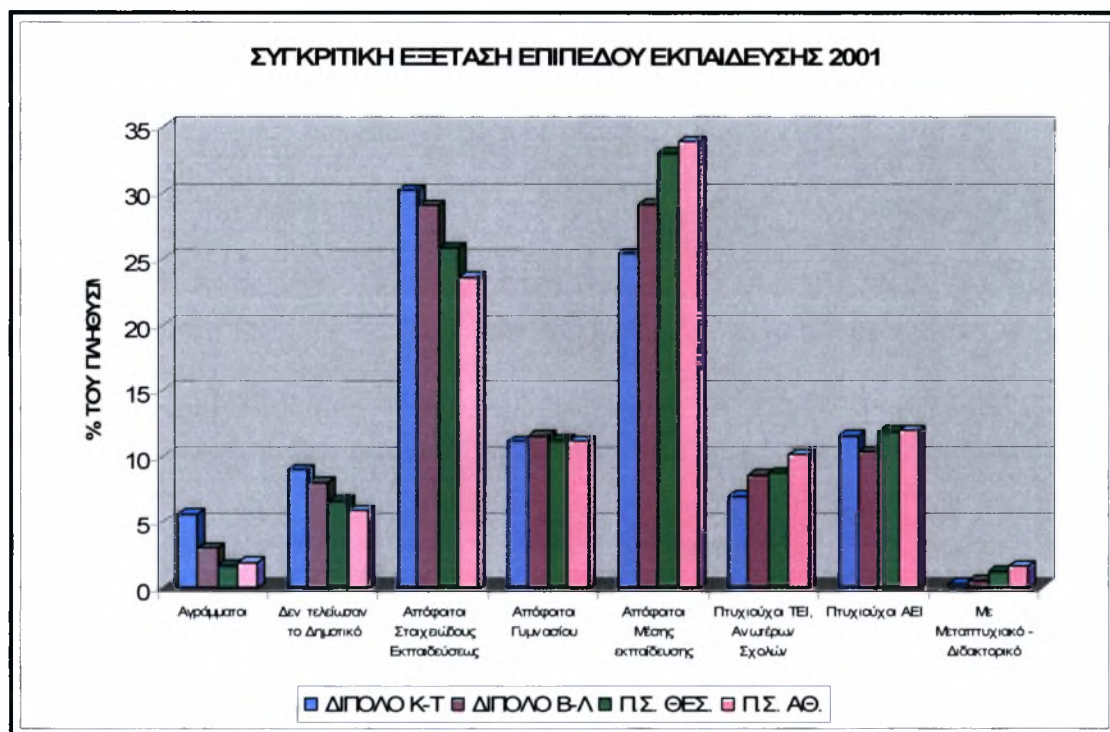
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.25: Συγκριτική Εξέταση Επιπέδου Εκπαίδευσης Διπόλων με Αθήνα και Θεσσαλονίκη 1991



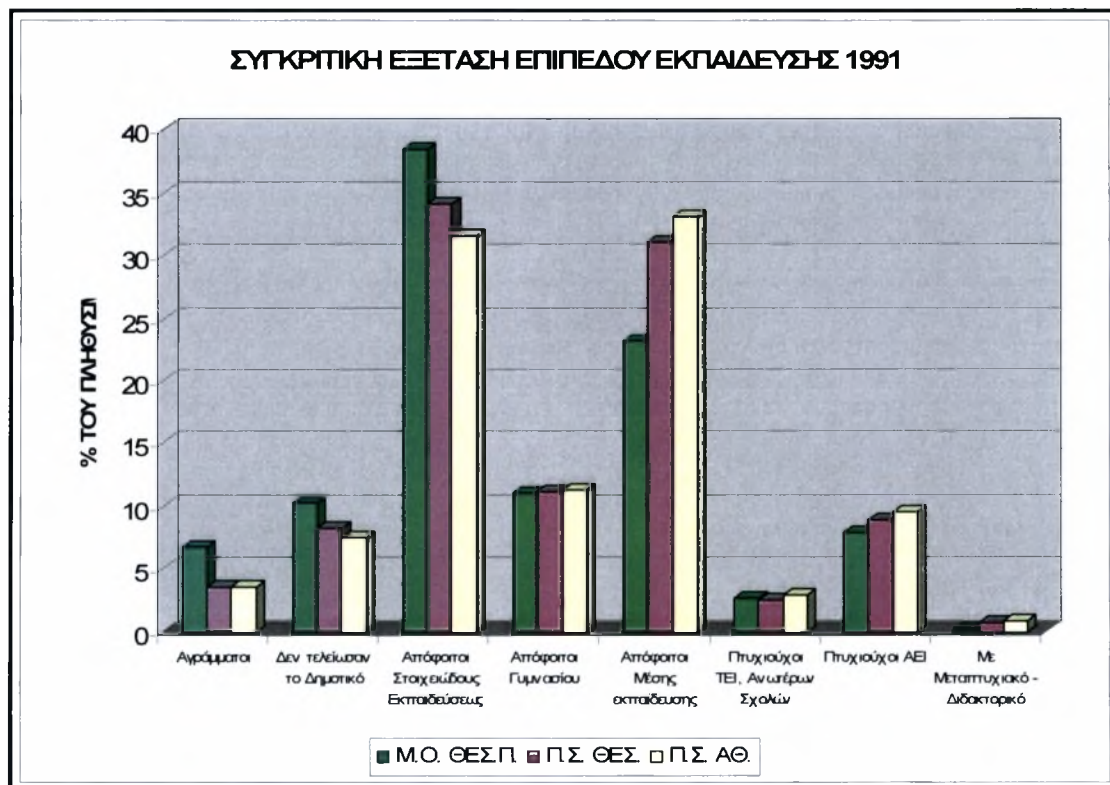
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.26: Συγκριτική Εξέταση Επιπέδου Εκπαίδευσης Διπλών με Αθήνα και Θεσσαλονίκη 2001



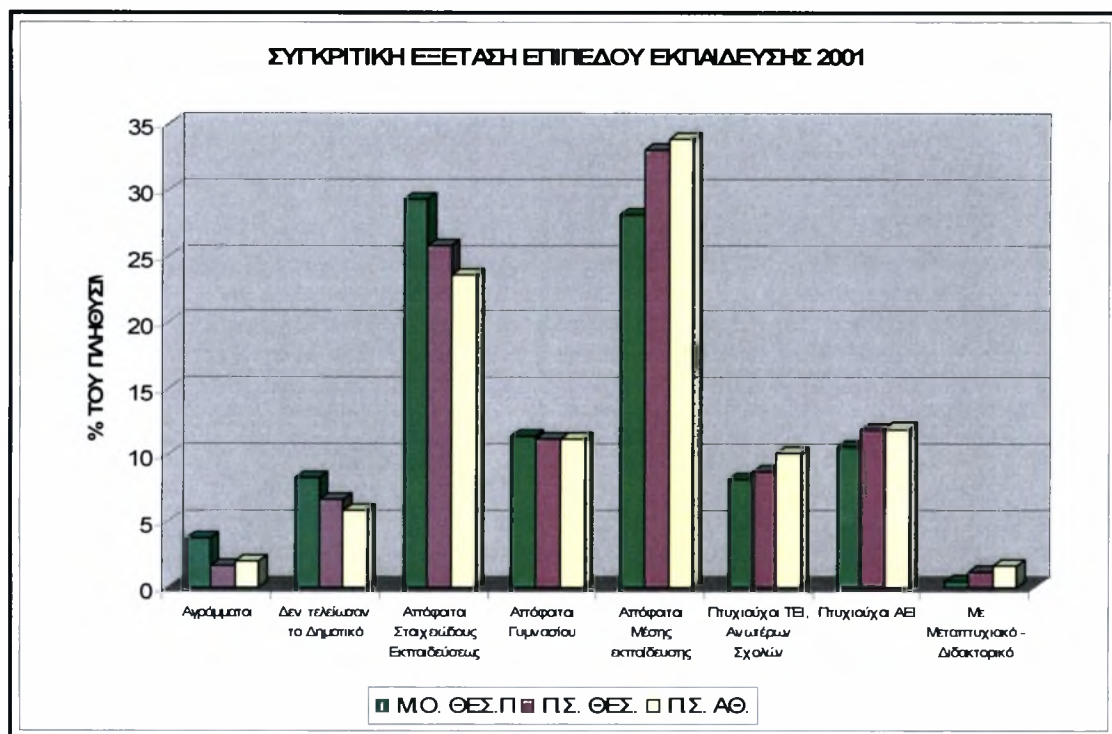
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.27: Συγκριτική Εξέταση Επιπέδου Εκπαίδευσης Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων 1991 με Αθήνα και Θεσσαλονίκη



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.28: Συγκριτική Εξέταση Επιπέδου Εκπαίδευσης Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων με Αθήνα και Θεσσαλονίκη 2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

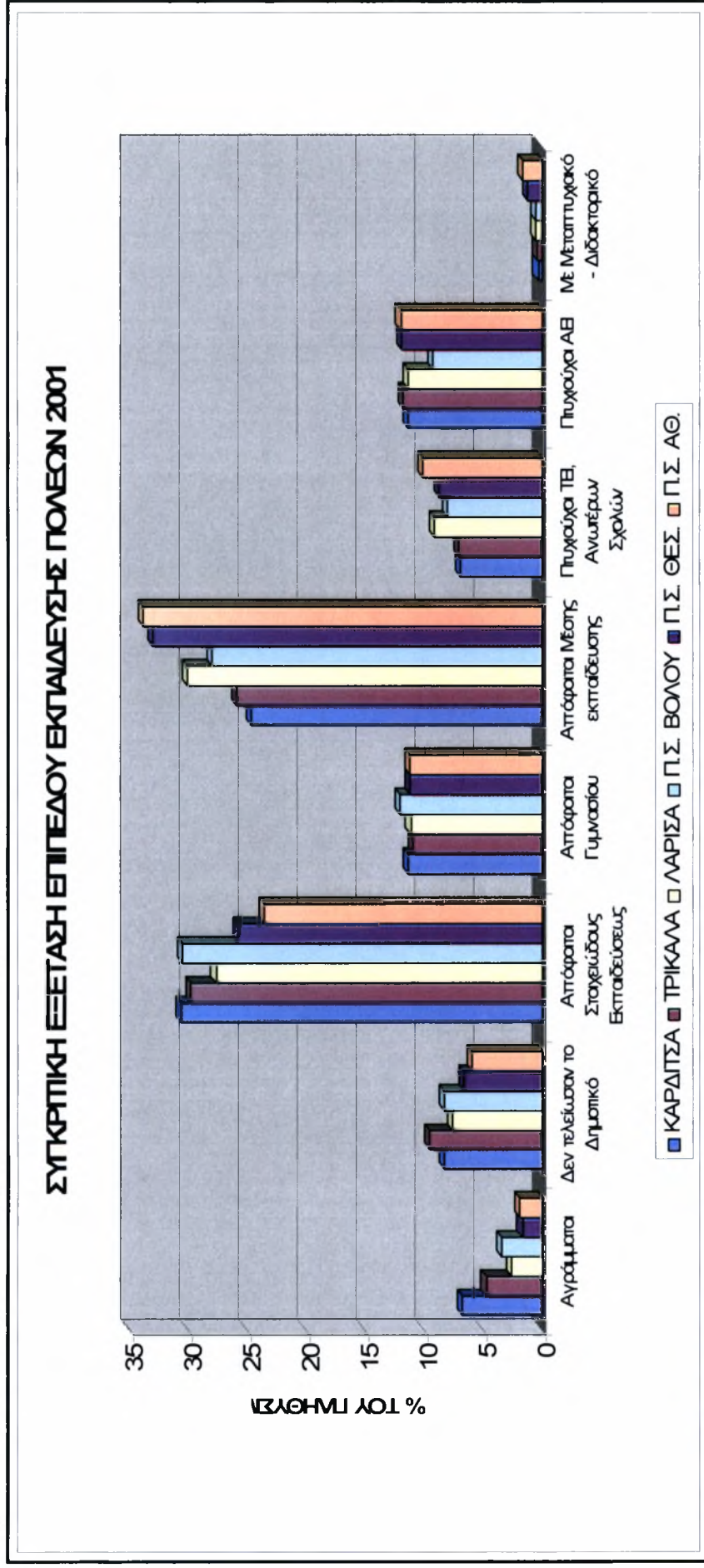
Με βάση την υπόθεση εργασίας για τα δύο δίπολα, θα διατυπωθούν ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τα χαρακτηριστικά τους στην εκπαίδευση, κι έπειτα, θα ακολουθήσει μια συγκριτική εξέταση με Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Έτσι, για το 2001 το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά στη μέση (25,3%) και βασική εκπαίδευση (30,1%), ενώ σημαντικό ποσοστό κατέχουν οι πτυχιούχοι Ανώτατης εκπαίδευσης (11,55%). Οι μεγαλύτερες ποσοστιαίες μεταβολές για το εν λόγω δίπολο παρουσιάζονται στις κατηγορίες «Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών (248,4%)», «Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου (187%)», «Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση) (-40,1%) και «Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών (38,4%)». Για το δίπολο Βόλου-Λάρισας, τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφανίζονται στη μέση (29%) και βασική εκπαίδευση (29%), και ένα σημαντικό ποσοστό κατέχουν οι πτυχιούχοι Ανώτατης εκπαίδευσης (10,3%). Οι μεγαλύτερες ποσοστιαίες μεταβολές για αυτό το δίπολο παρουσιάζονται στις κατηγορίες «Πτυχιούχοι ΤΕΙ, Ανωτέρων Σχολών (205,6%)», «Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου (89,8%)», «Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση) (-47,6%)» και «Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών (36,5%)». Έτσι, με βάση τα σχετικά ποσοστά ανακαλύπτεται μια δυναμική στον τομέα της εκπαίδευσης, όσον αφορά το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων, που σε ορισμένες κρίσιμες κατηγορίες υπερέρχει του έτερου διπόλου. Στο τέλος αυτής της ανάλυσης, σκόπιμο θεωρείται η συγκριτική εξέταση των επιπέδων εκπαίδευσης των θεσσαλικών διπόλων και του μέσου όρου τους, με τα αντίστοιχα των ισχυρών μητροπολιτικών κέντρων της χώρας. Λαμβάνοντας υπόψη τους πίνακες και τα αντίστοιχα διαγράμματα, διαπιστώνουμε ότι το ποσοστό των πτυχιούχων ΑΕΙ των θεσσαλικών διπόλων

(K-T=11,55%, B-Λ=10,31% για το 2001) υπολείπεται του αντίστοιχου της Θεσσαλονίκης (11,86%) και της Αθήνας (11,96%). Γενικά, τα ποσοστά συμμετοχής των ανώτερων βαθμίδων εκπαίδευσης των θεσσαλικών δίπολων (K-T=6,95%, B-Λ=8,54% στους πτυχιούχους ΤΕΙ και ανώτερων σχολών για το 2001) υπολείπονται των αντίστοιχων της Αθήνας (8,72%) και Θεσσαλονίκης (10,1%), ενώ αντίθετα υπερτερούν στα ποσοστά συμμετοχής των κατώτερων βαθμίδων εκπαίδευσης (K-T=14,55%, B-Λ=10,96% για αυτούς που δεν τελείωσαν ούτε τη βασική εκπαίδευση για το 2001, και 8,27% για τη Θεσσαλονίκη και 7,79% για την Αθήνα).

Η εξέταση του επιπέδου εκπαίδευσης κατά φύλο στα δίπολα δίνει –όπως ήταν λίγο έως πολύ αναμενόμενο- τα ίδια αποτελέσματα με αυτά που προηγήθηκαν σε επίπεδο μιας πόλης. Στις υψηλές κατηγορίες εκπαίδευσης κυριαρχούν οι άνδρες (εκτός από την κατηγορία ΤΕΙ και ανώτερες σχολές για το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων, όπου ισχύει το αντίστροφο), ενώ στις κατώτατες υπερیشχύνουν οι γυναίκες. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση της Αθήνας. Μόνο στη Θεσσαλονίκη, για την τελευταία χρονολογία αναφοράς (2001) υπήρξαν ορισμένες διαφοροποιήσεις. Έτσι, οι γυναίκες υπερیشχυναν των ανδρών σε όλα τα υψηλά κλιμάκια εκπαίδευσης, εκτός της κατηγορίας «κάτοχοι Μεταπτυχιακού-Διδακτορικού».

Προχωρώντας στην ανάλυση του επιπέδου εκπαίδευσης στα διάφορα χωρικά επίπεδα, πιο φανερή γίνεται η εικόνα των ανισοτήτων, αν εξετάσουμε το μέσο όρο εκπαίδευσης των θεσσαλικών πόλεων με το αντίστοιχο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Σε αυτό το πλαίσιο, στις ανώτερες βαθμίδες εκπαίδευσης το αστικό σύστημα της Θεσσαλίας υπολείπεται αρκετά από τα αντίστοιχα ποσοστά των μητροπολιτικών κέντρων. Ενδεικτικά, όπως φαίνεται και από τους αντίστοιχους πίνακες το ποσοστό συμμετοχής της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο θεσσαλικό σύστημα ανέρχεται σε 19,22% (πτυχιούχοι ΑΕΙ 10,6%, ΤΕΙ και ανωτέρων σχολών 8,12%, ενώ οι ποσοστιαίες μεταβολές 37% και 214% αντίστοιχα), ενώ της Θεσσαλονίκης σε 21,78% και της Αθήνας σε 23,66% για το 2001. Στον αντίποδα το ποσοστό συμμετοχής αυτών που δεν τελείωσαν τη βασική εκπαίδευση (συν τους αγράμματους) για το θεσσαλικό σύστημα ανέρχεται σε 11,91% (ποσοστιαία μεταβολή -29%), ενώ της Θεσσαλονίκης σε 8,27% και της Αθήνας σε 7,79% για το 2001 (πιο αναλυτικά για τα αντίστοιχα ποσοστά όλων των κατηγοριών εκπαίδευσης, όλων των γεωγραφικών επιπέδων για το 1991 και 2001 βλ. αντίστοιχους πίνακες και γραφήματα). Όλα τα παραπάνω συνηγορούν στο ότι το σύστημα των θεσσαλικών πόλεων έχει στη διάθεση του ανθρώπινο δυναμικό μικρότερης δυναμικότητας από τα αντίστοιχα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (σχετικές τιμές). Αυτό συνεπάγεται ταυτόχρονα μικρότερη ελκυστικότητα επενδύσεων και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, έναντι των δύο ισχυρών πόλεων της Ελλάδας. Έτσι, πλήττεται συνολικά και η ανταγωνιστικότητα του όλου συστήματος. Αν και διαχρονικά, το θεσσαλικό σύστημα παρουσιάζει τάσεις αναβάθμισης του ανθρώπινου δυναμικού του, παρ' όλα αυτά, γίνεται σαφές ότι απαιτούνται περισσότερα βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση (και με τη μορφή διπόλων), προκειμένου να συγκλίνουν σε αυτόν τον τομέα με τα δύο μητροπολιτικά κέντρα και να επιταχύνουν τις προοπτικές μέσο και μακροπρόθεσμης ανάπτυξής του.

Διάγραμμα 6.29: Συγκριτική Εξέταση Επιπέδου Εκπαίδευσης Πόλεων 2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», ίδια επεξεργασία

6.2.5 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Μετά την ανάλυση των δημογραφικών χαρακτηριστικών του αστικού συστήματος της Θεσσαλίας, προχωρούμε στη διατύπωση των ισχυρών σημείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται, η αξιοποίηση των οποίων θα οδηγήσει σε νέα δυναμικότερη αναπτυξιακή ρότα, το όλο αστικό σύστημα, αλλά και την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται. Σε αντιπαραβολή, ο εντοπισμός και η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των αδύνατων σημείων και των απειλών που εντοπίζονται στο εν λόγω σύστημα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη, για να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξή του.

Στα ισχυρά σημεία του υπό μελέτη αστικού συστήματος περιλαμβάνονται η θετική δημογραφική εξέλιξη και το κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος που ενισχύει την τοπική ζήτηση και τη συγκέντρωση στην παραγωγή (οικονομίες κλίμακας, συγκέντρωσης και συσπείρωσης). Επίσης, το αναβαθμισμένο εκπαιδευτικό επίπεδο των κατοίκων των πόλεων, όπου αυξάνονται οι ποσοστιαίες συμμετοχές των υψηλότερων κλιμακίων εκπαίδευσης, με ταυτόχρονη μείωση των κατώτατων κι αυτό συνιστά ένα πολύ σημαντικό γεγονός, θέτοντας ισχυρά θεμέλια προς μια «οικονομία γνώσης». Όλα αυτά, σε συνδυασμό με την ύπαρξη επαρκούς επιστημονικού (και εξειδικευμένου) δυναμικού, θέτει τις βάσεις για μια δυναμικότερη και ανταγωνιστικότερη αναπτυξιακή πορεία του συστήματος, με ταυτόχρονη αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των πόλεων. Από την άλλη, η διαφοροποίηση του εκπαιδευτικού επιπέδου μεταξύ ανδρών και γυναικών οδηγούν σε ανισότητες που δεν συνάδουν με τα νέα αναπτυξιακά πρότυπα που θεσπίζονται σε εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο. Επίσης, οι παρουσιαζόμενες τάσεις γήρανσης του πληθυσμού υπονομεύουν μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα του συστήματος, κι αυτό πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη.

Με βάση τα παραπάνω, οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται για το εν λόγω σύστημα και τα χαρακτηριστικά του, είναι η προσέλκυση επενδύσεων λόγω υψηλού μορφωτικού επιπέδου του εργατικού δυναμικού, αλλά και η αξιοποίηση του Πανεπιστημίου και του ΤΕΙ με πολλαπλούς τρόπους (εκπαιδευτικούς, ερευνητικούς, συνεργασίες με τοπικές επιχειρήσεις κ.λπ.). Τέλος, υφίστανται και ορισμένοι κίνδυνοι που πρέπει να αντιμετωπιστούν έγκαιρα και με τον αποτελεσματικότερο τρόπο. Αυτοί είναι, η υστέρηση σε ανθρώπινο δυναμικό και οι κίνδυνοι μετανάστευσης (ιδιαίτερος του επιστημονικού) προς τα μητροπολιτικά κέντρα, αλλά και η δυνητική δημιουργία εκπαιδευτικού διαχωρισμού μεταξύ ανδρών και γυναικών, που αναπόφευκτα μπορούν να οδηγήσουν σε μείωση της επενδυτικής ελκτικότητας του συστήματος και υποβάθμισης του επιπέδου ευημερίας του.

Πίνακας 6.22: SWOT Δημογραφικών και Εκπαιδευτικών χαρακτηριστικών του αστικού συστήματος

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Θετική δημογραφική εξέλιξη και κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος που ενισχύει την τοπική ζήτηση και τη συγκέντρωση στην παραγωγή (οικονομίες κλίμακας, συγκέντρωσης και συσπείρωσης) • Αναβαθμισμένο εκπαιδευτικό επίπεδο με σημαντικές τάσεις βελτίωσης • Ύπαρξη επαρκούς επιστημονικού δυναμικού, καθώς και εξειδικευμένου με σημαντική βιομηχανική και αγροτική παράδοση 	<ul style="list-style-type: none"> • Η δημογραφική δυναμική βασίζεται κυρίως στην πληθυσμιακή δυναμική του διπόλου Βόλου-Λάρισας • Διαφοροποίηση εκπαιδευτικού επιπέδου μεταξύ ανδρών και γυναικών με τάσεις εξομάλυνσης • Τάσεις γήρανσης του πληθυσμού υπονομεύοντας μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα του συστήματος

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Προσέλκυση επενδύσεων λόγω υψηλού μορφωτικού επιπέδου του εργατικού δυναμικού • Η ύπαρξη του Πανεπιστημίου και του ΤΕΙ 	<ul style="list-style-type: none"> • Υστέρηση σε ανθρώπινο δυναμικό και κίνδυνοι μετανάστευσης προς τα μητροπολιτικά κέντρα, επιδεινώνοντας την υπάρχουσα κατάσταση • Δημιουργία εκπαιδευτικού διαχωρισμού μεταξύ ανδρών και γυναικών • Μείωση της επενδυτικής ελκτικότητας του συστήματος

6.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

6.3.1 Εισαγωγή

Στην ενότητα αυτή θα αναλυθούν τα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά των θεσσαλικών αστικών κέντρων, καθώς οι παράγοντες αυτοί είναι νευραλγικής σημασίας, για την κοινωνικοοικονομική ανέλιξη και τις αναπτυξιακές προοπτικές του αστικού συστήματος. Ορισμένα μεγέθη αναλύονται σε επίπεδο νομού, αφού δεν υπάρχουν τα αντίστοιχα δεδομένα στο γεωγραφικό επίπεδο των πόλεων. Τα υπό ανάλυση κοινωνικοοικονομικά μεγέθη συνίστανται στο επίπεδο ανάπτυξης των εκάστοτε πόλεων, στη διάρθρωση της οικονομίας τους (τομεακή διάρθρωση προϊόντος, τομεακή και κλαδική σύνθεση απασχόλησης), στην επιχειρηματική δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στα διάφορα χωρικά επίπεδα, καθώς και στην εξέταση και ανάλυση του ανθρώπινου δυναμικού, της απασχόλησης και της ανεργίας.

6.3.2 Επίπεδο Ανάπτυξης

Ο βασικότερος δείκτης αξιολόγησης του μεγέθους και της αποτελεσματικότητας μιας οικονομίας είναι το ΑΕΠ, το οποίο προσδιορίζει την αξία των αγαθών και των υπηρεσιών που παράγονται σε μια οικονομία σε ετήσια βάση, ενώ ο πλέον συνήθης δείκτης αξιολόγησης οικονομικών διαφορετικών χωρικών ενοτήτων είναι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Σε αυτήν την ενότητα θα μελετηθεί το ΑΕΠ των τεσσάρων πρωτευουσών των νομών της Θεσσαλίας για το 1991 και το 2001. Έτσι, θα παρακολουθήσουμε τη διαχρονική εξέλιξη του ΑΕΠ των πόλεων (και του μέσου όρου του συστήματος), τη δυναμικότητα των δύο διπόλων και όλα αυτά θα αντιπαρατεθούν προς σύγκριση με τα ισχυρότερα αστικά κέντρα της χώρας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Η ανάλυση λοιπόν, θα ξεκινήσει με την παράθεση των στοιχείων των ΑΕΠ των πόλεων και στη συνέχεια των ΑΕΠ κατά κεφαλήν, για να διαπιστώσουμε το επίπεδο ευημερίας των πόλεων (για το 1991 και το 2001).

Πίνακας 6.23: ΑΕΠ Πόλεων (σε εκ. ΜΑΔ)

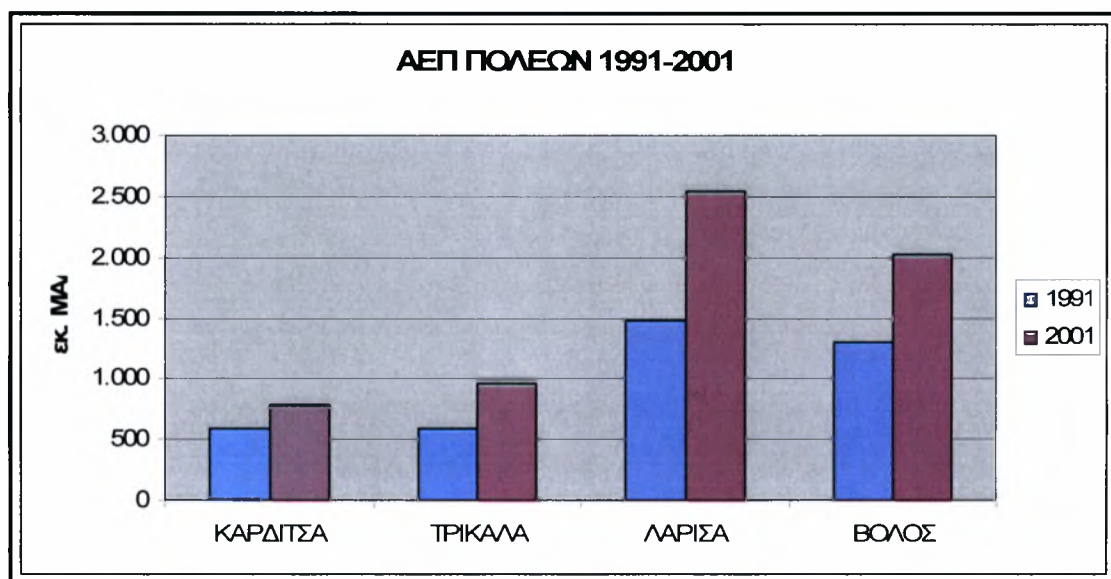
ΠΟΛΕΙΣ	1991	2001	Μεταβολή 1991-2001 (%)
ΚΑΡΔΙΤΣΑ	586,12	780,22	33,12
ΤΡΙΚΑΛΑ	587,66	965,39	64,28
ΛΑΡΙΣΑ	1.478,97	2.536,39	71,50
ΒΟΛΟΣ	1.304,47	2.021,23	54,95
ΔΙΠΟΛΟ Κ-Τ	1.173,78	1.745,61	48,72
ΔΙΠΟΛΟ Β-Λ	2.783,44	4.557,62	63,74
Μ.Ο. ΘΕΣ. Π.	989,31	1.575,81	59,28
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	7.524,31	15.225,94	102,36
ΑΘΗΝΑ	30.781,84	54.821,94	78,10

Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Ανάμεσα στις τέσσερις θεσσαλικές πόλεις, η Λάρισα είναι η πόλη με το μεγαλύτερο ΑΕΠ (σε εκ. ΜΑΔ) και για το 1991 και για το 2001. Ακολουθεί ο Βόλος κι έπειτα τα

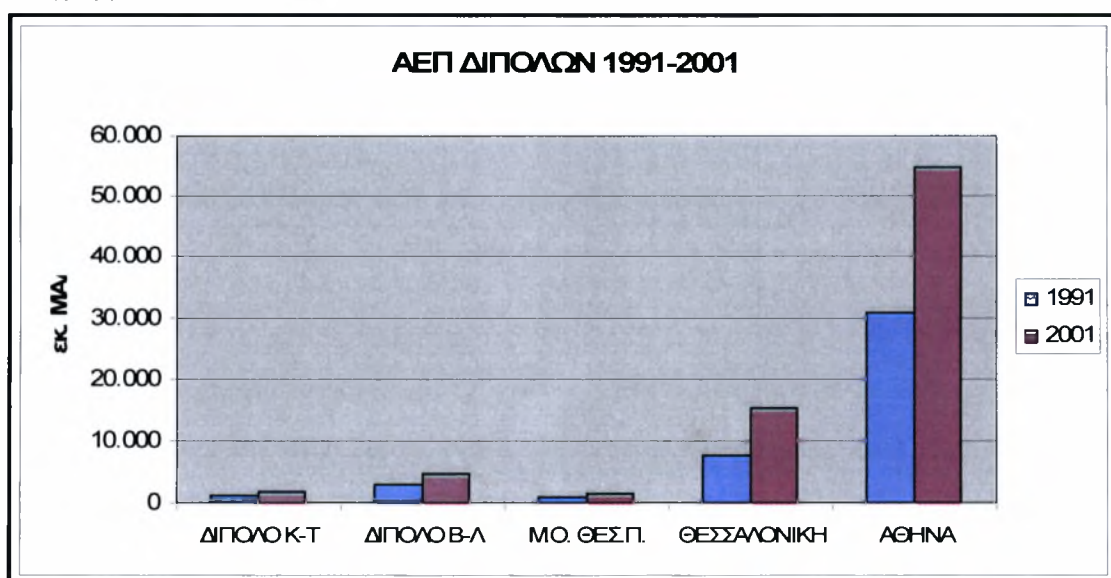
Τρίκαλα και η Καρδίτσα. Η Λάρισα είναι και αυτή που έχει εμφανίσει τη μεγαλύτερη μεταβολή ανάμεσα στα δύο χρονικά διαστήματα (71,5%). Έπειτα, στο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ ακολουθεί η πόλη των Τρικάλων (64,28%), του Βόλου (54,95%) και τέλος, της Καρδίτσας (33,12%). Αν τώρα, εισέλθουμε σε ένα ανώτερο γεωγραφικό επίπεδο (δίπολα), απεικονίζεται μια μεγάλη διαφορά δυναμικότητας ανάμεσα στα δύο θεσσαλικά δίπολα και των μητροπολιτικών κέντρων. Αυτό όμως, είναι αναμενόμενο, καθώς τα παραγωγικά και πληθυσμιακά μεγέθη ανάμεσα τους διαφέρουν. Ως προς αυτό, η σύγκριση θα επιτευχθεί με βάση σχετικά μεγέθη, όπως το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, που θα απεικονίσουν και τις διαφορές ανάμεσα στα επίπεδα ευημερίας μεταξύ των πόλεων. Ο μέσος όρος του ρυθμού αύξησης του ΑΕΠ του όλου θεσσαλικού συστήματος ανέρχεται σε ποσοστό της τάξης του 59,28%.

Διάγραμμα 6.30: ΑΕΠ Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001



Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.31: ΑΕΠ Διπόλων 1991-2001



Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.24: ΑΕΠ κατά κεφαλήν Πόλεων (ΜΑΔ)

ΠΟΛΕΙΣ	1991	2001	Μεταβολή 1991-2001 (%)
ΚΑΡΔΙΤΣΑ	16.202,17	20.652,40	27,47
ΤΡΙΚΑΛΑ	11.988,89	18.607,07	55,20
ΛΑΡΙΣΑ	12.927,04	20.114,85	55,60
ΒΟΛΟΣ	11.191,98	16.173,69	44,51
ΔΙΠΟΛΟ Κ-Τ	13.778,93	19.468,93	41,29
ΔΙΠΟΛΟ Β-Λ	12.051,32	18.153,06	50,63
Μ.Ο. ΘΕΣ.Π.	13.077,52	18.887,01	44,42
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	10.264,60	19.691,40	91,84
ΑΘΗΝΑ	10.464,13	18.075,30	72,74

Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

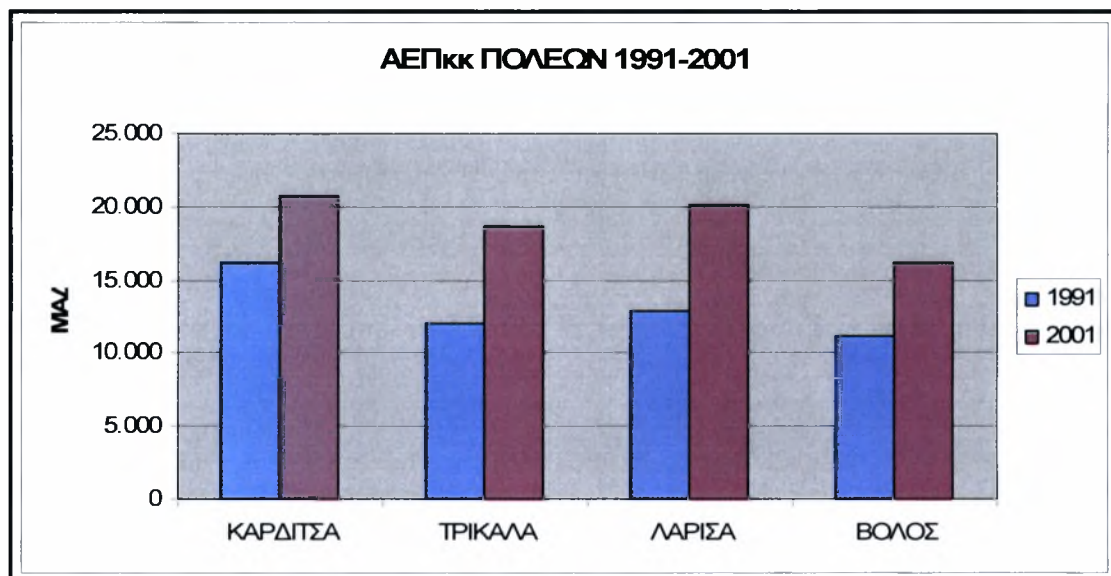
Ως προς το κατά κεφαλήν ΑΕΠ¹⁵ το οικονομικό τοπίο είναι αρκετά διαφοροποιημένο. Για το 1991, μεταξύ των θεσσαλικών πόλεων, η Καρδίτσα (16.202 ΜΑΔ) έρχεται 1^η στην κλίμακα της ιεραρχίας του ΑΕΠκκ. Ακολουθεί η Λάρισα (12.927 ΜΑΔ), τα Τρίκαλα (11.988 ΜΑΔ) και τέλος, ο Βόλος (11.191 ΜΑΔ). Το 2001, δεν υπήρξαν ανακατατάξεις ως προς την κλίμακα της ιεραρχίας. Έτσι, στην 1^η θέση βρίσκεται η Καρδίτσα (20.652 ΜΑΔ, μεταβολή 27,47%), έπειτα η Λάρισα (20.114 ΜΑΔ, μεταβολή 55,6%), στη συνέχεια τα Τρίκαλα (18.607 ΜΑΔ, μεταβολή 55,2%) και τέλος, ο Βόλος (16.173 ΜΑΔ, μεταβολή 44,5%). Σε ανώτερη γεωγραφική κλίμακα, το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων (19.468 ΜΑΔ, μεταβολή 41,29%) έχει μεγαλύτερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ από το άλλο θεσσαλικό δίπολο (18.153 ΜΑΔ, μεταβολή 50,63%), καθώς και από το αντίστοιχο μέγεθος της Αθήνας (18.075 ΜΑΔ), αλλά όχι από αυτό της Θεσσαλονίκης (19.691 ΜΑΔ). Τέλος, το θεσσαλικό σύστημα (μέσος όρος) έχει μεγαλύτερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ (18.887 ΜΑΔ, μεταβολή 44,42%) από αυτό της Αθήνας, αλλά όχι από το αντίστοιχο της Θεσσαλονίκης. Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι, το θεσσαλικό αστικό σύστημα εμφανίζει σημαντικούς ρυθμούς μεγέθυνσης του ΑΕΠκκ (πολύ μικρότερους όμως, από τους αντίστοιχους της Αθήνας -72,74%- και της Θεσσαλονίκης -91,84%-, που αναδεικνύει τη διαφορά δυναμικότητας), αφού οι ποσοστιαίες αυξήσεις κυμαίνονται από 27 έως 55 % περίπου, για το χρονικό διάστημα 1991-2001, και αυτό αποτελεί ένδειξη βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων των εν λόγω πόλεων. Τέλος, αυτό που πρέπει να σχολιαστεί είναι ότι, οι θεσσαλικές πόλεις διαθέτουν ΑΕΠκκ μεγαλύτερο της περιφέρειας Θεσσαλίας¹⁶ (8.908,4 για το 1991 και 13.539,0 για το 2001) και της χώρας (9.249,2 για το 1991 και 15.093,4 για το 2001) και μικρότερο από το αντίστοιχο της ΕΕ (15.478,0 για το 1991 και 23.155,0 για το 2001) για την προαναφερόμενη χρονική περίοδο εξέτασης. Ενθαρρυντικό θεωρείται το γεγονός ότι, οι θεσσαλικές πόλεις κινούνται με

¹⁵ Το ΑΕΠκκ σε επίπεδο νομού έχει ως εξής: Μαγνησία 14.520, Λάρισα 13.582, Τρίκαλα 12.663 και Καρδίτσα 12.732, σε ΜΑΔ (<http://www.magnesia.gr>). Έτσι, η διαφοροποιημένη κατάσταση σε επίπεδο πόλεων πιθανόν να οφείλεται σε ένα δεδομένο και σταθερό μέγεθος υπηρεσιών (δημόσιες-νομαρχία, δήμος κ.λπ.) που παράγουν ένα σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ, ανεξαρτήτως πληθυσμού. Γι' αυτό και η Καρδίτσα παρουσιάζεται ως η πόλη με το υψηλότερο ΑΕΠκκ, κάτι που δεν ισχύει σε επίπεδο νομού ή με βάση το ΣΔΕΑ (βλ. παρακάτω)

¹⁶ Στατιστικά στοιχεία από το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005

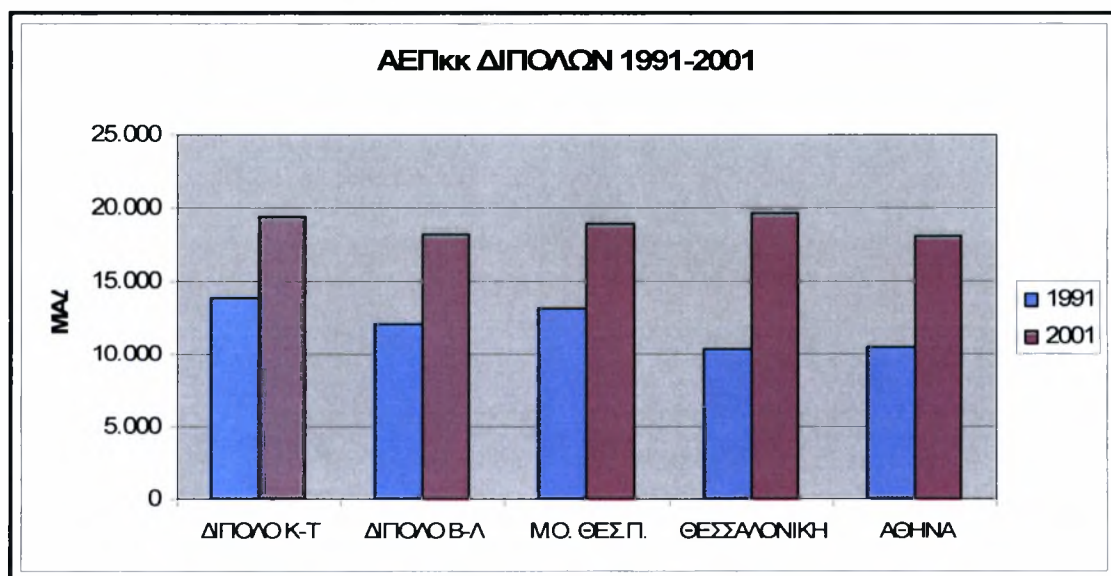
ικανοποιητικό ρυθμό ως προς τη μεγέθυνση του ΑΕΠ σε επίπεδο χώρας, αλλά υστερούν ως προς τους ρυθμούς σύγκλισης με το μέσο όρο της ΕΕ (κάτι που παρατηρείται στην πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων). Αυτό πρέπει προφανώς, να ενεργοποιήσει και τις αντίστοιχες πολιτικές για την ανάπτυξη των πόλεων, με καινοτόμες ενέργειες, προκειμένου να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να μειώσουν τη ψαλίδα με το μέσο όρο της ΕΕ.

Διάγραμμα 6.32: ΑΕΠκκ Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001



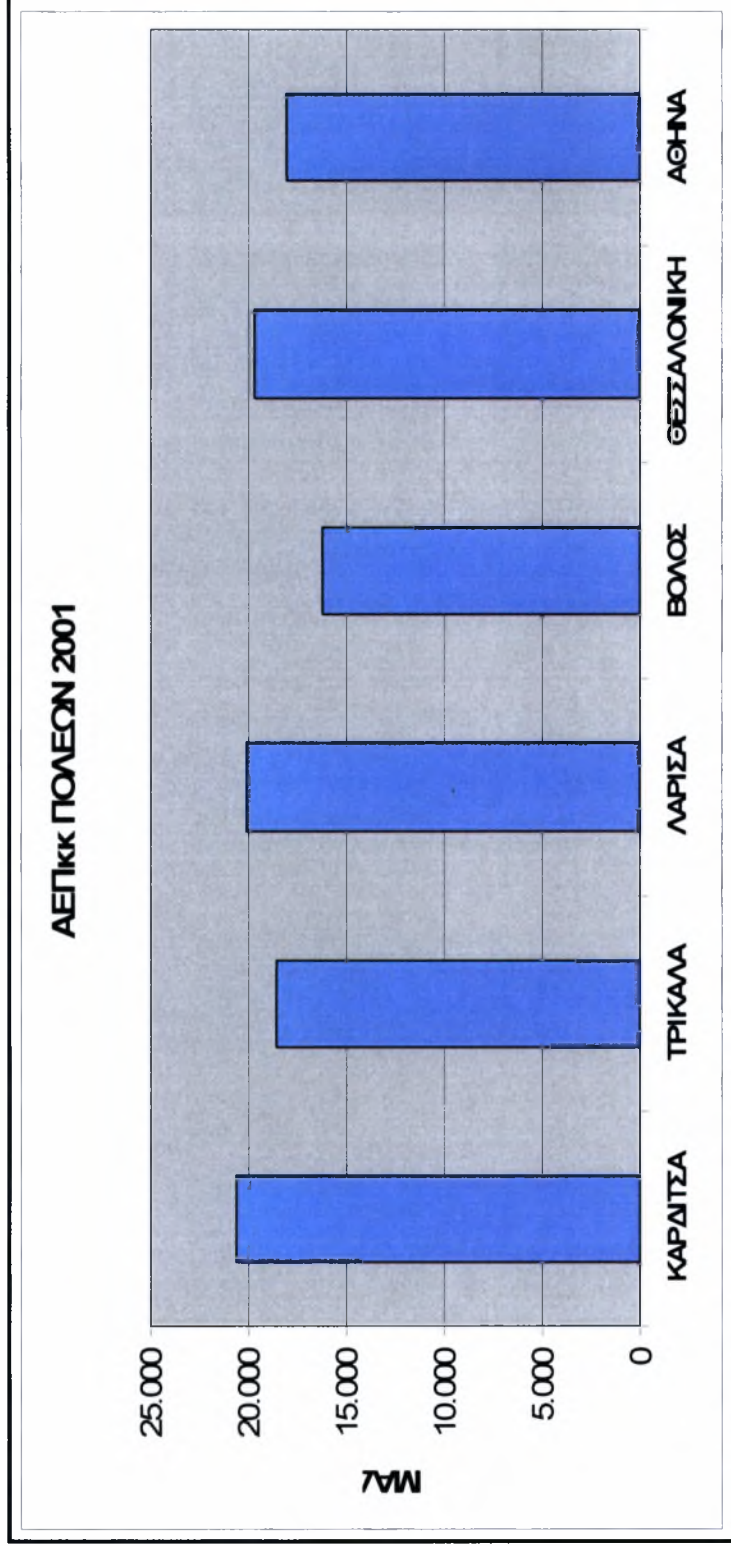
Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.33: ΑΕΠκκ Διπόλων 1991-2001



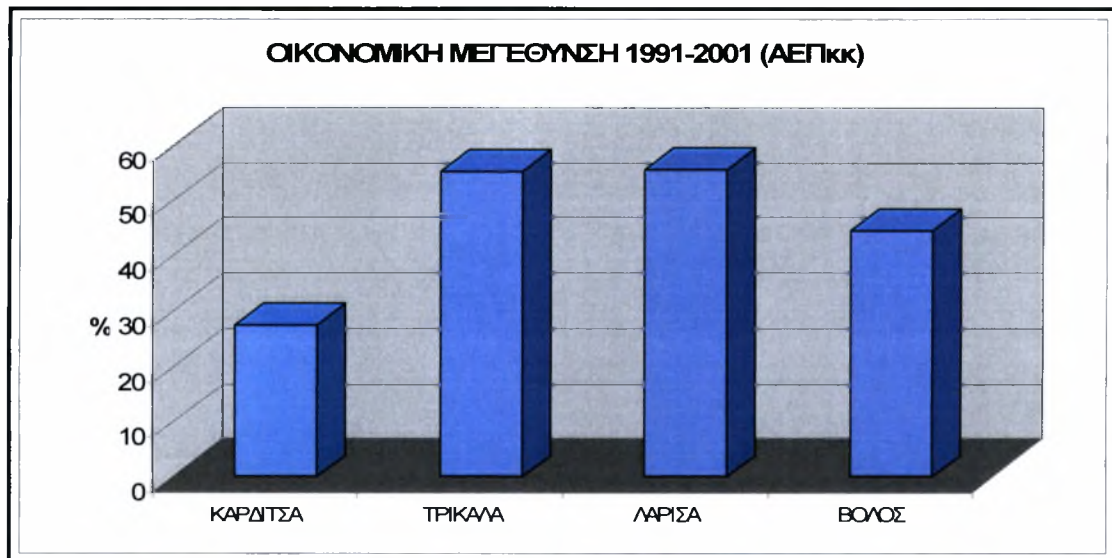
Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.34: ΑΕΠικκ Πόλεων 2001



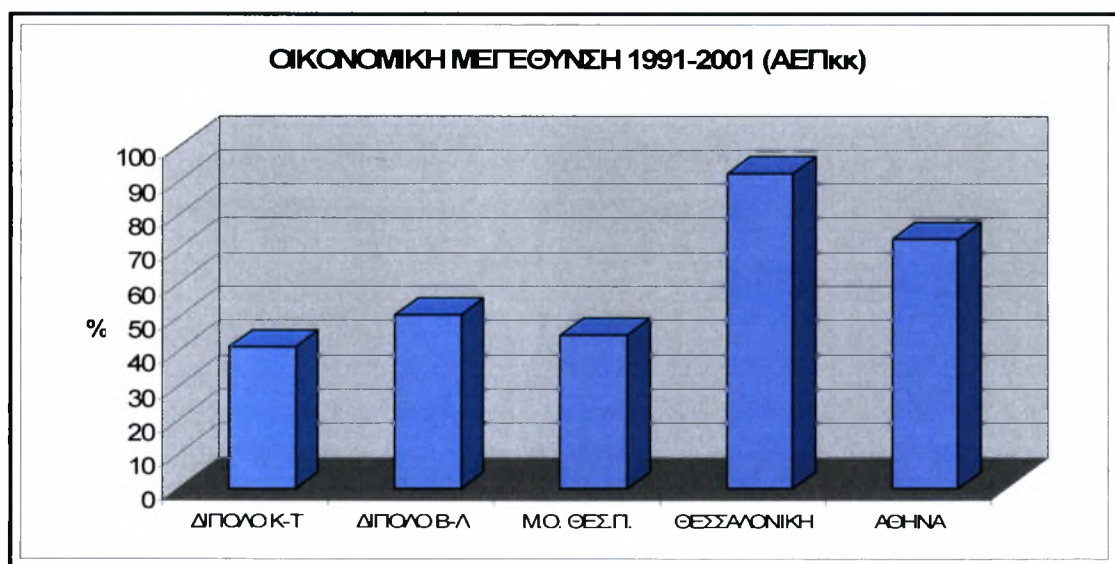
Πηγή: Αρβανιτιδής & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.35: Οικονομική Μεγέθυνση Θεσσαλικών Πόλεων (ΑΕΠκκ) 1991-2001



Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.36: Οικονομική Μεγέθυνση Διπόλων και Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων (ΑΕΠκκ) 1991-2001



Πηγή: Αρβανιτίδης & Πετράκος, 2008, Ιδία επεξεργασία

Παρ' όλα αυτά, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, είναι ο μόνος και απόλυτος δείκτης μέτρησης του επιπέδου ευημερίας. Γι' αυτό το λόγο, σκόπιμο θεωρείται να προστεθεί μια ανάλυση –μικρής έκτασης-, που θα περιλαμβάνει ένα σύνολο μεταβλητών που προσδιορίζουν το επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας. Αυτό το σύνολο συνοψίζεται σε έναν συνθετικό δείκτη¹⁷ ευημερίας και ανάπτυξης, μεθοδολογία που έχουν εφαρμόσει οι Πετράκος και Ψυχάρης. Τα στοιχεία αυτά δεν είναι διαθέσιμα σε επίπεδο πόλεων, οπότε μια

¹⁷ Για τις μεταβλητές που περιλαμβάνει ο ΣΔΕΑ (π.χ. Ι.Χ. ανά 100 κατοίκους, εισοδήματα κ.λπ.) βλέπε Πετράκος και Ψυχάρης, 2004, «Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα».

προσέγγιση σε επίπεδο νομού -που αντικατοπτρίζουν σε μεγάλο βαθμό και τις συνθήκες στις πόλεις-, θεωρείται ικανοποιητική.

Πίνακας 6.25: Σύνθετος Δείκτης Ευημερίας και Ανάπτυξης – Κατάταξη Νομών

Κατάταξη σε επίπεδο νομού	ΣΔΕΑ – ΣΕΝΑΡΙΟ 1	ΣΔΕΑ – ΣΕΝΑΡΙΟ 2
Καρδίτσα	46	48
Τρίκαλα	33	32
Λάρισα	21	23
Μαγνησία	7	9
Θεσσαλονίκη	2	2
Αττική	1	1

Πηγή: Πετράκος & Ψυχάρης, 2004

Έτσι, με βάση την ανάλυση που έχουν πραγματοποιήσει οι Πετράκος και Ψυχάρης, υπολογίζοντας ένα σύνολο μεταβλητών που προσδιορίζουν το επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας κάθε νομού, έχει προκύψει η παραπάνω κατάταξη που φαίνεται στον πίνακα. Έτσι, οι νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης κατέχουν την πρωτοκαθεδρία στο επίπεδο ευημερίας και ανάπτυξης (1^η και 2^η θέση). Ακολουθεί ο νομός Μαγνησίας που φιλοξενεί την πόλη του Βόλου στην 7^η και 9^η θέση στα δύο σενάρια που υιοθετούν, η Λάρισα στην 21^η και 23^η θέση αντίστοιχα, τα Τρίκαλα στην 33^η και 32^η και τέλος, η Καρδίτσα στην 46^η και 48^η θέση αντίστοιχα, από τις τελευταίες σε όλη την Ελλάδα.

Αυτή η ανάλυση είχε ως στόχο να καταδείξει με μια πιο ρεαλιστική μορφή την κατά το δυνατόν πραγματική κατάταξη των επιπέδων ευημερίας των διαφόρων πόλεων¹⁸, καθώς το επίπεδο ευημερίας και ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών εξαρτάται από ένα σύνολο παραγόντων και όχι αποκλειστικά και μόνο, με κριτήριο το ΑΕΠκκ. Έτσι, αποτυπώνονται και διάφορες αποκλίσεις που οφείλονται σε στατιστικές στρεβλώσεις του ΑΕΠ και άλλων παραγόντων, που δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη στη μέτρηση αποκλειστικά του ΑΕΠ (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004) (όπως έχει εμφανίσει την πόλη της Καρδίτσας ως την πιο ευημερούσα περιοχή, ενώ ο νομός σύμφωνα με το ΣΔΕΑ τοποθετείται στις τελευταίες θέσεις της ιεραρχίας).

6.3.1.1 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Ύστερα από την ανάλυση του επιπέδου ανάπτυξης του αστικού συστήματος, μπορούμε να εντοπίσουμε ορισμένα βασικά σημεία. Στα ισχυρά σημεία του, συγκαταλέγονται η διαχρονική ανοδική πορεία του ΑΕΠ και του ΑΕΠκκ των πόλεων του αστικού συστήματος, όπου σταθερά κατέχουν θέση υψηλότερη του μέσου όρου της περιφέρειας στην οποία εντάσσονται, αλλά και του μέσου όρου της χώρας. Από την άλλη όμως, βασική αδυναμία του αστικού συστήματος είναι ότι, το ΑΕΠκκ του βρίσκεται διαχρονικά κάτω από το μέσο όρο της ΕΕ, με τάσεις περαιτέρω απόκλισης, κάτι που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερος, για να μην πληγεί περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πόλεων.

¹⁸ Αφού δεν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία σε επίπεδο πόλεων στην Ελλάδα.

Έτσι, εν όψει και του 4^{ου} ΚΠΣ, θα πρέπει να επιδιωχθούν κατάλληλες πολιτικές άσκησης προσέλκυσης επενδύσεων και τόνωσης της απασχόλησης, ώστε να ενισχυθεί η ανοδική πορεία του ΑΕΠ, ειδικά εκεί όπου το αστικό σύστημα διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα (τουρισμό, εμπόριο κ.λπ.). Σε αντίθετη περίπτωση, παραμονεύουν έντονοι κίνδυνοι υποβάθμισης του βιοτικού επιπέδου και των επιπέδων ευημερίας των πόλεων και υπονόμησης της όλης ανταγωνιστικότητάς τους, στο ευρωπαϊκό και διεθνές σκηνικό.

Πίνακας 6.26: SWOT Επιπέδου Ανάπτυξης

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ανοδική πορεία του ΑΕΠ και του ΑΕΠκκ • Το ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος υψηλότερο του αντίστοιχου της Περιφέρειας και της χώρας 	<ul style="list-style-type: none"> • Το ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος διαχρονικά χαμηλότερο από το μέσο όρο της ΕΕ, με τάσεις περαιτέρω απόκλισης
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Πολιτικές άσκησης προσέλκυσης επενδύσεων και τόνωσης της απασχόλησης, ώστε να ενισχυθεί η ανοδική πορεία του ΑΕΠ, ειδικά εκεί όπου το αστικό σύστημα διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα (τουρισμό, εμπόριο κ.λπ.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου και των επιπέδων ευημερίας • Υπερτίμηση των θέσεων ορισμένων πόλεων (λ.χ. Καρδίτσα) στην αστική ιεραρχία ως προς το επίπεδο ευημερίας και κίνδυνος περιορισμού κονδυλίων

6.3.3 Διάρθρωση της Οικονομίας

Όπως έχει προαναφερθεί, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για την διάρθρωση του προϊόντος των πόλεων σε τομεακή και κλαδική σύνθεση. Έτσι, τα αντίστοιχα συμπεράσματα εξάγονται μέσα από την ανάλυση της τομεακής και κλαδικής σύνθεσης της απασχόλησης σε επίπεδο πόλεων. Παρ' όλα αυτά, στην παρούσα ενότητα θα παρατεθεί αρχικά, η τομεακή σύνθεση του προϊόντος σε σχετικές τιμές για τους τέσσερις νομούς της Θεσσαλίας, προκειμένου να έχουμε μια πρώτη εικόνα, αφού δεν υπάρχουν τα αντίστοιχα διαθέσιμα δεδομένα σε επίπεδο πόλεων.

6.3.3.1 Τομεακή Διάρθρωση Προϊόντος

Το ύψος και η διάρθρωση της οικονομικής δραστηριότητας μιας περιοχής αποτελεί το βασικότερο παράγοντα που προσδιορίζει το επίπεδο διαβίωσης, απασχόλησης και ευημερίας των κατοίκων της. Οι σύγχρονες οικονομίες, από τις πλέον μικρές έως τις πλέον μεγάλες, λειτουργούν πλέον σε ένα διεθνοποιημένο σύστημα παραγωγής και ανταλλαγής, βασικό χαρακτηριστικό του οποίου είναι ο ανταγωνισμός. Για να μπορέσουν συνεπώς να διασφαλίσουν, αλλά και να ενισχύσουν το επίπεδο ευημερίας των κατοίκων τους, οι σύγχρονες οικονομίες θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικές. Δηλαδή, να παράγουν προϊόντα και υπηρεσίες τα οποία να χαρακτηρίζονται από ένα συνδυασμό τιμής, εύρους-ποικιλίας και ποιότητας που να τους επιτρέπει να επιβιώσουν στον ανταγωνισμό άλλων περιοχών ή χωρών (<http://www.magnesia.gr>). Η παραγωγική διάρθρωση καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τις αναπτυξιακές προοπτικές ενός τόπου, καθώς η σημασία του κάθε τομέα διαφοροποιείται ανάλογα με τη φάση της ανάπτυξης. Αν και η ύπαρξη όλων των τομέων κρίνεται απαραίτητη για τις σύγχρονες οικονομίες, οι πλέον ανεπτυγμένες είναι αυτές οι οποίες έχουν ξεφύγει από την κυριαρχία του πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία), και στηρίζονται στην ανάπτυξη του δευτερογενή (ενέργεια, μεταποίηση, κατασκευές) και ιδιαίτερα, του τριτογενή τομέα παραγωγής (εμπόριο, υπηρεσίες, τουρισμός) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Η τομεακή σύνθεση του προϊόντος (%) για τους τέσσερις νομούς της περιφέρειας Θεσσαλίας για το 1991 και το 2001, καθώς και οι αντίστοιχες μεταβολές τους δίνονται από τους κατωτέρω πίνακες:

Πίνακας 6.27: Τομεακή Σύνθεση Προϊόντος Νομών Θεσσαλίας (%) 1991

	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
Μαγνησία	12,97	41,91	45,12
Λάρισα	23,3	25,65	51,05
Τρίκαλα	20,6	20,05	59,35
Καρδίτσα	36,29	15,22	48,49

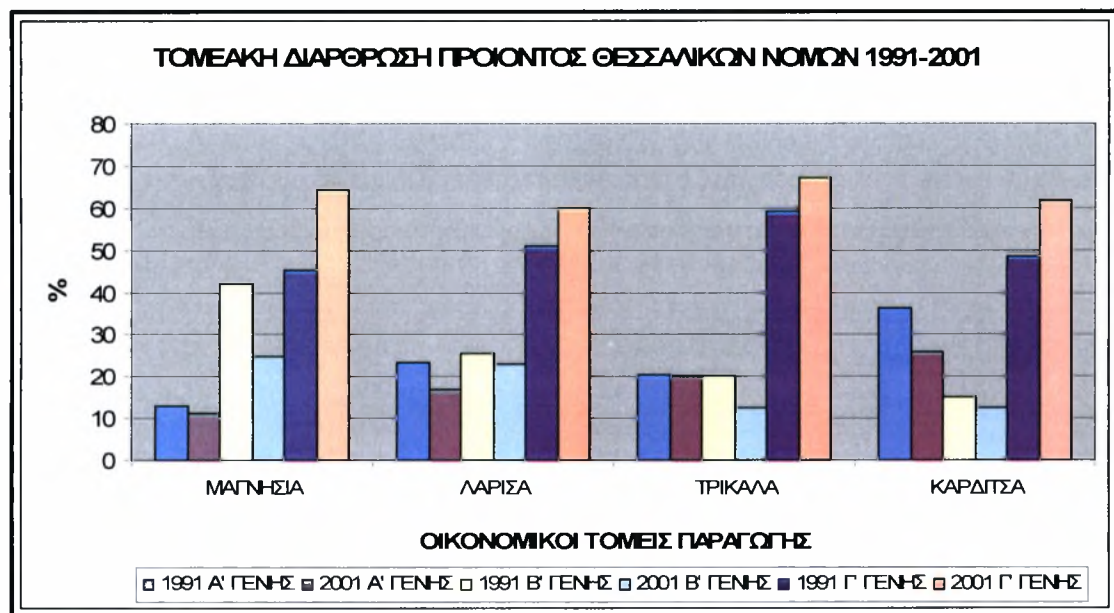
Πηγή: <http://www.magnesia.gr>

Πίνακας 6.28: Τομεακή Σύθεση Προϊόντος Νομών Θεσσαλίας (%) 2001

	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
Μαγνησία	11,16	24,61	64,23
Λάρισα	17,02	22,91	60,07
Τρίκαλα	20,22	12,62	67,16
Καρδίτσα	25,82	12,61	61,57

Πηγή: <http://www.magnesia.gr>

Διάγραμμα 6.37: Τομεακή Διάρθρωση Θεσσαλικών Νομών 1991-2001



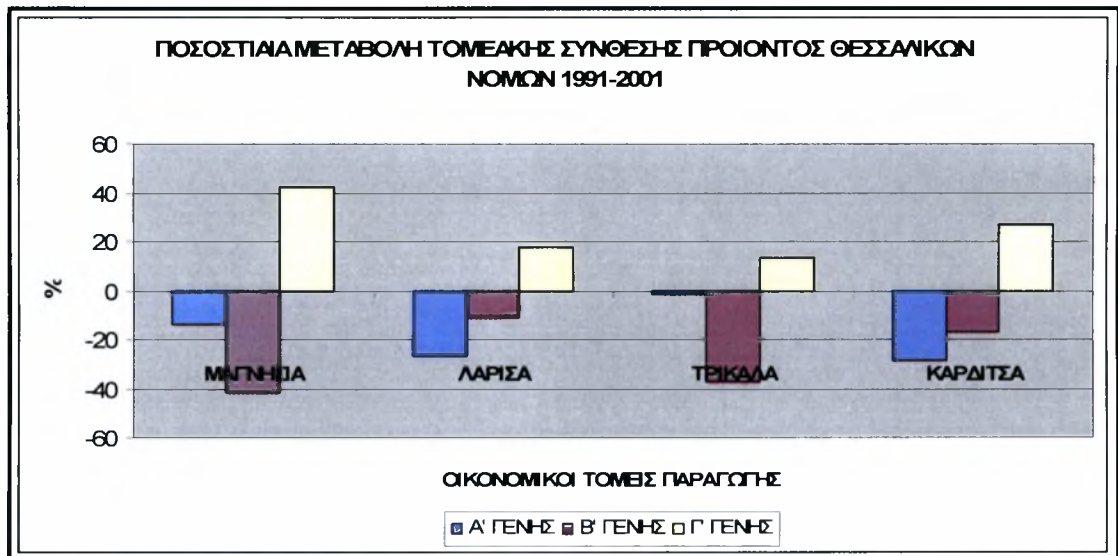
Πηγή: <http://www.magnesia.gr>, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.29: Μεταβολές Τομεακής Σύθεσης Προϊόντος Νομών Θεσσαλίας (%) 1991 – 2001

	Μεταβολή % 1991-2001		
	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
Μαγνησία	-13,96	-41,28	42,35
Λάρισα	-26,95	-10,68	17,67
Τρίκαλα	-1,84	-37,06	13,16
Καρδίτσα	-28,85	-17,15	26,97

Πηγή: <http://www.magnesia.gr>, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.38: Ποσοστιαία Μεταβολή Τομεακής Διάρθρωσης Θεσσαλικών Νομών 1991-2001



Πηγή: <http://www.magnesia.gr>, Ίδια επεξεργασία

Όπως παρατηρούμε από τους παραπάνω πίνακες και διαγράμματα, η τομεακή διάρθρωση του προϊόντος των νομών της Θεσσαλίας για το 2001 έχει τα εξής χαρακτηριστικά. Ο νομός Μαγνησίας έχει μια έντονη πλέον τριτογενοποιημένη οικονομία (που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην πόλη του Βόλου, αλλά και τον τουρισμό) με ποσοστό 64,23% (ποσοστιαία μεταβολή +42,35%). Ο δευτερογενής τομέας παράγει το 24,61% του συνολικού προϊόντος (ποσοστιαία μεταβολή -41,28%, που οφείλεται στον ανταγωνισμό και την αναγκαστική αναδιάρθρωση του τομέα, όπου ο Βόλος ως ισχυρό παραδοσιακό βιομηχανικό κέντρο υπέστη και τις μεγαλύτερες πιέσεις), το μεγαλύτερο ποσοστό στην περιφέρεια, αφού ο Βόλος έχει ισχυρή παράδοση σε αυτόν τον τομέα, ενώ ο πρωτογενής συμμετέχει με το μικρότερο ποσοστό (11,16%) (ποσοστιαία μεταβολή -13,96%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για την πόλη της Λάρισσας είναι για τον τριτογενή τομέα 60,07% (ποσοστιαία μεταβολή +17,67%) (πόλη της Λάρισσας-έδρα περιφέρειας και εμπόριο), για το δευτερογενή 22,91% (ποσοστιαία μεταβολή -10,68%) και τέλος, για τον πρωτογενή 17,02% (ποσοστιαία μεταβολή -26,95%), γεγονός που υποδηλώνει ότι η Λάρισα στηρίζεται σε ένα διόλου ευκαταφρόνητο ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα (πρόκειται για μια περιοχή με ισχυρή αγροτική παράδοση). Για τα Τρίκαλα, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι για τον τριτογενή τομέα 67,16% (ποσοστιαία μεταβολή +13,16%), για το δευτερογενή 12,62% (ποσοστιαία μεταβολή -37,06%) και για τον πρωτογενή 20,22% (ποσοστιαία μεταβολή -1,84%). Πρόκειται για την πιο τριτογενοποιημένη οικονομία της περιφέρειας (πόλη των Τρικάλων-διοίκηση και υψηλούς ρυθμούς τουρισμού) και με μεγάλη συμμετοχή και εξάρτηση από τον πρωτογενή τομέα, αφού η ποσοστιαία μεταβολή του ήταν ελάχιστη, γεγονός που δεν συνάδει με τις νέες τάσεις αυξανόμενης μείωσης του πρωτογενούς τομέα διεθνώς. Τέλος, τα αντίστοιχα ποσοστά για την Καρδίτσα είναι για τον τριτογενή τομέα 61,57% (ποσοστιαία μεταβολή +26,97%), για το δευτερογενή 12,61% (ποσοστιαία μεταβολή

-17,15%) και τέλος, για τον πρωτογενή 25,82% (ποσοστιαία μεταβολή -28,85%). Αποτελεί την πόλη με το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στον πρωτογενή τομέα και με επίσης έντονη τριτογενοποιημένη οικονομία (πόλη της Καρδίτσας-διοίκηση και τουρισμός).

6.3.3.2 Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης

Σε αυτή την ενότητα θα μελετηθεί η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης στις τέσσερις πόλεις για το διάστημα 1991-2001. Επιπρόσθετα, η ανάλυση θα προχωρήσει στα δίπολα της Θεσσαλίας για την ανεύρεση τυχόν συμπληρωματικότητας μεταξύ των θεσσαλικών πόλεων και τη μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής δυναμικής τους, και τέλος, στην αντιπαράθεση του μέσου όρου του θεσσαλικού συστήματος (και των διπόλων), με τις πόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Οι τάσεις των τριών τομέων αναδεικνύουν και το παραγωγικό δυναμικό των εκάστοτε οικονομιών.

Ξεκινώντας την ανάλυση, παραθέτουμε τα στατιστικά στοιχεία¹⁹ και τα αντίστοιχα γραφήματα της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης (σχετικές τιμές) των τεσσάρων αστικών κέντρων της Θεσσαλίας. Έτσι, θα έχουμε μια πρώτη εικόνα της συμμετοχής των τριών τομέων (αναφορικά με την απασχόληση) και των αντίστοιχων μεταβολών τους, στις πόλεις για το χρονικό διάστημα 1991-2001.

Πίνακας 6.30: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Καρδίτσας και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή συνόλου % 91-01
	Σύνολο	Άρρενες ²⁰	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	12,18	9,63	2,55	10,88	5,87	5,01	-10,66
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	21,02	19,35	1,66	18,30	16,25	2,05	-12,91
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	66,80	44,43	22,37	70,81	40,59	30,22	6,00

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.31: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή συνόλου % 91-01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	8,51	6,25	2,26	7,17	3,97	3,20	-15,72
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	25,39	22,14	3,25	21,57	18,42	3,15	-15,08
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	66,10	44,59	21,50	71,16	40,36	30,80	7,66

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

¹⁹ Σε ποσοστιαία μορφή στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πλην κλάδων που δεν κατατάσσονται σε καμία κατηγορία.

²⁰ Άρρενες και Θήλεις (%) του συνολικού πληθυσμού και των τριών τομέων (αθροιστικά)

Πίνακας 6.32: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή συνόλου % 91-01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	5,30	4,39	0,91	5,14	2,96	2,19	-2,99
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	29,56	21,54	8,03	24,47	18,96	5,51	-17,24
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	65,13	42,87	22,27	70,35	39,58	30,77	8,00

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

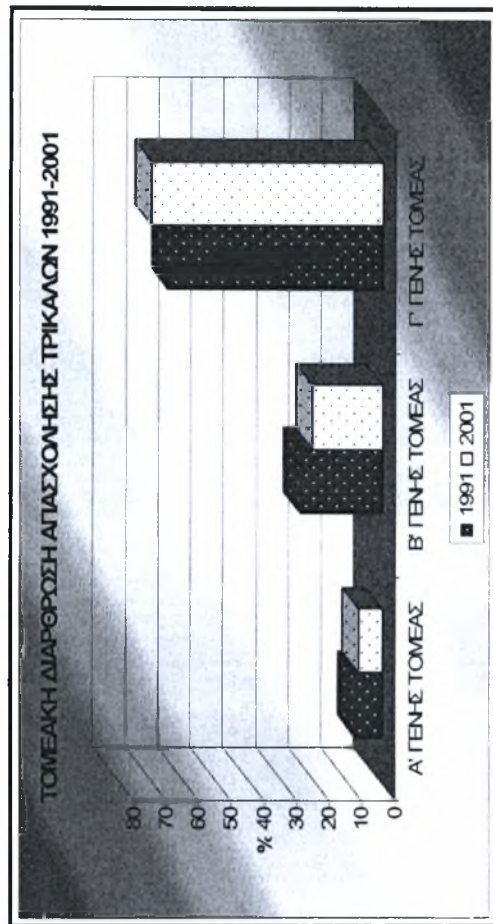
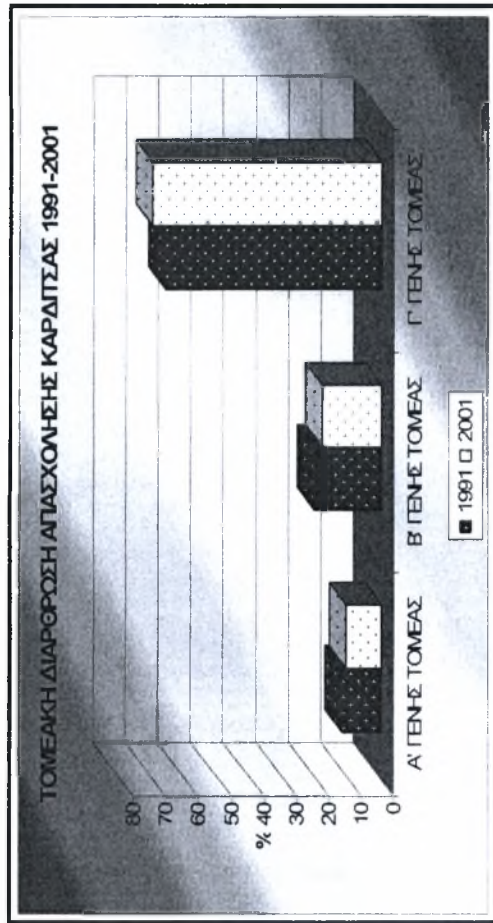
Πίνακας 6.33: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Βόλου και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή συνόλου % 91-01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	4,52	3,54	0,98	4,04	2,46	1,58	-10,63
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	32,28	25,92	6,37	27,04	22,84	4,20	-16,25
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	63,19	40,96	22,23	68,92	38,10	30,82	9,06

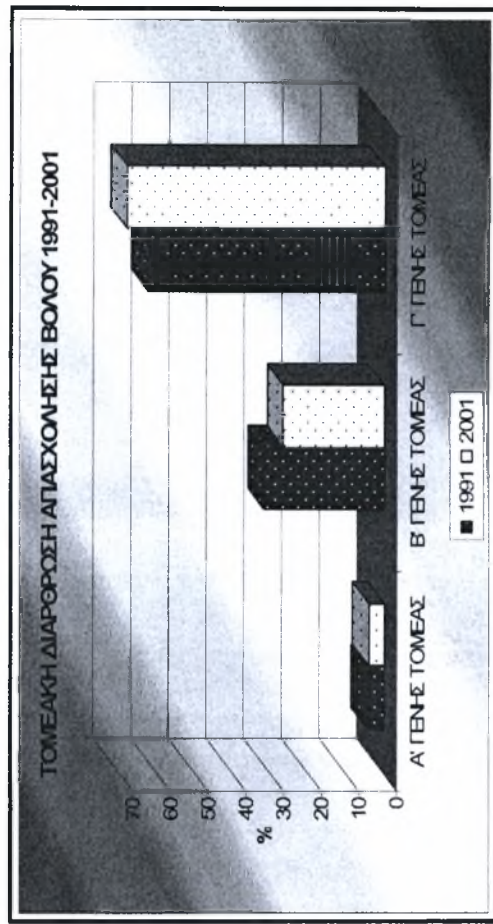
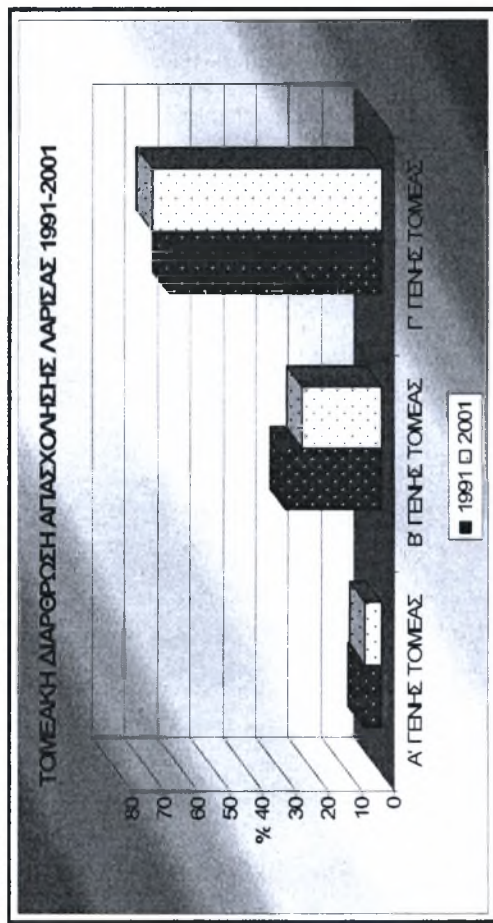
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Στη συνέχεια παρατίθενται και τα αντίστοιχα γραφήματα των παραπάνω πινάκων, για μια ευκρινέστερη απεικόνιση του υπό μελέτη μεγέθους και κατόπιν, τα διάφορα συμπεράσματα που εξήχθησαν από τη μελέτη των πινάκων και των γραφημάτων.

Διαγράμματα 6.39-6.42: Τομεακή Διάρθρωση Απασχόλησης Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001

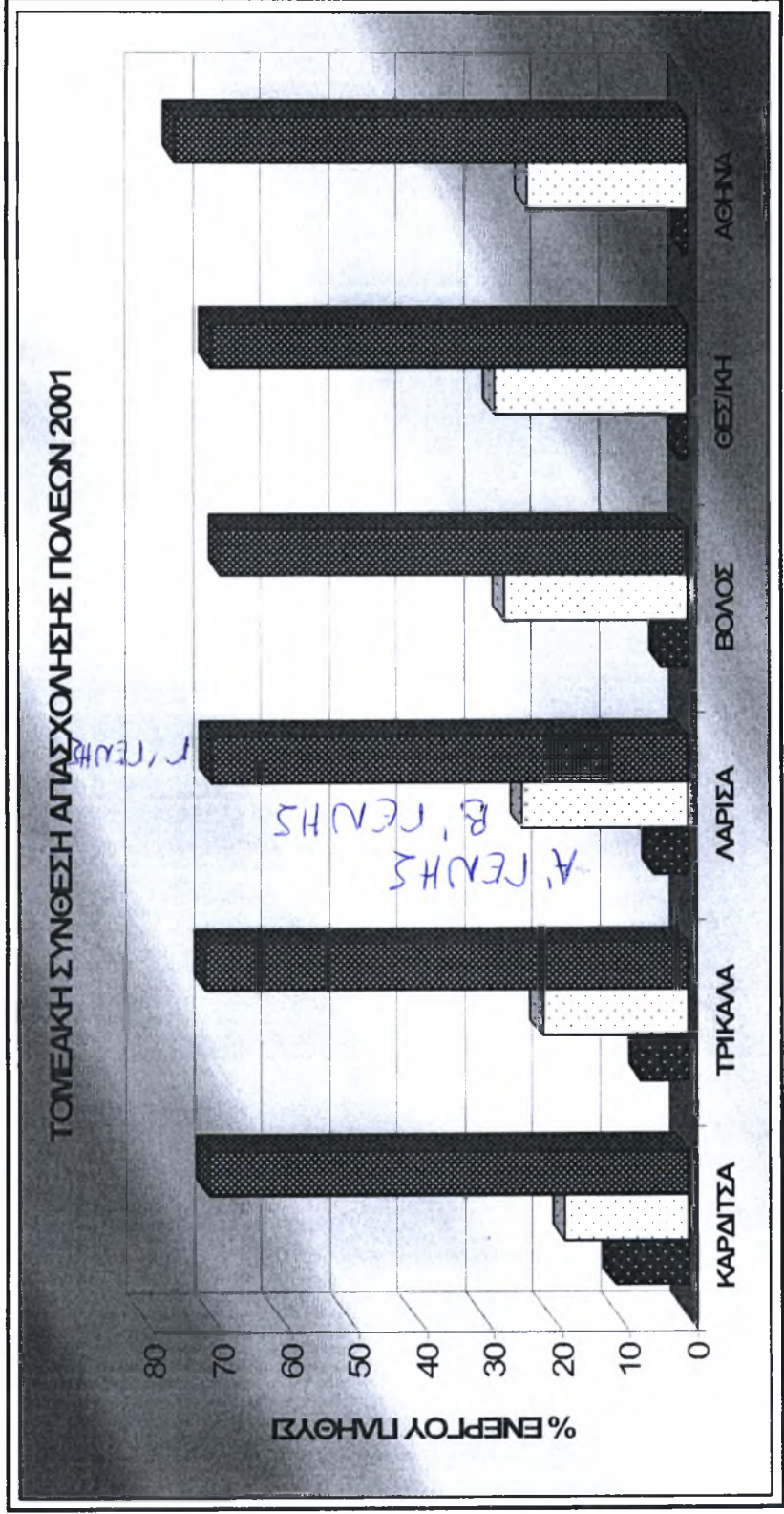


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», ίδια επεξεργασία



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 6.43: Τομεακή Διάρθρωση Απασχόλησης Πόλεων 2001



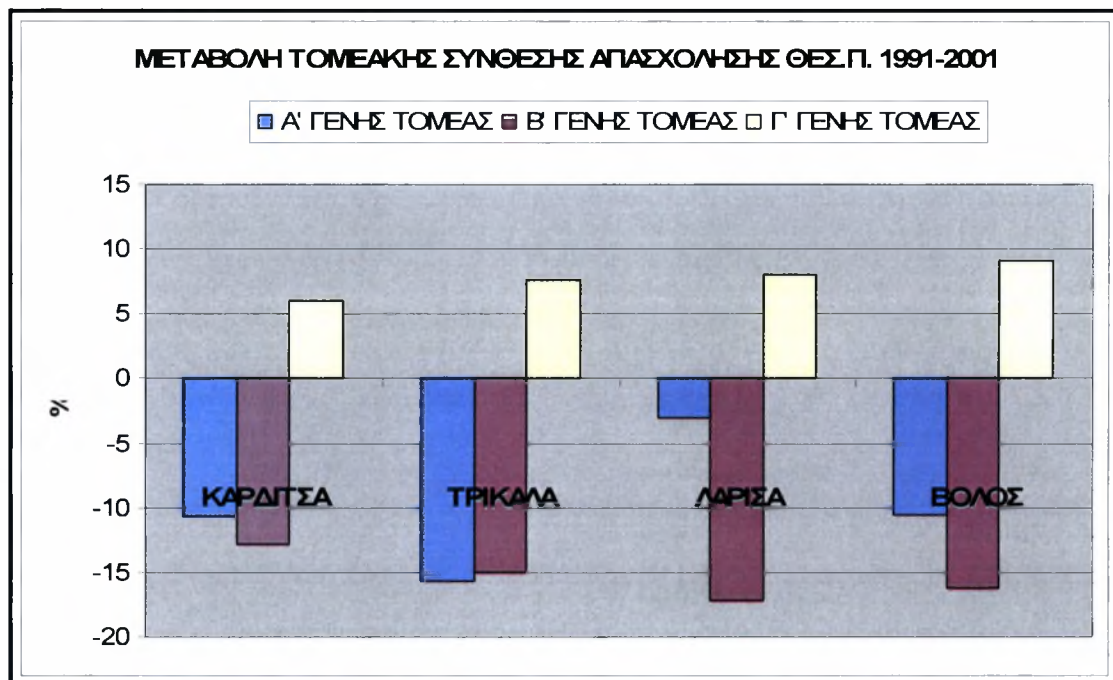
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ίδια επεξεργασία

Το πρώτο συμπέρασμα που συνάγεται από τα παραπάνω γραφήματα, είναι ότι ως προς την τομεακή σύνθεση της απασχόλησης στις τέσσερις θεσσαλικές πόλεις για την περίοδο 1991-2001, διαδραματίζονται πανομοιότυπες τάσεις. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται τάση μείωσης της απασχόλησης στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα με διαφορετικούς ρυθμούς ανά πόλη, και τάση αύξησης της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα. Έτσι, πιο συγκεκριμένα, στην Καρδίτσα, η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης για το 2001, είναι για τον πρωτογενή τομέα περίπου 10% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -10%), για το δευτερογενή τομέα περίπου 18% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -12%), και για τον τριτογενή τομέα περίπου 70% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = +6%). Αντίστοιχα για τα Τρίκαλα, η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης για το 2001, είναι για τον πρωτογενή τομέα περίπου 7% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -15%), για το δευτερογενή τομέα περίπου 21% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -15%), και για τον τριτογενή τομέα περίπου 71% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = +7%). Για την πόλη της Λάρισας, η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης για το 2001, είναι για τον πρωτογενή τομέα περίπου 5% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -3%), για το δευτερογενή τομέα περίπου 24% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -17%), και για τον τριτογενή τομέα περίπου 70% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = +8%). Τέλος, για την πόλη του Βόλου, η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης για το 2001, είναι για τον πρωτογενή τομέα περίπου 4% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -10%), για το δευτερογενή τομέα περίπου 27% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = -16%), και για τον τριτογενή τομέα περίπου 68% (ποσοστιαία μεταβολή 91-01 = +9%). Έτσι, το αστικό σύστημα Θεσσαλίας χαρακτηρίζεται από μια τριτογενοποιημένη οικονομία και μια ισχυρή βιομηχανική παράδοση (ειδικότερα από τις πόλεις της ανατολικής Θεσσαλίας). Έτσι, σύμφωνα με τα παραπάνω, το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα διαθέτει η πόλη της Καρδίτσας και το χαμηλότερο ο Βόλος. Στο δευτερογενή τομέα, το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης διαθέτει ο Βόλος και το μικρότερο η Καρδίτσα και τέλος, στον τριτογενή τομέα, το μεγαλύτερο ποσοστό εμφανίζει η πόλη των Τρικάλων και το μικρότερο η πόλη του Βόλου (για μια σειρά από λόγους που αναφέρθηκαν και παραπάνω) (πάντα σε σχετικές τιμές).

Σχετικά με την τομεακή σύνθεση της απασχόλησης ανά φύλο μπορούν να λεχθούν τα εξής: στην Καρδίτσα, και στους τρεις οικονομικούς τομείς παρατηρείται μια πτώση της συμμετοχής του ανδρικού πληθυσμού διαχρονικά (1991-2001), και από την άλλη, μια αύξηση της ποσοστιαίας συμμετοχής του γυναικείου πληθυσμού στους τρεις τομείς παραγωγής. Και στα Τρίκαλα παρουσιάζονται παρόμοιες τάσεις, με τη μόνη διαφορά, ότι στο δευτερογενή τομέα παραγωγής, η ποσοστιαία συμμετοχή της απασχόλησης και των δύο φύλων έχουν το ίδιο πρόσημο, δηλαδή και τα δύο μειώνονται. Το ίδιο ακριβώς φαινόμενο με την πόλη των Τρικάλων λαμβάνει χώρα και στις δύο πόλεις της ανατολικής Θεσσαλίας, της Λάρισας και του Βόλου.

Ως προς την εξέλιξη της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης στις τέσσερις πόλεις για την χρονική περίοδο 1991-2001, παρατίθεται στη συνέχεια το γράφημα που παρουσιάζει τη μεταβολή αυτή στις πόλεις, για τους τρεις οικονομικούς τομείς παραγωγής.

Διάγραμμα 6.44: Μεταβολή Τομεακής Διάρθρωσης Απασχόλησης Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Στο παραπάνω διάγραμμα επιβεβαιώνονται οι τάσεις της τομεακής διάρθρωσης της απασχόλησης για την εν λόγω χρονική περίοδο, στις θεσσαλικές πόλεις, όπως σχολιάστηκε παραπάνω. Έτσι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή για τον πρωτογενή τομέα εμφανίζουν οι πόλεις των Τρικάλων, της Καρδίτσας και μετά του Βόλου και ελάχιστα της Λάρισσας (όλες αρνητικές). Στο δευτερογενή τομέα, όλες οι πόλεις εμφανίζουν υψηλές έντασης αρνητικές ποσοστιαίες μεταβολές (ανταγωνιστικές πιέσεις και αναδιάρθρωση). Μόνο ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει θετικές ποσοστιαίες μεταβολές για όλες τις θεσσαλικές πόλεις (διοίκηση και νέα παραγωγικά πρότυπα-διεθνής τάση), και ιδιαίτερα ο Βόλος, η Λάρισα και τα Τρίκαλα και λιγότερο η Καρδίτσα. Έτσι αποτυπώνονται και οι νέες τάσεις ως προς το τοπίο της απασχόλησης στις θεσσαλικές πόλεις, αλλά και σε ευρύτερα γεωγραφικά επίπεδα.

Στη συνέχεια, και σύμφωνα με την παρούσα μεθοδολογία εκπόνησης της μελέτης, επιχειρείται η παράθεση της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης στα δύο υπό προώθηση δίπολα (Καρδίτσας-Τρικάλων και Βόλου-Λάρισσας), καθώς και του μέσου όρου του θεσσαλικού αστικού συστήματος. Εν προκειμένω, θα παρατηρηθεί τοιουτοτρόπως, το υπό μελέτη μέγεθος (σε σχετικές τιμές) και η οποιαδήποτε πιθανή συμπληρωματικότητα μεταξύ των πόλεων ως διπόλων, καθώς και ως ενιαίου αστικού συστήματος συνολικά (μέσου όρου), και με ταυτόχρονη σύγκριση με τα μητροπολιτικά αστικά κέντρα της χώρας, τα οποία κατά κάποιο τρόπο χρησιμοποιούνται ως υποδείγματα δυναμικών πόλεων (αφού αποτελούν και τους κυριότερους πόλους ανάπτυξης της χώρας), που έχουν την τάση άμεσης αναπροσαρμογής των οικονομιών τους, στο πλέον ανταγωνιστικό και διεθνοποιημένο αστικό σύστημα. Έτσι, στη συνέχεια παρουσιάζονται οι αντίστοιχοι στατιστικοί πίνακες και τα αντίστοιχα γραφήματα, που περιγράφουν τα αντίστοιχα μεγέθη.

Πίνακας 6.34: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Διπόλου Καρδίτσας-Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % του συνόλου 91- 01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	10,08	7,69	2,38	8,69	4,75	3,94	-13,72
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	23,52	20,95	2,57	20,23	17,53	2,70	-14,01
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	66,40	44,53	21,87	71,02	40,46	30,56	6,96

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.35: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Διπόλου Βόλου-Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % του συνόλου 91- 01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	4,93	3,98	0,95	4,63	2,72	1,90	-6,07
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	30,88	23,66	7,22	25,68	20,78	4,89	-16,85
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	64,19	41,95	22,25	69,68	38,88	30,79	8,54

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

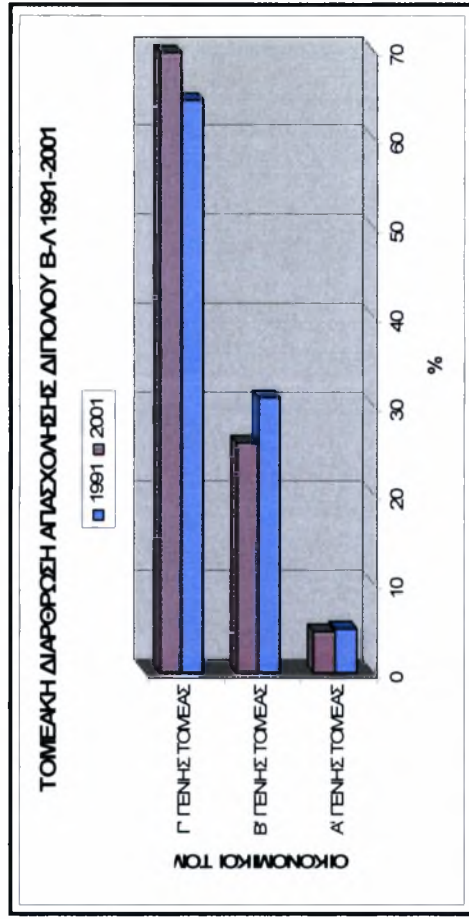
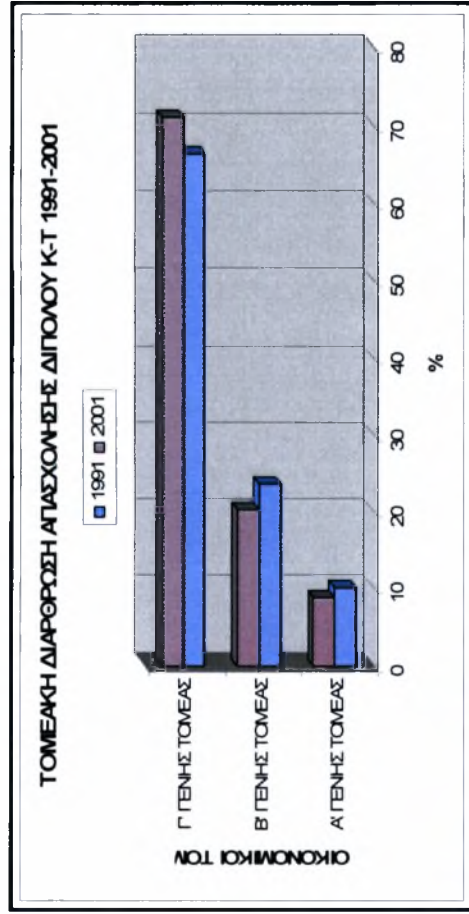
Πίνακας 6.36: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % του συνόλου 91- 01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	6,30	4,97	1,33	5,71	3,26	2,45	-9,40
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	28,92	22,94	5,98	24,23	19,92	4,31	-16,22
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	64,78	42,63	22,15	70,03	39,30	30,73	8,11

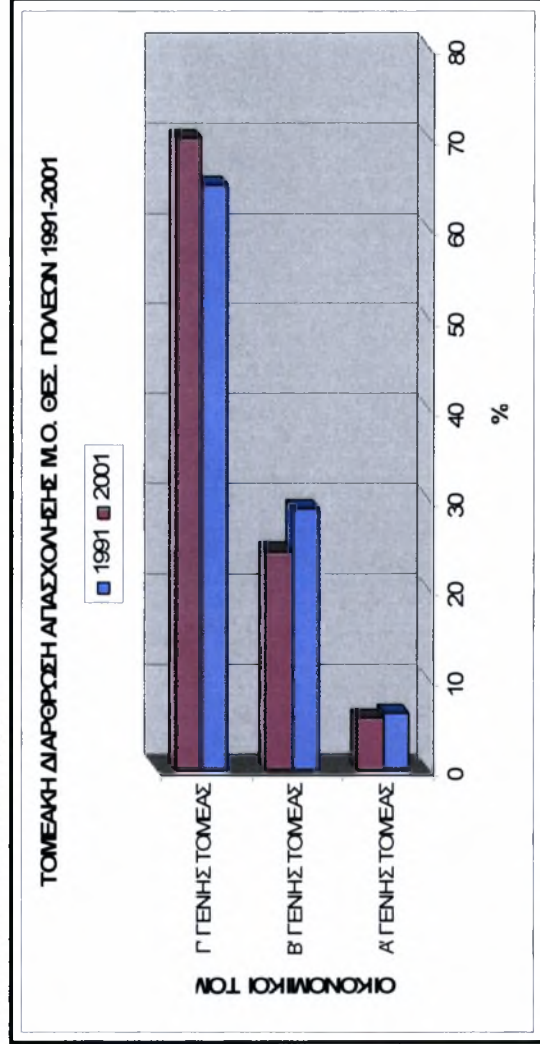
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Στη συνέχεια ακολουθούν τα αντίστοιχα γραφήματα του μεγέθους που εξετάζουμε για τα δίπολα και το μέσο όρο του θεσσαλικού αστικού συστήματος, για να εξάγουμε και τα ανάλογα συμπεράσματα, σχετικά με την τομεακή σύνθεση της απασχόλησης σε αυτά τα χωρικά επίπεδα. Αμέσως μετά, ακολουθούν οι πίνακες των πόλεων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, για να διεξαχθεί και η σύγκριση μεταξύ των παραπάνω γεωγραφικών επιπέδων.

Διαγράμματα 6.45-6.47: Τομεακή Διάρθρωση Απασχόλησης Διπόλων και Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001

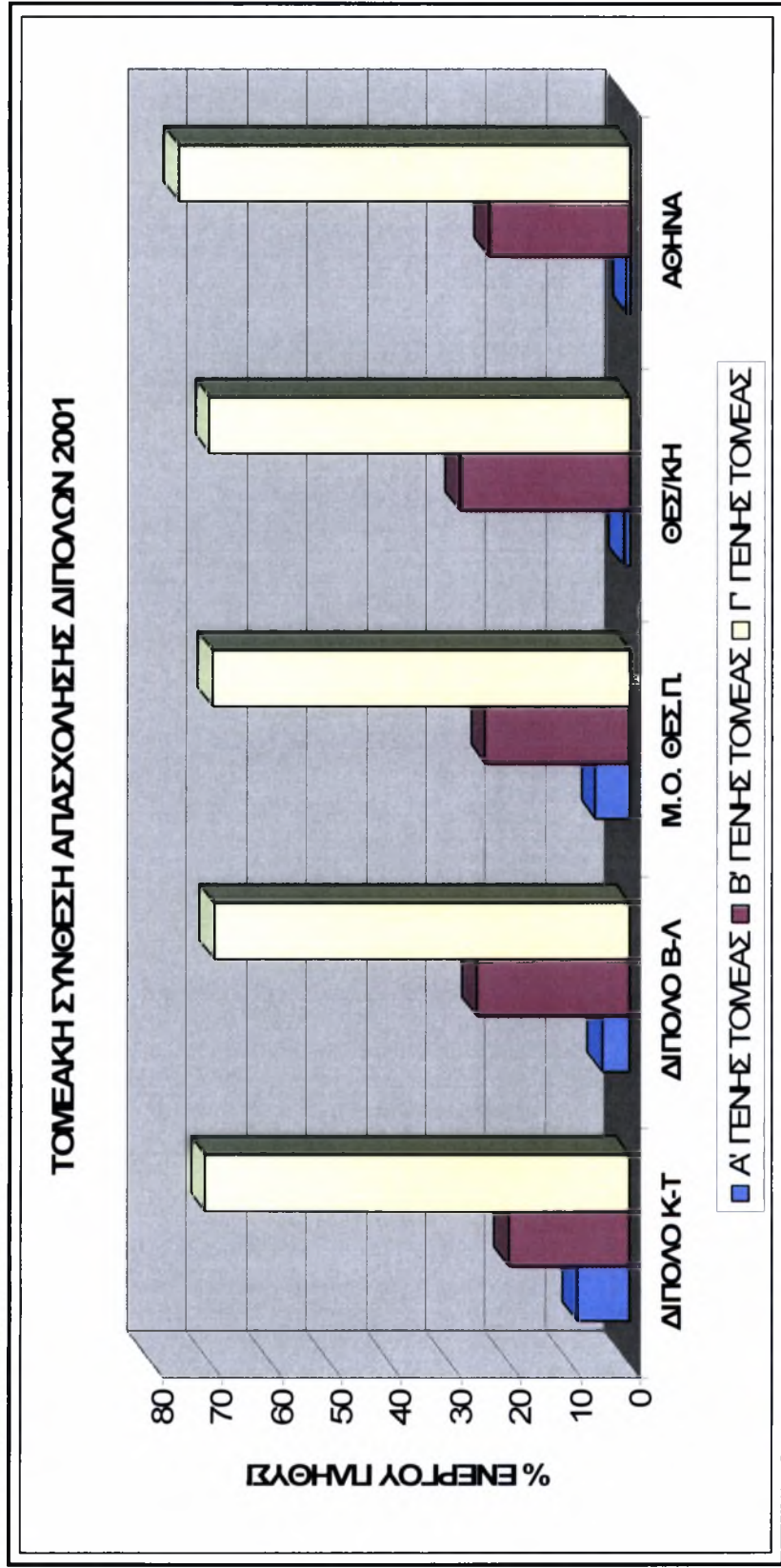


Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.48: Τομεακή Διάρθρωση Απασχόλησης Διπόλων 2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.37: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Θεσσαλονίκης και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή συνόλου % 91-01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	0,95	0,76	0,18	1,15	0,70	0,45	20,87
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	34,12	23,07	11,06	28,43	20,39	8,04	-16,68
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	64,93	40,25	24,67	70,42	38,15	32,27	8,46

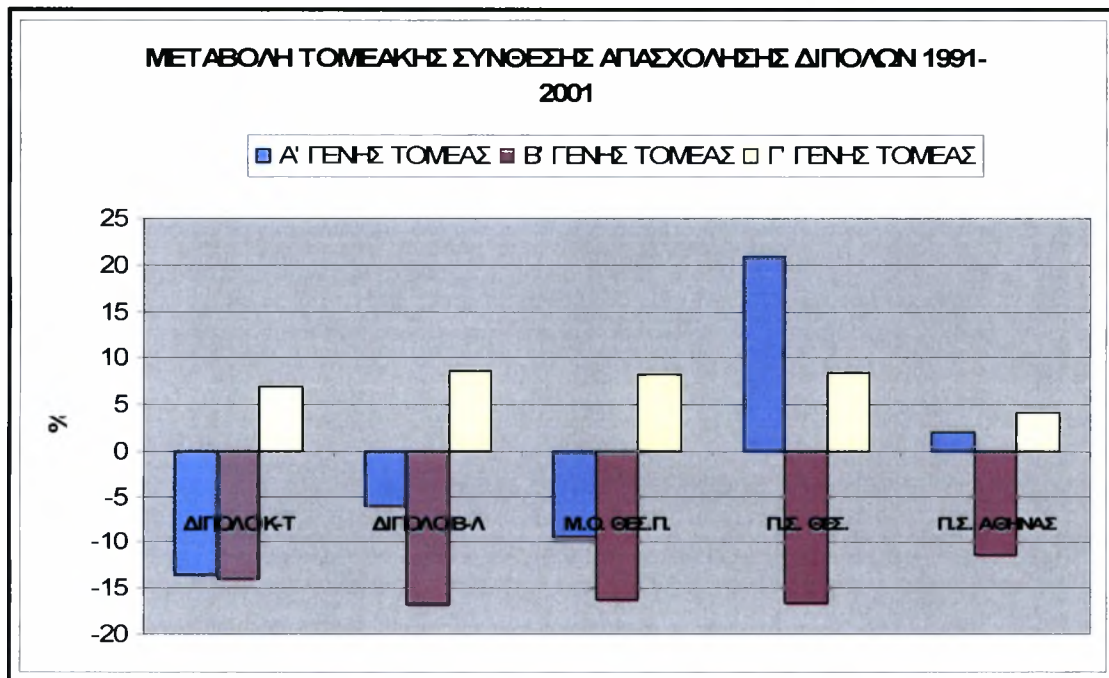
Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.38: Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Αθήνας και Μεταβολές (%) 1991-2001

	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή συνόλου % 91-01
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Α' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	0,60	0,47	0,13	0,61	0,41	0,20	2,07
Β' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	26,70	19,99	6,71	23,66	18,36	5,30	-11,36
Γ' ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	72,70	43,75	28,95	75,72	40,06	35,66	4,16

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.49: Μεταβολή Τομεακής Διάρθρωσης Απασχόλησης Διπόλων 1991-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ως προς τη μεταβολή της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης παρατηρείται ένα γενικό φαινόμενο. Σε όλο το θεσσαλικό σύστημα, παρά τη μακρόχρονη αγροτική παράδοση της περιφέρειας, στις τέσσερις πόλεις σημειώνεται πτώση της συμμετοχής της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα σε σχετικά ποσοστά, παρά την απόλυτη αύξηση της απασχόλησης στον τομέα. Η ίδια τάση με ακόμη μεγαλύτερους ρυθμούς μείωσης παρατηρείται και για το

δευτερογενή τομέα παραγωγής (για το μέγεθος της απασχόλησης), για όλα τα γεωγραφικά επίπεδα ανάλυσης. Αντιθέτως, για την απασχόληση στον τριτογενή τομέα της παραγωγής, σημειώνεται αύξηση και σε απόλυτες και σε σχετικές τιμές. Έτσι, για το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων και για το 2001, το ποσοστό απασχόλησης για τον πρωτογενή τομέα ανέρχεται σε 8,7% (ποσοστιαία μεταβολή -13,7%), του Βόλου-Λάρισας 4,6% (ποσοστιαία μεταβολή -6%), και του μέσου όρου σε 5,7% (ποσοστιαία μεταβολή -9,4%). Στα αντίστοιχα της Θεσσαλονίκης και Αθήνας ανέρχονται σε 1,1% (ποσοστιαία μεταβολή 20,8%) και 0,6% (ποσοστιαία μεταβολή 2%). Το ποσοστό απασχόλησης για το δευτερογενή τομέα, για το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων και για το 2001, ανέρχεται σε 20,2% (ποσοστιαία μεταβολή -14%), του Βόλου-Λάρισας 25,6% (ποσοστιαία μεταβολή -16%), και του μέσου όρου σε 24,2% (ποσοστιαία μεταβολή -16,2%). Στα αντίστοιχα της Θεσσαλονίκης και Αθήνας ανέρχονται σε 28,4% (ποσοστιαία μεταβολή -16,6%) και 23,6% (ποσοστιαία μεταβολή -11,3%). Τέλος, το ποσοστό απασχόλησης για τον τριτογενή τομέα, για το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων και για το 2001, ανέρχεται σε 71% (ποσοστιαία μεταβολή 7%), του Βόλου-Λάρισας 69,7% (ποσοστιαία μεταβολή 8,5%), και του μέσου όρου σε 70% (ποσοστιαία μεταβολή 8,1%). Στα αντίστοιχα της Θεσσαλονίκης και Αθήνας ανέρχονται σε 70,4% (ποσοστιαία μεταβολή 8,4%) και 75,7% (ποσοστιαία μεταβολή 4,1%).

Έτσι, σε μια σύγκριση της τομεακής διάρθρωσης της απασχόλησης παρατηρείται μια υπεροχή του διπόλου Καρδίτσας-Τρικάλων στον πρωτογενή τομέα, με μεγάλη διαφορά από το έτερο θεσσαλικό δίπολο και από τις πόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (σε σχετικές τιμές). Από την άλλη, αναφορικά με την απασχόληση στο δευτερογενή τομέα, το δίπολο Βόλου-Λάρισας κατέχει μια σημαντική θέση στην ιεραρχία. Ξεπερνάει σε σχετικές τιμές το άλλο θεσσαλικό δίπολο, καθώς και την Αθήνα, αλλά υπολείπεται της Θεσσαλονίκης κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες. Τέλος, ως προς την απασχόληση στον τριτογενή τομέα, η υπεροχή της Αθήνας σε σύγκριση με όλα τα γεωγραφικά επίπεδα ανάλυσης, αναδεικνύει τις νέες τάσεις τριτογενοποίησης της οικονομίας και μιας σχετικής περιθωριοποίησης ή περιορισμού της σημασίας της βιομηχανίας. Παρ' όλα αυτά, αυτό που μπορεί να ειπωθεί, είναι ότι αρκετά σημαντικά ποσοστά συμμετοχής στον πρωτογενή τομέα εμφανίζονται στο δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων, κάτι που με τα νέα δεδομένα, μπορεί να σημαίνει απώλεια ανταγωνιστικότητας, αν η οικονομία του στηρίζεται σε παραδοσιακά προϊόντα και παρωχημένες μεθόδους παραγωγής και όχι σε προϊόντα ποιότητας (υψηλής προστιθέμενης αξίας), βιολογικής καλλιέργειας και σύγχρονες μεθόδους παραγωγής (καθετοποίηση παραγωγής, φιλικές περιβαλλοντικά μεθόδους κ.λπ.). Από την άλλη, το δίπολο Βόλου-Λάρισας, που χαρακτηρίζεται από αξιολογική πληθυσμιακή βάση, κρίσιμο μέγεθος αγοράς και ένα αρκετά δυναμικό σύνολο πλεονεκτημάτων (κεντρική θέση, προσπελασιμότητα, αξιολογικό σύνολο υποδομών, οικονομίες συγκέντρωσης κ.λπ.), μπορούμε να πούμε, ότι χαρακτηρίζεται από μια σχετική εξειδίκευση στο δευτερογενή τομέα παραγωγής (μακρά παράδοση). Αντίθετα, ο τριτογενής τομέας παραγωγής (διοίκηση, τουρισμός, και δυναμικές ανερχόμενες αστικές λειτουργίες), ο οποίος περιλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό των οικονομιών των πόλεων, αντικατοπτρίζει τις νέες τάσεις μετασχηματισμού των οικονομιών από τοπικό, περιφερειακό, εθνικό έως παγκόσμιο επίπεδο.

Σχετικά με την τομεακή σύνθεση της απασχόλησης ανά φύλο, για το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων ισχύει ότι, και στους τρεις οικονομικούς τομείς σημειώνεται μια πτώση της συμμετοχής του ανδρικού πληθυσμού διαχρονικά (1991-2001), και από την άλλη, μια αύξηση της ποσοστιαίας συμμετοχής του γυναικείου πληθυσμού στους τρεις τομείς παραγωγής. Στο άλλο δίπολο Βόλου-Λάρισας παρουσιάζονται παρόμοιες τάσεις, με τη μόνη διαφορά, ότι στο δευτερογενή τομέα παραγωγής, η ποσοστιαία συμμετοχή της απασχόλησης και των δύο φύλων μειώνεται. Το ίδιο ακριβώς φαινόμενο με αυτό το τελευταίο δίπολο, συμβαίνει και για τα δύο μητροπολιτικά αστικά κέντρα, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Δυστυχώς, η έλλειψη στοιχείων για την τομεακή και κλαδική διάρθρωση του προϊόντος, σε επίπεδο πόλεων, περιορίζει τη δυνατότητά μας να επεκταθούμε σε πιο συγκεκριμένα συμπεράσματα, αναφορικά με τη σύνθεση της οικονομίας των πόλεων. Έτσι, αναγκαστικά, περιοριζόμαστε σε γενικότερα συμπεράσματα για την οικονομία των πόλεων, βασισμένοι στην τομεακή και κλαδική σύνθεση της απασχόλησης.

6.3.3.3 Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης

Σε αυτήν την ενότητα θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση της απασχόλησης κατά κλάδο στις τέσσερις πόλεις, προκειμένου να εντοπίσουμε τη σχετική εξειδίκευση της εκάστοτε πόλης. Η ανάλυση αυτή θα γίνει με βάση την ποσοστιαία συμμετοχή του κάθε κλάδου (μέγεθος απασχόλησης) στην οικονομία των πόλεων. Έτσι, παρατίθενται κατά σειρά, η ποσοστιαία²¹ συμμετοχή κάθε κλάδου²² για τις πόλεις της Καρδίτσας, των Τρικάλων, του Βόλου και της Λάρισας, ώστε να εξαχθούν και τα ανάλογα συμπεράσματα. Στη συνέχεια αυτής της ενότητας, και σύμφωνα με την παρούσα μεθοδολογία, αναλύεται η κλαδική διάρθρωση της απασχόλησης στα δύο θεσσαλικά δίπολα, καθώς και του μέσου όρου των θεσσαλικών πόλεων, προκειμένου να μελετηθεί πιο ολοκληρωμένα το εν λόγω οικονομικό μέγεθος στις διάφορες χωρικές κλίμακες και να εντοπιστούν τα βασικά σημεία σε επίπεδο αστικού συστήματος.

²¹ Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πλην κλάδων που δεν κατατάσσονται σε καμία κατηγορία.

²² Ομαδοποίηση παρεμφερών κλάδων σύμφωνα με ΕΣΥΕ

Πίνακας 6.39: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Καρδίτσας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες ²³	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	10,71	8,44	2,26	9,56	5,13	4,43	-10,76
Ορυχεία και λατομεία	0,12	0,12	0,00	0,08	0,07	0,01	-33,53
Μεταποιητικές βιομηχανίες	8,70	7,41	1,30	7,49	6,13	1,37	-13,92
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	1,03	0,95	0,08	1,33	1,09	0,24	29,38
Κατασκευές	8,95	8,85	0,10	7,38	7,17	0,21	-17,50
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	16,88	13,21	3,67	15,76	10,46	5,30	-6,62
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,66	2,94	0,72	5,43	3,66	1,77	48,16
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	5,89	5,54	0,35	4,21	3,79	0,42	-28,57
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,34	3,55	1,78	6,79	3,57	3,22	27,25
Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	8,87	6,13	2,74	9,14	6,07	3,06	3,04
Εκπαίδευση	10,34	4,28	6,06	11,25	4,27	6,98	8,80
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	5,16	1,89	3,26	6,61	2,29	4,32	28,17
Λοιπές υπηρεσίες	3,24	1,94	1,30	3,51	1,84	1,67	8,29

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, στην πόλη της Καρδίτσας για το 2001, την μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (15,76%)», ακολουθεί ο κλάδος «Εκπαίδευση (11,25%)», στη συνέχεια ο κλάδος «Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία (9,56%)» και μετά οι κλάδοι «Μεταποιητικές βιομηχανίες (7,49%)» και «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (6,61%)», κι έπειτα, οι υπόλοιποι κλάδοι, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα. Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή εμφανίζουν κλάδοι του τριτογενούς τομέα, έπειτα του πρωτογενούς και τέλος, του δευτερογενούς τομέα. Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (48,16%)», και «Ορυχεία και λατομεία (-33,53%)», γεγονός που αποδεικνύει τις νέες τάσεις στην οικονομία της περιοχής. Έτσι, το ιδιαίτερος αξιόλογο φυσικό περιβάλλον και η ορθολογική αξιοποίησή του, επιδιώκεται μέσω της αύξησης και αναβάθμισης των συνοδευτικών υπηρεσιών του τουρισμού, που μεταφράζεται σε περισσότερες και ποιοτικότερες υποδομές (ξενοδοχεία και εστιατόρια κ.λπ.). Από την άλλη, αναμενόμενοι ρυθμοί μείωσης της ποσοστιαίας συμμετοχής εντοπίζονται σε φθίνοντες κλάδους, όπως τα ορυχεία και τα λατομεία στην εν λόγω περιοχή.

²³ Άρρενες και Θήλειες (%) του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (αθροιστικά)

Πίνακας 6.40: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	7,31	5,35	1,96	6,57	3,62	2,96	-10,03
Ορυχεία και λατομεία	0,11	0,10	0,01	0,10	0,08	0,02	-8,15
Μεταποιητικές βιομηχανίες	11,60	8,95	2,66	9,68	7,19	2,49	-16,61
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	0,70	0,61	0,09	1,20	1,04	0,16	71,66
Κατασκευές	9,83	9,75	0,09	9,19	8,92	0,28	-6,49
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	17,00	13,07	3,93	18,13	11,41	6,73	6,66
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,56	2,60	0,96	6,44	3,88	2,56	80,55
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	6,07	5,72	0,34	4,19	3,84	0,34	-31,00
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,30	3,63	1,66	7,09	3,84	3,25	33,82
Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	9,00	6,70	2,30	9,17	6,36	2,80	1,90
Εκπαίδευση	9,16	3,69	5,47	11,46	4,29	7,17	25,07
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	4,37	1,81	2,56	5,61	2,01	3,60	28,38
Λοιπές υπηρεσίες	3,16	1,64	1,51	4,15	1,94	2,21	31,54

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα με την επεξεργασία του παραπάνω πίνακα, προκύπτει ότι, για την πόλη των Τρικάλων και για το 2001, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (18,13%)», ακολουθεί ο κλάδος «Εκπαίδευση (11,46%)», στη συνέχεια ο κλάδος «Μεταποιητικές βιομηχανίες (9,68%)», κι έπειτα, οι κλάδοι «Κατασκευές (9,19%)», και «Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (9,17%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (7,09%)», «Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία (6,57%)» και «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (6,44%)», και τέλος, οι υπόλοιποι κλάδοι με μικρότερες ποσοστιαίες συμμετοχές, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα. Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή εμφανίζουν κλάδοι του τριτογενούς και αμέσως μετά, του δευτερογενούς τομέα (ο πρωτογενής έρχεται προς το τέλος της ιεραρχίας των δυναμικών κλάδων, καθώς, και η πόλη των Τρικάλων, όπως και της Καρδίτσας περιβάλλονται από μια ιδιαίτερος αγροτική ενδοχώρα). Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (80,55%)», «Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού (71,66%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (33,82%)», «Λοιπές υπηρεσίες (31,54%)» και «Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες (-31%)» γεγονός που αναδεικνύει τις διαφορετικές τάσεις στην οικονομία της περιοχής, σε σύγκριση με την πόλη της Καρδίτσας. Έτσι, στην πόλη των Τρικάλων εντοπίζεται ένας δυναμικός τριτογενής τομέας με έμφαση σε δυναμικούς τομείς αιχμής, όπως χρηματοπιστωτικοί

μηχανισμοί, τουριστικές υποδομές κ.λπ., σε συνδυασμό όμως, με ένας επίσης δυναμικό δευτερογενή τομέα, καθώς δύο κλάδοι του, κατέχουν πολύ σημαντικά ποσοστά, και ένας εξελίσσεται με ιδιαίτερος γοργούς ρυθμούς (όπως περιγράφηκε παραπάνω). Αυτή η σύζευξη του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα μπορεί να προσδώσει μια άλλη δυναμική στην ευρύτερη περιοχή, καθώς και να αποφύγει τον οικονομικό μαρασμό και κρίση από φθίνοντες και υπό αναδιάρθρωση οικονομικούς κλάδους.

Πίνακας 6.41: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Διπόλου Καρδίτσας-Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	8,74	6,66	2,09	7,83	4,26	3,58	-10,40
Ορυχεία και λατομεία	0,11	0,11	0,01	0,09	0,08	0,01	-19,35
Μεταποιητικές βιομηχανίες	10,38	8,30	2,08	8,75	6,74	2,01	-15,66
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	0,84	0,75	0,09	1,26	1,06	0,20	49,77
Κατασκευές	9,46	9,37	0,09	8,43	8,18	0,25	-10,89
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	16,95	13,13	3,82	17,13	11,01	6,13	1,07
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,61	2,75	0,86	6,01	3,79	2,22	66,65
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	5,99	5,65	0,35	4,19	3,82	0,38	-29,99
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,31	3,60	1,71	6,96	3,73	3,24	31,03
Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	8,94	6,46	2,48	9,16	6,24	2,91	2,38
Εκπαίδευση	9,66	3,94	5,72	11,37	4,28	7,09	17,72
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	4,70	1,84	2,86	6,03	2,12	3,91	28,28
Λοιπές υπηρεσίες	3,19	1,77	1,42	3,88	1,90	1,98	21,57
Νέοι, Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο	12,11	6,44	5,67	8,90	4,80	4,10	-26,52

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Αναφορικά με τις τάσεις εξειδίκευσης της απασχόλησης στο δίπολο της δυτικής Θεσσαλίας, προκύπτει ότι (2001), τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (17,13%)», ακολουθεί ο κλάδος «Εκπαίδευση (11,37%)», στη συνέχεια οι κλάδοι «Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (9,16%)», «Μεταποιητικές βιομηχανίες (8,75%)», κι έπειτα οι κλάδοι «Κατασκευές (8,43%)», «Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία (7,83%)» και «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (6,96%)», «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (6,03%)» και «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (6,01%)», και τέλος, οι υπόλοιποι κλάδοι με μικρότερες ποσοστιαίες συμμετοχές, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα. Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία

συμμετοχή εμφανίζουν κλάδοι του τριτογενούς και αμέσως μετά, του δευτερογενούς τομέα (ο πρωτογενής έρχεται προς το τέλος της ιεραρχίας των δυναμικών κλάδων, καθώς το δίπολο Τρικάλων-Καρδίτσας περιβάλλεται από μια ιδιαίτερος αγροτική ενδοχώρα). Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (66,65%)», «Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού (49,77%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (31,03%)» και «Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες (-30%)», γεγονός που αναδεικνύει τις τάσεις μετασχηματισμού των τοπικών οικονομιών.

Αυτή η σύζευξη του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα μπορεί να προσδώσει μια άλλη δυναμική στην ευρύτερη περιοχή. Το ιδιαίτερος αξιόλογο φυσικό περιβάλλον της Καρδίτσας από τη μία, και η περιοχή των Μετεώρων από την άλλη στο νομό Τρικάλων, μια περιοχή διεθνούς ακτινοβολίας και αναγνωρισιμότητας, μπορούν να λειτουργήσουν με έναν συμπληρωματικό τρόπο, για την προσέλκυση υψηλού επιπέδου και όχι μόνο, τουρισμού (εξωτερικού και εσωτερικού). Σε αυτό φυσικά, οφείλουν να συμβάλλουν και οι περισσότερες και αρτιότερες υποδομές προσέγγισης των εν λόγω περιοχών. Από την άλλη, ο πιο δυναμικός δευτερογενής τομέας στα Τρίκαλα, αλλά και η προσδοκώμενη αναβάθμιση του τομέα αυτού στην Καρδίτσα, λόγω ένταξης της περιοχής σε βασικούς μεταφορικούς και αναπτυξιακούς άξονες της χώρας (Ε 65 και μέσω αυτού Εγνατία οδός), που θα καταστήσει την περιοχή διαπεριφερειακή πύλη προς Ηγουμενίτσα, αναμένονται δυναμικότερα αναπτυξιακά αποτελέσματα, για το σύνολο της ευρύτερης περιοχής. Αν αναλογιστούμε και τη σχετικά υψηλή ποσοστιαία συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα στην περιοχή, μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε τη σημασία που πρέπει να δοθεί στη στήριξη της μεταποίησης (ιδιαίτερα αγροτικών προϊόντων υψηλής ποιότητας, ΠΟΠ, ΠΓΕ, καθετοποίηση παραγωγής και των αντίστοιχων υποδομών – συστήματα ποιότητας), ώστε το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων να μεγιστοποιήσει τη δυναμικότητά του στην ευρύτερη περιοχή τους αφενός, και αφετέρου, προς όφελος της περιφέρειας συνολικά.

Πίνακας 6.42: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο	100			100			
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	4,52	3,73	0,79	4,67	2,66	2,01	3,31
Ορυχεία και λατομεία	0,13	0,12	0,01	0,05	0,05	0,00	-59,39
Μεταποιητικές βιομηχανίες	17,69	10,79	6,90	14,49	9,85	4,63	-18,11
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	0,60	0,52	0,07	0,66	0,51	0,15	11,15
Κατασκευές	7,65	7,58	0,07	7,32	7,05	0,27	-4,31
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	15,95	11,22	4,74	17,25	10,34	6,91	8,13
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,28	2,40	0,88	4,89	3,01	1,88	49,32
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	5,80	5,45	0,36	4,17	3,64	0,53	-28,11
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,37	3,32	2,05	7,16	3,82	3,34	33,51
Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	11,66	8,74	2,92	12,36	8,89	3,47	6,00
Εκπαίδευση	7,95	3,22	4,73	9,80	3,54	6,26	23,32
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	3,86	1,53	2,34	5,13	1,74	3,39	32,85
Λοιπές υπηρεσίες	3,26	1,73	1,53	3,81	1,34	2,47	16,92

Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ίδια επεξεργασία

Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 6.42, στην πόλη της Λάρισας για την ίδια χρονολογία (2001), τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (17,25%)», ακολουθεί ο κλάδος «Μεταποιητικές βιομηχανίες (14,49%)», κι έπειτα οι κλάδοι «Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (12,36%)», «Εκπαίδευση (9,8%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (7,16%)», «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (5,13%)» και τέλος, οι υπόλοιποι κλάδοι με μικρότερες ποσοστιαίες συμμετοχές, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα. Από τα παραπάνω φαίνεται ξεκάθαρα, η συντριπτική υπεροχή των κλάδων του τριτογενούς τομέα, ενώ στο δευτερογενή, δυναμική ποσοστιαία συμμετοχή κατέχει ο κλάδος «Μεταποιητικές βιομηχανίες». Πρόκειται καθαρά για μια εμφανώς τριτογενοποιημένη οικονομία, στηριγμένη στις υφιστάμενες υποδομές και πλεονεκτήματα που υπάρχουν στην περιοχή. Έτσι, ο τομέας της εκπαίδευσης κατέχει σημαντική θέση, καθώς στη Λάρισα φιλοξενούνται πλήθος τμημάτων ΤΕΙ (και ελάχιστων ΑΕΙ), που στηρίζουν και την τοπική οικονομία. Από την άλλη, υψηλό βαθμό συμμετοχής εμφανίζει και ο τομέας της υγείας και κοινωνικής μέριμνας, καθώς στην πόλη εδράζεται και το πανεπιστημιακό νοσοκομείο σε άμεση συνέργεια με την Ιατρική σχολή που φιλοξενείται στην πόλη.

Οι νέες τάσεις στην οικονομία της περιοχής αντικατοπτρίζονται και από τις ποσοστιαίες μεταβολές μεταξύ 1991 και 2001, κι έτσι παρατηρούμε ότι, τη μεγαλύτερη

ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ορυχεία και λατομεία (-59,39%)», «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (49,32%)», «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (32,85%)», «Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες (-28,11%) και «Εκπαίδευση (23,32%)». Η πόλη της Λάρισας επενδύει στον τριτογενή τομέα με αιχμή του δόρατος το εμπόριο, καθώς η πόλη αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της περιφέρειας. Σε συνδυασμό με το δυναμικό τομέα της εκπαίδευσης, της υγείας και της δημόσιας διοίκησης και συναφών υπηρεσιών (καθώς η Λάρισα αποτελεί την έδρα της περιφέρειας Θεσσαλίας), η Λάρισα αποτελεί πόλη με ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα σε δυναμικούς τομείς αιχμής και μεγάλη ακτίνα επιρροής (περιφερειακό κέντρο). Επιπρόσθετα, το μέγεθος της μεταποιητικής δραστηριότητας της πόλης, αποτελεί ένα ακόμη ισχυρό σημείο της. Έτσι, η συνέργεια δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα κρίνεται επιτακτική, για τη μεγιστοποίηση της οικονομικής αποδοτικότητας της πόλης και την πολυτομεακή σύνθεση της οικονομικής βάσης, προκειμένου να αποφύγει οικονομικό μαρασμό από φθίνοντες και υπό αναδιάρθρωση κλάδους. Δυστυχώς, δεν εντοπίζεται το ίδιο σκηνικό στις άλλες πόλεις της δυτικής Θεσσαλίας, που συναντάμε σχετικά πιο περιορισμένο εύρος οικονομικής βάσης. Τέλος, αυτό που πρέπει να εκμεταλλευτεί η Λάρισα σε άμεση συμπληρωματικότητα με το Βόλο, είναι ότι αποτελεί μια πόλη υψηλού πληθυσμιακού βάρους και υποδομών, και πρέπει να εκμεταλλευτεί τις λειτουργίες της ως διοικητικό, οικονομικό και εκπαιδευτικό κέντρο.

Πίνακας 6.43: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Βόλου και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	
Σύνολο	100			100			
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	3,68	2,86	0,82	3,32	1,97	1,35	-9,64
Ορυχεία και λατομεία	0,21	0,18	0,02	0,19	0,17	0,02	-8,11
Μεταποιητικές βιομηχανίες	19,48	14,20	5,28	14,80	11,51	3,29	-24,02
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	0,46	0,40	0,06	0,66	0,55	0,12	43,45
Κατασκευές	7,76	7,65	0,12	8,02	7,78	0,24	3,26
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	15,86	10,82	5,04	15,55	8,87	6,68	-1,97
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,46	2,19	1,27	5,96	3,07	2,90	72,51
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	7,28	6,86	0,42	5,79	5,31	0,48	-20,43
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,33	3,14	2,19	6,82	3,36	3,47	27,92
Δημόσια διοίκηση και άμυνα, Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	8,97	6,63	2,33	9,17	6,52	2,66	2,29
Εκπαίδευση	6,39	2,43	3,97	8,07	2,88	5,19	26,25
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	3,68	1,39	2,29	4,56	1,46	3,10	24,01
Λοιπές υπηρεσίες	3,26	1,69	1,57	3,93	1,63	2,30	20,27

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα με τον πίνακα 6.43, την μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή για την πόλη του Βόλου (2001) εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (15,55%)», ακολουθεί ο κλάδος «Μεταποιητικές βιομηχανίες (14,8%)», κι έπειτα οι κλάδοι «Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (9,17%)», «Εκπαίδευση (8,07%)», «Κατασκευές (8,02%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (6,82%)», «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (5,96%)» και τέλος, οι υπόλοιποι κλάδοι με μικρότερες ποσοστιαίες συμμετοχές, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα.

Έτσι, σύμφωνα και με τα στατιστικά στοιχεία, διαπιστώνεται ότι στην πόλη του Βόλου κυριαρχεί ο τριτογενής τομέας –όπως είναι φυσικό, καθώς ο Βόλος αναπροσαρμόζεται στα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης, προκειμένου να ανταπεξέλθει στις ανταγωνιστικές πιέσεις και στην αναβάθμιση του ρόλου του στην ιεραρχία του αστικού συστήματος, τάση φυσικά που παρατηρείται και στις υπόλοιπες θεσσαλικές πόλεις, με διαφορετικές αφετηρίες όμως, λόγω και των διαχρονικών παγωμένων ανισοτήτων σε διάφορους τομείς της οικονομίας-, με μια πολύ σημαντική συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα, με ιδιαίτερα δυναμικούς κλάδους και υψηλά ποσοστά. Τα ποσοστά του δευτερογενούς τομέα κυμαίνονται σε τέτοια μεγέθη, αφού ο Βόλος αποτελεί διαχρονικά ένα ισχυρό βιομηχανικό κέντρο. Κι εδώ, η σύζευξη δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα και η διεύρυνση της οικονομικής βάσης με νέους ανερχόμενους δυναμικούς τομείς αιχμής, μπορεί μεσο-μακροπρόθεσμα να καταστήσει το δίπολο Βόλου-Λάρισας, ιδιαίτερα ελκυστική τοποθεσία για εγκατάσταση επιχειρήσεων και υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού. Η συμπληρωματικότητα των δύο πόλεων θα αναβαθμίσει περαιτέρω την ελκυστικότητα αυτή.

Στον τομέα λοιπόν του εμπορίου, ο Βόλος έρχεται στη 2^η θέση στην περιφέρεια μετά τη Λάρισα. Κατέχει όμως την 1^η θέση στις μεταποιητικές βιομηχανίες. Στον τομέα της εκπαίδευσης, ο Βόλος φιλοξενεί πλήθος τμημάτων ΑΕΙ, και κρίνεται επιτακτική και άμεση, η συνέργεια μεταξύ των εκπαιδευτικών, παραγωγικών, κοινωνικών και άλλων οικονομικών φορέων, που θα αυξήσει συνολικά, την ανταγωνιστικότητα και αποτελεσματικότητα της τοπικής οικονομίας. Στους υπόλοιπους δυναμικούς τομείς, Βόλος και Λάρισα εμφανίζουν παρεμφερή ποσοστά και η συμπληρωματικότητά τους στους εν λόγω τομείς αναμένεται να μεγιστοποιήσει τα αναπτυξιακά αποτελέσματα. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί σε ένα γενικότερο κλίμα κοινωνικής συναίνεσης, συνεργασίας και συμπληρωματικότητας (και όχι αδυσώπητου ανταγωνισμού), και στο ότι η δικτύωση των δύο πόλεων της δυτικής (δευτερεύοντες πόλοι ανάπτυξης - σε μακροοικονομικό επίπεδο) και ανατολικής (ισχυροί εθνικοί πόλοι ανάπτυξης), θα μεγιστοποιήσει τα αναπτυξιακά αποτελέσματα ανάμεσα στα δίπολα αφενός, και αφετέρου, στο συνολικό σύστημα και την ευρύτερη ενδοχώρα της περιφέρειας συνολικά.

Οι νέες τάσεις στην οικονομία της περιοχής αντικατοπτρίζονται και από τις ποσοστιαίες μεταβολές μεταξύ 1991 και 2001, κι έτσι παρατηρούμε ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (72,51%)» «Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού (43,45%)», «Εκπαίδευση (26,25%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (27,92%)», «Μεταποιητικές βιομηχανίες (-24,02%)» και «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (24,02%)».

Παρατηρείται δηλαδή, σημαντική ποσοστιαία αύξηση σε δυναμικούς κλάδους του τριτογενούς τομέα και μια σημαντική μείωση στον κλάδο των μεταποιητικών βιομηχανιών. Αυτό βέβαια είναι ευνόητο, καθώς ο Βόλος ένα βιομηχανικό κέντρο με ισχυρή παράδοση στην Ελλάδα, είναι και η πόλη που υφίσταται πιο έντονα, τις ανταγωνιστικές πιέσεις της διεθνοποίησης και ολοκλήρωσης των οικονομιών, όπως συνέβη και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας με ισχυρή βιομηχανική παράδοση (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Πάτρα κ.λπ.). Η αναδιάρθρωση του κλάδου αυτού, επέφερε και αντίστοιχες μειώσεις στα σχετικά ποσοστά απασχόλησης (αλλά και στις απόλυτες τιμές).

Έτσι, η συνέργεια δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα κρίνεται επιτακτική, για τη μεγιστοποίηση της οικονομικής αποδοτικότητας της πόλης και την πολυτομεακή σύνθεση της οικονομικής βάσης, προκειμένου να αποφύγει οικονομικό μαρασμό από φθίνοντες και υπό αναδιάρθρωση κλάδους. Αυτό που πρέπει να σχολιαστεί ιδιαίτερος είναι ότι, ο νομός που εντάσσεται ο Βόλος, αποτελεί έναν πολύ δημοφιλή προορισμό, για αλλοδαπούς και ημεδαπούς επισκέπτες. Επιπρόσθετα, η δυνατότητα που υπάρχει στην ευρύτερη περιοχή για άσκηση κάθε είδους εναλλακτικού τουρισμού (χειμερινός, θρησκευτικός, αγροτουρισμός κ.α.), τροφοδοτεί την όλη περιοχή με ένα σύνολο πλεονεκτημάτων. Αυτό μπορεί να συνδυαστεί με συγκεκριμένα τουριστικά «τόξα» στην περιοχή της περιφέρειας, που έχουν τη δυνατότητα να προσελκύουν κάθε χρόνο πλήθος τουριστών και έτσι, να συμβάλλει στην αναζωογόνηση πολλών περιοχών μέσω της τόνωσης και αύξησης του ΑΕΠκκ και της περιφερειακής και τοπικής απασχόλησης.

Αυτό που πρέπει να εκμεταλλευτεί ο Βόλος σε άμεση συμπληρωματικότητα με τη Λάρισα, είναι ότι αποτελεί μια πόλη υψηλού πληθυσμιακού βάρους και υποδομών και πρέπει να εκμεταλλευτεί τις λειτουργίες του ως διοικητικό, οικονομικό, τουριστικό και εκπαιδευτικό κέντρο.

Πίνακας 6.44: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Δίπολου Βόλου-Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο							
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	4,11	3,30	0,80	4,02	2,33	1,69	-2,18
Όρυχεία και λατομεία	0,17	0,15	0,02	0,12	0,11	0,01	-28,94
Μεταποιητικές βιομηχανίες	18,57	12,46	6,11	14,64	10,65	3,98	-21,16
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	0,53	0,46	0,07	0,66	0,53	0,14	24,94
Κατασκευές	7,70	7,61	0,09	7,65	7,40	0,25	-0,62
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	15,91	11,02	4,89	16,43	9,63	6,80	3,26
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,36	2,30	1,07	5,41	3,04	2,37	60,81
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	6,53	6,14	0,39	4,96	4,45	0,51	-24,06
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,35	3,23	2,12	7,00	3,60	3,40	30,82
Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	10,34	7,71	2,63	10,82	7,74	3,08	4,60
Εκπαίδευση	7,19	2,83	4,35	8,96	3,22	5,74	24,74
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	3,77	1,46	2,31	4,86	1,61	3,25	28,71
Λοιπές υπηρεσίες	3,26	1,71	1,55	3,87	1,48	2,38	18,54
Νέοι, Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο	13,21	7,35	5,86	10,61	5,86	4,75	-19,69

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Όπως διακρίνουμε από τον παραπάνω πίνακα, για το δίπολο Βόλου-Λάρισας, την μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή (2001) εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (16,43%)», ακολουθεί ο κλάδος «Μεταποιητικές βιομηχανίες (14,63%)», κι έπειτα, οι κλάδοι «Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (10,82%)», «Εκπαίδευση (8,96%)», «Κατασκευές (7,65%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (7%)», «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (5,41%)» και τέλος, οι υπόλοιποι κλάδοι με μικρότερες ποσοστιαίες συμμετοχές, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα.

Έτσι, σύμφωνα και με τα στατιστικά στοιχεία, διαπιστώνεται ότι και στο δίπολο Βόλου-Λάρισας κυριαρχεί ο τριτογενής τομέας –αναπροσαρμογή στα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης, προκειμένου να ανταπεξέλθει στις ανταγωνιστικές πιέσεις και στην αναβάθμιση του ρόλου του στην ιεραρχία του αστικού συστήματος-, με μια πολύ σημαντική συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα, με ιδιαίτερα δυναμικούς κλάδους και υψηλά ποσοστά. Κι εδώ, η σύζευξη δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα και η διεύρυνση της οικονομικής βάσης με νέους ανερχόμενους δυναμικούς τομείς αιχμής, μπορεί μεσο-μακροπρόθεσμα να καταστήσει το δίπολο Βόλου-Λάρισας, ιδιαίτερα ελκυστική τοποθεσία για εγκατάσταση επιχειρήσεων και υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού. Η συμπληρωματικότητα των δύο

πόλεων θα αναβαθμίσει περαιτέρω την ελκυστικότητα αυτή. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί σε ένα γενικότερο κλίμα κοινωνικής συναίνεσης, συνεργασίας και συμπληρωματικότητας (και όχι αδυσώπητου ανταγωνισμού), και στο ότι η δικτύωση των δύο πόλεων της δυτικής (δευτερεύοντες πόλοι ανάπτυξης - σε μακροοικονομικό επίπεδο) και ανατολικής (ισχυροί εθνικοί πόλοι ανάπτυξης), θα μεγιστοποιήσει τα αναπτυξιακά αποτελέσματα ανάμεσα στα δίπολα αφενός, και αφετέρου, στο συνολικό σύστημα και την ευρύτερη ενδοχώρα της περιφέρειας συνολικά.

Οι νέες τάσεις στην οικονομία της περιοχής αντικατοπτρίζονται και από τις ποσοστιαίες μεταβολές μεταξύ 1991 και 2001, κι έτσι παρατηρούμε ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (60,81%)», «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (28,71%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (30,82%)», «Εκπαίδευση (24,74%)», «Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού (24,94%)», «Ορυχεία και λατομεία (-28,94%)», «Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες (-24,06%)», «Μεταποιητικές βιομηχανίες (-21,16%)». Παρατηρείται δηλαδή, σημαντική ποσοστιαία αύξηση σε δυναμικούς κλάδους του τριτογενούς τομέα και μια σημαντική μείωση στον κλάδο των μεταποιητικών βιομηχανιών. Αυτό βέβαια είναι ευνόητο, καθώς το δίπολο Βόλου-Λάρισας υφίσταται εντονότερα, τις ανταγωνιστικές πιέσεις της διεθνοποίησης και ολοκλήρωσης των οικονομιών, όπως συνέβη και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας με ισχυρή βιομηχανική παράδοση (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Πάτρα κ.λπ.). Η αναδιάρθρωση του κλάδου αυτού, επέφερε και αντίστοιχες μειώσεις στα σχετικά ποσοστά απασχόλησης (αλλά και στις απόλυτες τιμές). Αυτή τη συμπληρωματικότητα πρέπει ακριβώς να εκμεταλλευτεί το εν λόγω δίπολο (σε δυναμικούς τομείς αιχμής του δευτερογενούς και κυρίως του τριτογενούς τομέα), προκειμένου να μεγιστοποιήσει την αναπτυξιακή του δυναμική και την ελκυστικότητά του για επενδύσεις, επισκέπτες και ανθρώπινου δυναμικού υψηλής ποιότητας. Έτσι, εκτός του ότι θα αποτελέσουν εναλλακτικοί τόποι εγκατάστασης επιχειρήσεων και ανθρώπινου δυναμικού, συντελούν και στη συνολική ανάπτυξη και στήριξη ολόκληρης της περιφέρειας.

Πίνακας 6.45: Κλαδική Διάρθρωση Απασχόλησης Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % 91-01 στο σύνολο
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Σύνολο							
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	5,33	4,19	1,14	5,02	2,83	2,18	-5,91
Ορυχεία και λατομεία	0,15	0,14	0,01	0,11	0,10	0,01	-27,04
Μεταποιητικές βιομηχανίες	16,40	11,36	5,05	13,10	9,63	3,47	-20,16
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	0,61	0,54	0,07	0,82	0,67	0,15	33,72
Κατασκευές	8,17	8,08	0,09	7,86	7,61	0,25	-3,79
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	16,18	11,58	4,60	16,61	9,99	6,62	2,64
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	3,43	2,42	1,01	5,57	3,23	2,33	62,39
Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	6,39	6,01	0,37	4,76	4,28	0,47	-25,50
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5,34	3,33	2,01	6,99	3,63	3,36	30,87
Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	9,97	7,38	2,59	10,38	7,35	3,03	4,11
Εκπαίδευση	7,84	3,12	4,72	9,59	3,50	6,10	22,38
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	4,02	1,56	2,46	5,16	1,74	3,42	28,51
Λοιπές υπηρεσίες	3,24	1,73	1,52	3,87	1,59	2,28	19,33
Νέοι, Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο	12,92	7,11	5,81	10,16	5,58	4,58	-21,35

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Στον τελευταίο πίνακα αυτής της ενότητας παρατηρούμε ότι, την μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή για το αστικό σύστημα (ως μέσος όρος για το 2001) εμφανίζει η απασχόληση στον κλάδο «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (16,61%)», ακολουθεί ο κλάδος «Μεταποιητικές βιομηχανίες (13,1%)», κι έπειτα, οι κλάδοι «Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (10,38%)», «Εκπαίδευση (9,59%)», «Κατασκευές (7,86%)», «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (6,99%)», «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (5,57%)», «Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία (5,02%) και τέλος, οι υπόλοιποι κλάδοι με μικρότερες ποσοστιαίες συμμετοχές, όπως αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα.

Όπως φαίνεται και από την παραπάνω ανάλυση μπορούμε να εξάγουμε ορισμένα συμπεράσματα. Το αστικό σύστημα Θεσσαλίας συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης κυρίως, σε κλάδους του τριτογενούς τομέα (εμπόριο, δημόσια διοίκηση κ.α.), καθώς και σε δυναμικούς κλάδους του δευτερογενούς (μεταποίηση, κατασκευές). Επίσης, παρουσιάζει υψηλό ποσοστό απασχόλησης σε κλάδους του πρωτογενούς τομέα (μειούμενης έντασης), καθώς εντάσσεται σε μια περιφέρεια με πλούσια αγροτική ενδοχώρα και παράδοση σε τέτοιου τύπου δραστηριότητες.

Οι νέες τάσεις στην οικονομία της περιοχής αντικατοπτρίζονται και από τις ποσοστιαίες μεταβολές μεταξύ 1991 και 2001, κι έτσι παρατηρούμε ότι, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή εμφανίζουν οι κλάδοι «Ξενοδοχεία και εστιατόρια (62,39%)», «Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού (33,72%), «Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας (30,87%)», «Υγεία και κοινωνική μέριμνα (28,51%)», «Ορυχεία και λατομεία (-27,04%), «Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες (-25,5%), «Εκπαίδευση (22,38%), και «Μεταποιητικές βιομηχανίες (-20,16%)». Παρατηρείται δηλαδή, σημαντική ποσοστιαία αύξηση σε δυναμικούς κλάδους του τριτογενούς τομέα και μια σημαντική μείωση στον κλάδο των μεταποιητικών βιομηχανιών. Ενθαρρυντικό θεωρείται το γεγονός ότι, το αστικό σύστημα εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης σε ανερχόμενους και δυναμικούς αναπτυξιακούς κλάδους υψηλής προστιθέμενης αξίας (χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, τουρισμός, εκπαίδευση) και ταυτόχρονα, υψηλούς ρυθμούς μείωσης σε φθίνοντες αναπτυξιακούς κλάδους (ορυχεία-λατομεία), εξελίξεις που συνάδουν με τις διεθνείς τάσεις μετασχηματισμού των οικονομιών. Έτσι, όπως επανειλημμένως έχει αναφερθεί, η συνέργεια δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα κρίνεται επιτακτική, για τη μεγιστοποίηση της οικονομικής αποδοτικότητας του θεσσαλικού αστικού συστήματος και την πολυτομεακή σύνθεση της οικονομικής του βάσης, προκειμένου να αποφύγει οικονομικό μαρασμό από φθίνοντες και υπό αναδιάρθρωση κλάδους.

Τέλος, ως προς την κλαδική απασχόληση ανά φύλο, αυτό που μπορεί να ειπωθεί είναι ότι, οι άνδρες κυριαρχούν ως προς τα ποσοστά συμμετοχής σε όλους τους κλάδους, εκτός από αυτόν της Εκπαίδευσης και της Υγείας και κοινωνικής μέριμνας, όπου οι γυναίκες έχουν υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής (2001). Η διαφορά κρίνεται ως ιδιαίτερος σημαντική, αφού οι άνδρες στην πλειοψηφία των κλάδων έχουν διπλάσια και πολλαπλάσια διαφορά από τις γυναίκες. Παρ' όλα αυτά, σε σχέση με το 1991 οι διαφορές έχουν κάπως εξομαλυνθεί, αλλά χρειάζονται αρκετά βήματα ακόμη, για μια πιο ισάξια αντιπροσωπευτική απασχόληση των δύο φύλων. Φυσικά, τα ποσοστά ανά κλάδο στα δύο φύλα ποικίλουν και αναλόγως τη φύση του επαγγέλματος. Αυτή η τάση παρουσιάζεται και στις τέσσερις θεσσαλικές πόλεις, με διαφοροποιημένα φυσικά ποσοστά ανά περίπτωση.

6.3.3.4 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Μετά την ανάλυση της διάρθρωσης της οικονομίας του αστικού συστήματος, προχωρούμε στη διατύπωση των ισχυρών σημείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται στην παρούσα χρονική συγκυρία, η αξιοποίηση των οποίων θα οδηγήσει σε νέα δυναμικότερη αναπτυξιακή ρότα, το όλο αστικό σύστημα, αλλά και την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται. Σε αντιπαραβολή, ο εντοπισμός και η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των αδύνατων σημείων και των απειλών που περιβάλλουν το εν λόγω σύστημα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη, για να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξή του.

Ακολουθώντας τις διεθνείς εξελίξεις και τάσεις, η οικονομία του αστικού συστήματος τριτογενοποιείται, καθώς ο τριτογενής τομέας κατέχει το υψηλότερο ποσοστό

στο ΑΕΠ και την απασχόληση. Επίσης, εντοπίζονται υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου και των υποστηρικτικών υπηρεσιών, κλάδος με υψηλή προστιθέμενη αξία και έντονες πολλαπλασιαστικές επιδράσεις. Αν προστεθούν και οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης υποστηρικτικών επιχειρηματικών υπηρεσιών (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και ο περιορισμός των φθινόντων αναπτυξιακών κλάδων, συνειδητοποιούμε τις νέες αναπτυξιακές τροχιές που ακολουθούν οι θεσσαλικές πόλεις, προς ανταγωνιστικότερες οικονομίες. Τέλος, οι συνέργειες μεταξύ των οικονομικών τομέων παραγωγής δύνανται να βελτιστοποιήσουν περαιτέρω την αναπτυξιακή δυναμική του αστικού συστήματος. Από την άλλη πλευρά, αυτό που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη είναι η έντονη μείωση του ποσοστού συμμετοχής του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα στο συνολικό ΑΕΠ και την απασχόληση στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης των οικονομιών, με τις όποιες συνέπειες αυτό συνοδεύεται (διαρθρωτική ανεργία κ.λπ.). Επίσης, σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην παραγωγική συγκρότηση (έλλειψη σύνδεσης παραγωγικής διαδικασίας με την έρευνα και το πανεπιστήμιο, εσωστρέφεια ΜΜΕ, κ.α.), αλλά και η ανεπάρκεια υποστηρικτικών επιχειρηματικών υπηρεσιών επιδεινώνουν το όλο οικονομικό τοπίο και την ελκυστικότητα του συστήματος για περαιτέρω επενδύσεις.

Παρ' όλα αυτά, η αξιοποίηση των επιχειρησιακών προγραμμάτων ανάπτυξης και του αναπτυξιακού νόμου, των εθνικών και ευρωπαϊκών πόρων, σε συνδυασμό με ευνοϊκές συγκυρίες, όπως τις αναδυόμενες γειτονικές αγορές, την τουριστική αξιοποίηση του συστήματος και της ενδοχώρας του και με τη διαμόρφωση και εφαρμογή κατάλληλων στρατηγικών (για την προσέλκυση επενδύσεων, την ενδογενή ανάπτυξη και την επίλυση κοινών προβλημάτων) που αρμόζουν στο πνεύμα της διεθνοποίησης και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, λειτουργούν βεβαίως ευεργετικά ως προς την αύξηση του προϊόντος και της απασχόλησης στην υπό μελέτη περιοχή. Σε αυτό το νέο πλαίσιο, το αστικό σύστημα καλείται να αντιμετωπίσει τις αυξανόμενες ανταγωνιστικές πιέσεις από άλλες περιφέρειες σε όλους τους οικονομικούς τομείς (προσέλκυση κεφαλαίου, κόστος παραγωγής κ.λπ.). Έτσι, η αδυναμία διαρθρωτικής αναπροσαρμογής, η δυσμενής εξέλιξη εθνικών και διεθνών μακροοικονομικών παραμέτρων, ο περιορισμός εθνικών και ευρωπαϊκών κονδυλίων και η διατήρηση του αναποτελεσματικού και δύσκαμπτου θεσμικού πλαισίου θα γονατίσουν το αστικό σύστημα υπονομεύοντας την ανταγωνιστικότητα και το επίπεδο ευημερίας του.

Πίνακας 6.46: SWOT Διάρθρωσης της Οικονομίας

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Τριτογενοποίηση της οικονομίας - υψηλό ποσοστό του τριτογενή τομέα στο ΑΕΠ και την απασχόληση • Υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου και των υποστηρικτικών υπηρεσιών • Σημαντική παρουσία πρωτογενή, αλλά κυρίως δευτερογενή τομέα (συνέργειες – καθετοποίηση παραγωγής και σε συνδυασμό με τον τριτογενή τομέα μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής δυναμικής) • Υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης υποστηρικτικών επιχειρηματικών υπηρεσιών (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και περιορισμός των φθινόντων αναπτυξιακών κλάδων 	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση του ποσοστού συμμετοχής του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα στο συνολικό ΑΕΠ και την απασχόληση • Σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην παραγωγική συγκρότηση (έλλειψη σύνδεσης παραγωγικής διαδικασίας με την έρευνα και το πανεπιστήμιο, εσωστρέφεια ΜΜΕ, απουσία τοπικών συνεργασιών κ.α.) • Ανεπαρκείς υποστηρικτικές επιχειρηματικές υπηρεσίες (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και περιορισμένη ανάπτυξη καινοτομικών υπηρεσιών και προϊόντων

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Επιχειρησιακά προγράμματα ανάπτυξης και ο αναπτυξιακός νόμος (νέα επενδυτικά κίνητρα) • Πόροι της ΕΕ (4ο ΚΠΣ) και Εθνικοί πόροι • Αναδυόμενες γειτονικές αγορές • Τουριστική ανάπτυξη της περιοχής (τουριστικοί πόλοι και τουριστικά τόξα) • Διεθνοποίηση και Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση - διαμόρφωση στρατηγικής για την προσέλκυση επενδύσεων και την ενδογενή ανάπτυξη και την επίλυση κοινών προβλημάτων 	<ul style="list-style-type: none"> • Διεθνοποίηση της οικονομίας και αύξηση κινητικότητας του κεφαλαίου, επιχειρήσεων και εργατικού δυναμικού • Αύξηση του ανταγωνισμού από χώρες χαμηλού κόστους (λ.χ. Βουλγαρία), αλλά και υψηλής τεχνολογίας (λ.χ. Ιταλία) που μπορεί να οδηγήσει σε επιπλέον συρρίκνωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης • Αδυναμία άμεσων διαρθρωτικών αναπροσαρμογών και δυσμενής εξέλιξη εθνικών και διεθνών μακροοικονομικών παραμέτρων • Περιορισμός εθνικών ή ευρωπαϊκών κονδυλίων (συμπεριλαμβανομένου της αδυναμίας απορρόφησης) • Διατήρηση δύσκαμπτου θεσμικού πλαισίου σε εθνικό επίπεδο (φορολογικό, χωροταξικό κ.λπ.)

6.3.4 Επιχειρηματική Δραστηριότητα

6.3.4.1 Δημιουργία Νέων Επιχειρήσεων και Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου

Η αναγνώριση της σημασίας της επιχειρηματικότητας στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα στα πλαίσια των σύγχρονων απαιτήσεων για μια ολοένα πιο ευέλικτη και δυναμική οικονομία, έχει τονώσει το ενδιαφέρον για την παρακολούθηση της δημογραφίας των επιχειρηματικών μονάδων. Είναι γνωστό ότι, οι νέες επιχειρήσεις συνεισφέρουν στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, την ανάπτυξη της καινοτομίας και την οικοδόμηση ενός πλέγματος οικονομικών σχέσεων με ευεργετικές, πολλαπλασιαστικές επιδράσεις για το σύνολο της οικονομίας (<http://www.icap.gr>).

Γι' αυτό το σκοπό, αναγκαία θεωρείται η ανάλυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, προκειμένου να εξαχθούν τα κατάλληλα συμπεράσματα για το επιχειρηματικό κλίμα στην υπό μελέτη περιοχή. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα σε επίπεδο πόλεων, οπότε η ανάλυση αναγκαστικά θα περιοριστεί σε επίπεδο νομών. Αν αναλογιστούμε όμως, ότι, την πλειονότητα των επενδύσεων προσελκύουν οι πόλεις, τα συμπεράσματά μας δεν θα αποκλίνουν και πολύ ως προς τα επίπεδα ακρίβειας, αναφορικά με την επιχειρηματικότητα στην περιοχή.

Η μεθοδολογία αυτής της ενότητας συνίσταται στην παράθεση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων, για τις νέες επιχειρήσεις στους νομούς κατά την περίοδο 2000-2004 (τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία). Έτσι, μαζί με τους πίνακες θα παρατεθούν και τα αντίστοιχα διαγράμματα, σχετικά με την τομεακή διάρθρωση (και το αντίστοιχο ύψος επενδυμένου κεφαλαίου) των νέων επενδύσεων στους νομούς, αλλά και τη στατιστική σύγκριση με τους δύο μητροπολιτικούς νομούς της χώρας, Αττικής και Θεσσαλονίκης, σε σχετικά μεγέθη (ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους).

Πιο συγκεκριμένα, αρχικά παρουσιάζονται οι στατιστικοί πίνακες και τα γραφήματα των τεσσάρων νομών, που θα περιλαμβάνουν τις νέες επιχειρήσεις κατά τομέα (Βιομηχανία, Εμπόριο, Υπηρεσίες, Τουρισμός, αλλά και το σύνολο), καθώς και το ύψος του επενδυμένου κεφαλαίου (σε ευρώ) για την αντίστοιχη χρονική περίοδο. Όλα αυτά, παρουσιάζονται από τα κατωτέρω:

Πίνακας 6.47: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων και Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου (€)
Καρδίτσας 2000-2004 (Σύνολο και ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους)

ΚΑΡΔΙΤΣΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	16	4.511.060	22	1.366.660	14	1.668.460	3	290.000	55	7.836.180
ΑΝΑ 10.000 ΚΑΤ.	1,33	375.921,67	1,83	113.888,33	1,17	139.038,33	0,25	24.166,67	4,58	653.015,00

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 6.48: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων και Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου (€)
Τρικάλων 2000-2004 (Σύνολο και ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους)

ΤΡΙΚΑΛΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	31	4.348.790	25	1.095.470	40	3.167.550	3	542.400	99	9.154.210
ΑΝΑ 10.000 ΚΑΤ.	2,35	329.453,79	1,89	82.990,15	3,03	239.965,91	0,23	41.090,91	7,50	693.500,76

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.49: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων και Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου (€) Λάρισας
2000-2004 (Σύνολο και ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους)

ΛΑΡΙΣΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	74	6.866.710	103	9.125.630	132	93.715.050	6	638.690	315	110.346.08
ΑΝΑ 10.000 ΚΑΤ.	2,62	243.500,35	3,65	323.603,90	4,68	3.323.228,72	0,21	22.648,58	11,17	3.912.981,5

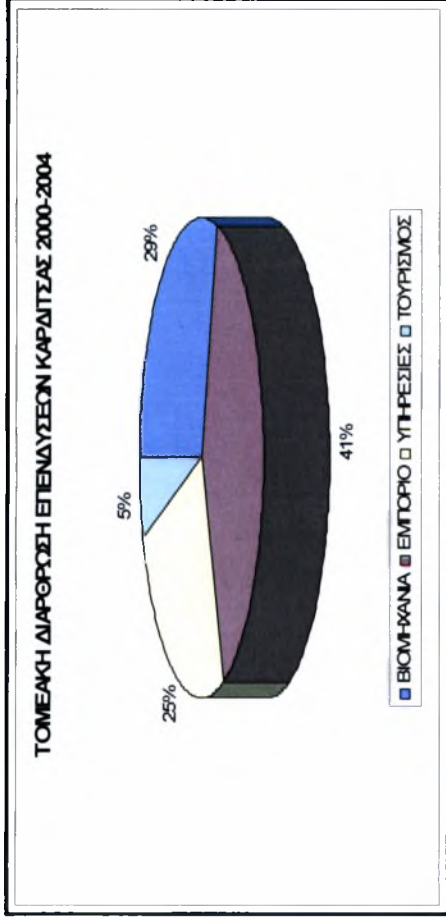
Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.50: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων και Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου (€)
Μαγνησίας 2000-2004 (Σύνολο και ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους)

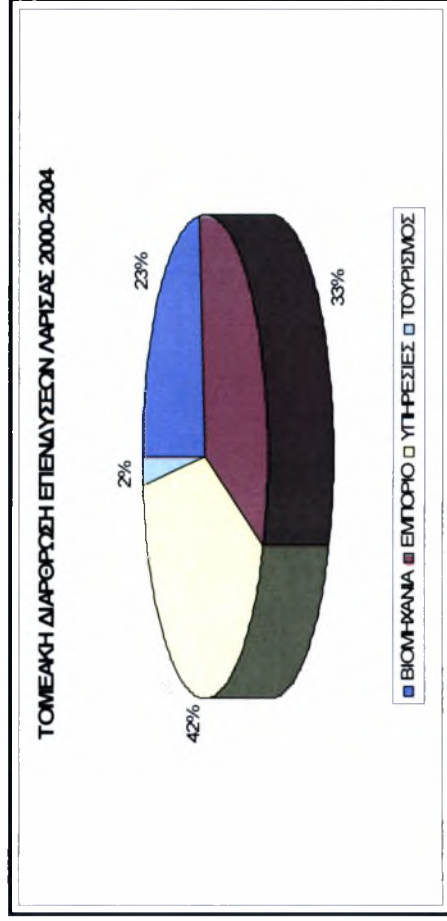
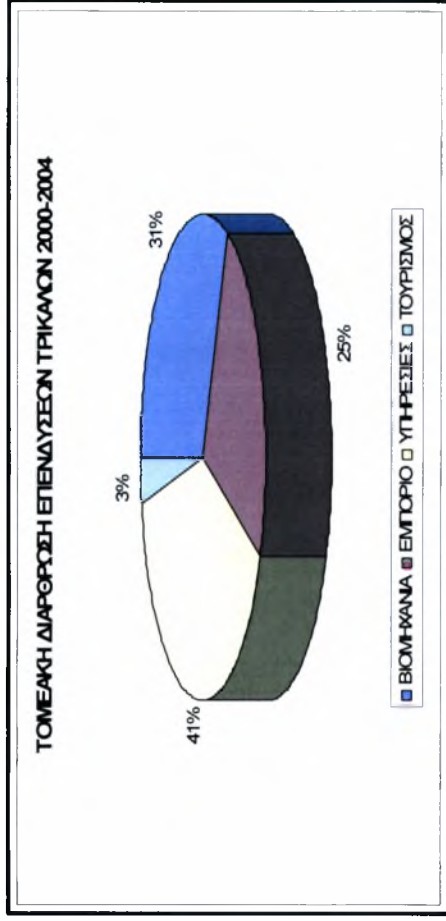
ΑΓΝΗΣΙΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	50	7.248.290	64	3.219.860	96	8.477.400	32	3.864.180	242	22.809.730
ΑΝΑ 10.000 ΚΑΤ.	2,44	353.575,12	3,12	157.066,34	4,68	413.531,71	1,56	188.496,59	11,80	1.112.669,76

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

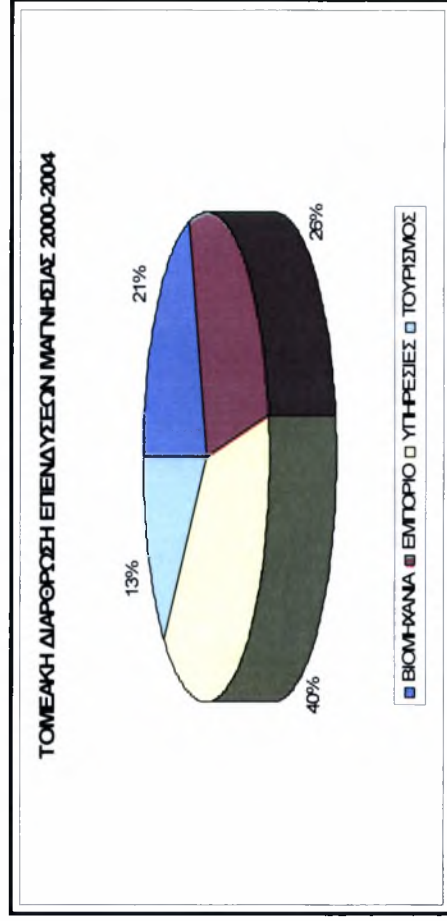
Διαγράμματα 6.50-6.57: Τομεακή Διάρθρωση Επενδύσεων και Επενδυμένου Κεφαλαίου
Θεσσαλικών Νομών 2000-2004 (%)

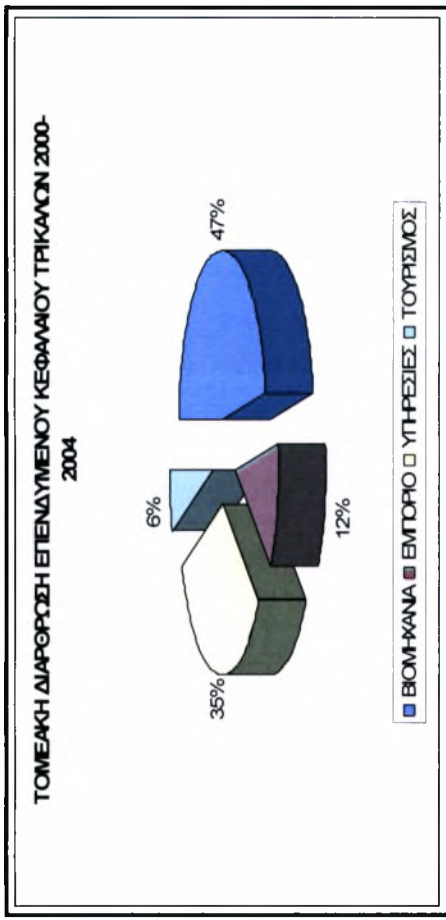
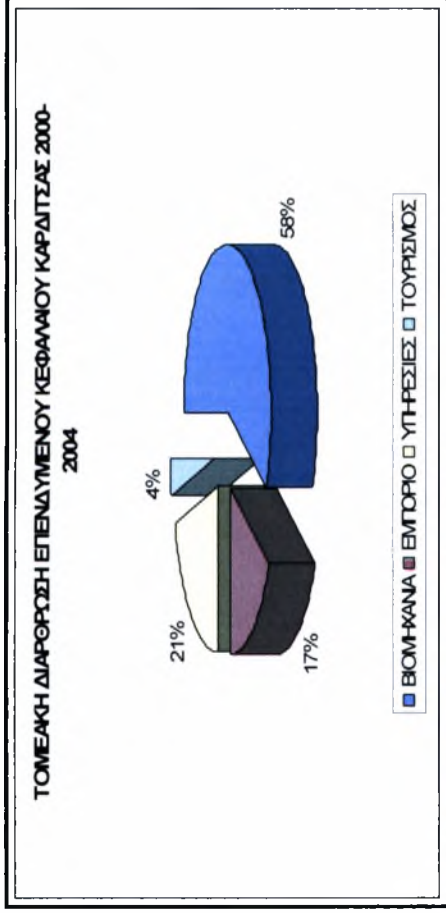


Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία

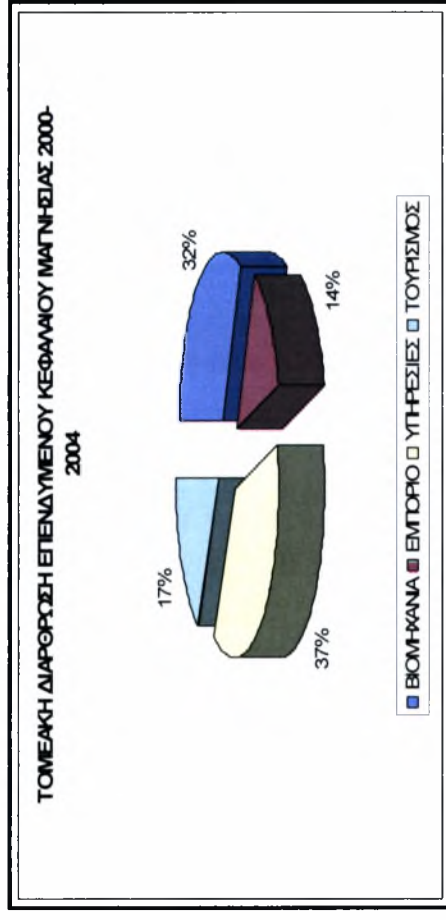
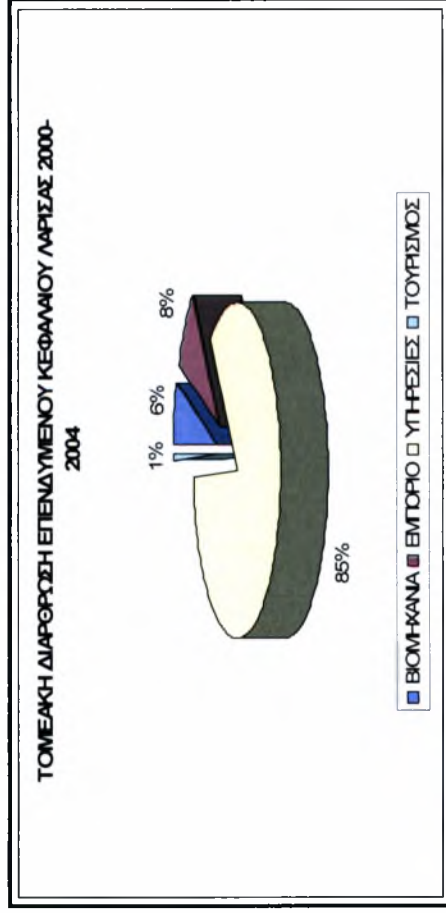


Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία





Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία



Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία

Από τα παραπάνω είμαστε σε θέση να εξάγουμε διάφορα χρήσιμα συμπεράσματα. Κατ' αρχήν, η Λάρισα είναι αυτή που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων, καθώς και το μεγαλύτερο ύψος επενδυμένου κεφαλαίου στην περιφέρεια Θεσσαλίας, ακολουθούμενη από τη Μαγνησία και μετέπειτα, τα Τρίκαλα και τέλος, την Καρδίτσα (απόλυτες τιμές). Ειδικότερα, η ανάλυση ανά νομό έχει να επιδείξει και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει ο εκάστοτε νομός σε σχέση με κάποιον άλλον, κι έτσι, προσελκύει και τις αντίστοιχες επενδυτικές επιλογές. Αναφορικά με την Καρδίτσα, το μεγαλύτερο αριθμό νέων επιχειρήσεων εμφανίζει στον τομέα του εμπορίου με 22 νέες επιχειρήσεις (41%) και στον τομέα της βιομηχανίας με 16 νέες επιχειρήσεις (29%) και ακολουθεί ο τομέας των υπηρεσιών με 14 νέες επιχειρήσεις (25%) και τέλος, ελάχιστες επιχειρήσεις στον τομέα του τουρισμού, δηλαδή μόλις 3 νέες επιχειρήσεις (5%). Οι τιμές αυτές επαληθεύουν την υφιστάμενη κατάσταση, καθώς η Καρδίτσα, ως αγροτικός νομός εκμεταλλεύεται -και υπάρχουν επιπλέον περιθώρια- την καθετοποίηση της παραγωγής και την εμπορία και διακίνηση, κυρίως αγροτικών προϊόντων (ΠΟΠ, ΠΓΕ κ.λπ.). Η δυναμικότητα του τομέα των υπηρεσιών εκφράζεται και από τις νέες τάσεις μετασχηματισμού των οικονομιών διεθνώς (νέες υπηρεσίες, υπηρεσίες προς επιχειρήσεις κ.α.), αλλά και από τη δημόσια διοίκηση που υφίσταται και αναβαθμίζεται. Τέλος, εντύπωση προκαλεί το γεγονός των ελάχιστων νέων τουριστικών επιχειρήσεων στο νομό, μόλις δηλαδή, 3 επιχειρήσεις (5%) για το χρονικό διάστημα μιας πενταετίας, ένας νομός με αξιόλογο φυσικό περιβάλλον (λίμνη Πλαστήρα κ.α.), κι έτσι, ο τουριστικός αυτός τομέας, μεσοπρόθεσμα τουλάχιστον, θα μπορούσε να καταλάβει σημαντικό μέρος των οικονομικών δραστηριοτήτων του νομού, καθώς μπορεί να προσφέρει δυνατότητες εναλλακτικού τουρισμού (αξιοποίηση τουριστικών τόξων με αξιόλογα σημεία της περιφέρειας, Μετέωρα κ.λπ.). Το ύψος του επενδυμένου κεφαλαίου σε κάθε περιοχή εξαρτάται και από την ποσότητα, αλλά και από την ίδια τη φύση των επιχειρήσεων, που λαμβάνουν δράση στην περιοχή. Στην Καρδίτσα, το μεγαλύτερο ύψος του επενδυμένου κεφαλαίου κατέχει ο βιομηχανικός τομέας (58%), γεγονός που δείχνει τη διάθεση των επιχειρηματιών να επενδύσουν μεγάλα ποσά, σε αυτόν τον νευραλγικό τομέα για το νομό. Το κλίμα διαφαίνεται ακόμη πιο ενθαρρυντικό, με τη διέλευση βασικών μεταφορικών αξόνων από την περιοχή (μεγάλη ευαισθησία του τομέα – σύνδεση με δυτική Ελλάδα και από εκεί προς το Μεσογειακό Τόξο ανάπτυξης, εν δυνάμει μεγαλύτερες αγορές κ.λπ.), όπως ο άξονας Ε 65 και θα καταστήσει έτσι, την Καρδίτσα διαπεριφερειακή πύλη αναβαθμίζοντας το ευρύτερο επιχειρηματικό κλίμα για νέες επενδύσεις. Στη συνέχεια, ως προς το μέγεθος του επενδυμένου κεφαλαίου ακολουθεί ο τομέας των υπηρεσιών, με ποσοστό συμμετοχής 21% και μετά του εμπορίου με 17% και τέλος, ο τουριστικός τομέας με το μικρότερο μέγεθος επενδυμένου κεφαλαίου (4%).

Στο νομό Τρικάλων, ο μεγαλύτερος αριθμός νέων επιχειρήσεων εμφανίζεται στον τομέα των υπηρεσιών με 40 νέες επιχειρήσεις (41%), ακολουθεί ο τομέας της βιομηχανίας με 31 νέες επιχειρήσεις (31%) και έπειτα, ο τομέας του εμπορίου με 25 νέες επιχειρήσεις (25%) και τέλος, ελάχιστες επιχειρήσεις στον τομέα του τουρισμού, δηλαδή μόλις 3 νέες επιχειρήσεις (3%). Στο νομό Τρικάλων, η κατάσταση είναι διαφοροποιημένη. Πρόκειται για μια οικονομία που προσελκύει με έντονους ρυθμούς, επιχειρήσεις του τομέα των υπηρεσιών

κατά πρώτο λόγο (αύξηση ζήτησης για τέτοιου είδους επιχειρήσεις) και στη συνέχεια, του βιομηχανικού τομέα. Έπεται ο εμπορικός τομέας και τέλος, ο ισχνός τουριστικός τομέας, που στην προκειμένη περίπτωση εμφανίζει μικρότερο ποσοστό νέων επιχειρήσεων, ακόμη και από το αντίστοιχο της Καρδίτσας, παρ' όλο που και σε αυτήν την περίπτωση υφίστανται οι προϋποθέσεις τουριστικής ανάπτυξης (θρησκευτικός τουρισμός κ.α.). Ως προς το ύψος του επενδυμένου κεφαλαίου, την πρωτοκαθεδρία κατέχει κι εδώ ο βιομηχανικός τομέας (47%, λόγω και της φύσης των επενδύσεων), ακολουθεί ο τομέας των υπηρεσιών με ποσοστό 35%, έπειτα, ο εμπορικός τομέας με 12% και τέλος, ο τουριστικός τομέας με 6%. Έτσι, με αυτά τα δεδομένα, το επιχειρηματικό κλίμα διαφαίνεται ιδιαίτερα αισιόδοξο και κυρίως, μετά και την υλοποίηση των προγραμματισμένων αναπτυξιακών αξόνων, που θα αυξήσουν τη συνοχή της ευρύτερης περιοχής, καθώς και την ελκυστικότητά της για νέες επενδύσεις. Τα Τρίκαλα σε συμπληρωματικότητα με την Καρδίτσα δύναται να αυξήσουν την αναπτυξιακή δυναμική και την ελκυστικότητά τους, αξιοποιώντας τα υφιστάμενα και εν δυνάμει συγκριτικά πλεονεκτήματά τους (Ε 65, διαπεριφερειακή πύλη, νέες ΒΕΠΕ κατά μήκος του άξονα κ.α.).

Στο νομό Λαρίσης, ο μεγαλύτερος αριθμός νέων επιχειρήσεων εμφανίζεται στον τομέα των υπηρεσιών με 132 νέες επιχειρήσεις (42%), ακολουθεί ο τομέας του εμπορίου με 103 νέες επιχειρήσεις (33%) και έπειτα, ο βιομηχανικός τομέας με 74 νέες επιχειρήσεις (23%) και τέλος, απειροελάχιστες επιχειρήσεις στον τομέα του τουρισμού, δηλαδή μόλις 6 νέες επιχειρήσεις (2%). Από τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται κι εδώ, μια οικονομία που έχει την τάση να προσελκύει με μεγάλους ρυθμούς διάφορες επιχειρήσεις του τομέα των υπηρεσιών, καθώς σε αυτό το νομό φιλοξενείται και η έδρα της περιφέρειας (συν τα τμήματα ΤΕΙ και ΠΘ) και είναι φυσικό επακόλουθο. Ακολουθούν οι τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας, αφού η Λάρισα είναι το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της περιφέρειας Θεσσαλίας και επιπρόσθετα, έχει ισχυρή παράδοση στον τομέα της βιομηχανίας. Επίσης, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η πόλη της Λάρισας (κεντροβαρική θέση, έδρα περιφέρειας, αξιόλογες υποδομές, κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος κ.α.) συνηγορούν προς την τάση προσέλκυσης τέτοιου είδους επιχειρήσεων. Ως προς την αξία του επενδυμένου κεφαλαίου στην υπό μελέτη πενταετία, το τοπίο είναι αρκετά διαφοροποιημένο από τους άλλους νομούς. Ο τομέας των υπηρεσιών κατέχει το συντριπτικό ποσοστό του 85% του συνολικού επενδυμένου κεφαλαίου, γεγονός που αναδεικνύει τη ζήτηση που υπάρχει στο νομό για τέτοιας φύσεως επιχειρήσεις (χρηματοπιστωτικές, σύμβουλοι, υπηρεσίες προς επιχειρήσεις κ.α.). Από τους υπόλοιπους τομείς, ο εμπορικός διαθέτει ένα ποσοστό 8% (που δείχνει πλέον μια παγιωμένη κατάσταση), ο βιομηχανικός ένα 6% (πιθανώς ίδρυση ΜΜΕ αν αναλογιστούμε και το μεγάλο απόλυτο αριθμό νέων επιχειρήσεων) και τέλος, ο τουριστικός με το πενιχρό ποσοστό (1%), γεγονός που φανερώνει την αδυναμία της Λάρισας για προσέλκυση τουρισμού (αν και υπάρχουν οι προϋποθέσεις για αστικό τουρισμό, θαλάσσιο κ.α.) και κατ' επέκταση τουριστικών επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων.

Τέλος, στο νομό Μαγνησίας ο μεγαλύτερος αριθμός νέων επιχειρήσεων εμφανίζεται στον τομέα των υπηρεσιών με 96 νέες επιχειρήσεις (40%), ακολουθεί ο τομέας του εμπορίου με 64 νέες επιχειρήσεις (26%) και έπειτα, ο βιομηχανικός τομέας με 50 νέες επιχειρήσεις (21%) και τέλος, 32 νέες επιχειρήσεις στον τομέα του τουρισμού, ποσοστό 13%, μια

σημαντική διαφορά από τους υπόλοιπους 3 θεσσαλικούς νομούς. Κι εδώ, τα χαρακτηριστικά του νομού Μαγνησίας προσιδιάζουν με τα αντίστοιχα της Λάρισας και παρουσιάζονται παρεμφερείς τάσεις ζήτησης επενδύσεων. Πρόκειται για δύο νομούς που διαθέτουν δύο δυναμικά αστικά κέντρα, που λόγω και της εγγύτητας, «οφείλουν» να αναπτύξουν συμπληρωματικές λειτουργίες μεταξύ τους, προς μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής τους δυναμικής, με προϋποθέσεις τρίτου μητροπολιτικού πόλου ανάπτυξης, μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Η κύρια διαφορά μεταξύ των δύο εν λόγω νομών υφίσταται στον τουριστικό τομέα. Το σχετικά μεγάλο ποσοστό που διαθέτει ο νομός Μαγνησίας έναντι της Λάρισας οφείλεται κυρίως σε γεωμορφολογικούς, αλλά και πολιτιστικούς παράγοντες (Πήλιο, νησιά, παραδοσιακοί οικισμοί κ.λπ.). Έτσι κι εδώ, όπως και στην περίπτωση της Λάρισας, το υψηλότερο ποσοστό επενδυμένου κεφαλαίου εντοπίζεται στον τομέα των υπηρεσιών (37%, αστικό κέντρο μεγάλης εμβέλειας, ΠΘ), ακολουθεί ο βιομηχανικός τομέας (32%, παραδοσιακό βιομηχανικό κέντρο, οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης, αξιόλογες υποδομές κ.λπ.), έπειτα ο τουριστικός (17%, ξενοδοχειακές μονάδες ιδιαίτερα στα νησιά, αστικός, συνεδριακός κ.λπ. τουρισμός κ.α.) και τέλος, ο εμπορικός με 14%.

Στη συνέχεια θα παρατεθούν αναφορικά, ορισμένα στοιχεία σχετικά με την ποσοστιαία συμμετοχή των νομών στην περιφέρεια στην οποία εντάσσονται, για τα μεγέθη των νέων επιχειρήσεων και του επενδυμένου κεφαλαίου²⁴. Έτσι, ξεκινώντας από την Καρδίτσα, στον τομέα της βιομηχανίας συγκεντρώνει το 9,36% των νέων επιχειρήσεων της περιφέρειας και το 19,63% του επενδυμένου κεφαλαίου. Στον τομέα του εμπορίου, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 10,28% και 9,23%, στον τομέα των υπηρεσιών 4,96% και 1,56%, στον τουριστικό τομέα 6,82% και 5,44%, και τέλος, στο σύνολο κατέχει ποσοστά 7,74% και 5,22% αντίστοιχα. Ο γειτονικός νομός, ο νομός Τρικάλων, στον τομέα της βιομηχανίας συγκεντρώνει το 18,13% των νέων επιχειρήσεων της περιφέρειας και το 18,93% του επενδυμένου κεφαλαίου. Στον τομέα του εμπορίου, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 11,68% και 7,40%, στον τομέα των υπηρεσιών 14,18% και 2,96%, στον τουριστικό τομέα 6,82% και 10,17%, και τέλος, στο σύνολο τα ποσοστά που περιλαμβάνει είναι 13,92% και 6,10% αντίστοιχα. Από την άλλη, ο νομός Λάρισας, στον τομέα της βιομηχανίας συγκεντρώνει το 43,27% των νέων επιχειρήσεων της περιφέρειας και το 29,89% του επενδυμένου κεφαλαίου. Στον τομέα του εμπορίου, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 48,13% και 61,63%, στον τομέα των υπηρεσιών 46,81% και 87,56%, στον τουριστικό τομέα 13,64% και 11,97%, και τέλος, στο σύνολο κατέχει ποσοστά 44,30% και 73,49% αντίστοιχα. Τέλος, ο νομός Μαγνησίας, στον τομέα της βιομηχανίας συγκεντρώνει το 29,24% των νέων επιχειρήσεων της περιφέρειας και το 31,55% του επενδυμένου κεφαλαίου. Στον τομέα του εμπορίου, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 29,91% και 21,74%, στον τομέα των υπηρεσιών 34,04% και 7,92%, στον τουριστικό τομέα 72,73% και 72,43%, και τέλος, στο σύνολο κατέχει ποσοστά 34,04% και 15,19% αντίστοιχα. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, το 80% περίπου των νέων επιχειρήσεων και το 90% περίπου του επενδυμένου κεφαλαίου συγκεντρώνεται στους νομούς της ανατολικής Θεσσαλίας. Ως προς την τομεακή διάρθρωση των επενδύσεων, τα διάφορα ποσοστά ποικίλουν, αναλόγως και τη φύση των επενδύσεων που λαμβάνουν χώρα στο εκάστοτε

²⁴ Οι αντίστοιχοι πίνακες και γραφήματα των εν λόγω μεγεθών παρατίθενται στο παράρτημα

γεωγραφικό επίπεδο, π.χ. η Μαγνησία έχει μικρότερο ποσοστό από τη Λάρισα στις νέες βιομηχανικές επιχειρήσεις, αλλά μεγαλύτερο επενδυμένο κεφάλαιο, καθώς μπορεί να πρόκειται για βαριές βιομηχανίες ή έντασης τεχνολογίας σε σχέση με της Λάρισας. Επίσης, η Μαγνησία συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά στον τομέα του τουρισμού, ενώ η Λάρισα, στους τομείς του εμπορίου και των υπηρεσιών. Τέλος, στους δύο άλλους θεσσαλικούς νομούς, τα Τρίκαλα υπερέρχουν στον αριθμό των νέων επιχειρήσεων στους τομείς της βιομηχανίας και του εμπορίου, αλλά όχι στο επενδυμένο κεφάλαιο (πολλές ΜΜΕ), ενώ στους τομείς του τουρισμού και των υπηρεσιών, τα Τρίκαλα υπερέρχουν σε όλα τα μεγέθη.

Στο τελευταίο σημείο αυτής της ενότητας επιχειρείται η συγκριτική εξέταση προσέλκυσης επενδύσεων των διαφόρων γεωγραφικών επιπέδων σε σχετικές τιμές (ανά 10.000 κατοίκους), συμπεριλαμβανομένων των νομών της Αττικής και Θεσσαλονίκης, προκειμένου να διαπιστωθούν οι διαφορές που υφίστανται μεταξύ τους. Έτσι, παρατίθενται και οι πίνακες της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, και τέλος, τα αντίστοιχα διαγράμματα που περιγράφουν τις διαφορές ως προς την ίδρυση νέων επιχειρήσεων στους διάφορους τομείς, αλλά και ως προς το ύψος του επενδυμένου κεφαλαίου, για τα διάφορα χωρικά επίπεδα.

Πίνακας 6.51: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων και Επενδυμένου Κεφαλαίου Αττικής 2000-2004 (Σύνολο και ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους)

ΑΤΤΙΚΗ 2000-2004	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
ΣΥΝΟΛΟ	1532	125.284.000	4035	301.912.000	7567	3.158.638.000	656	91.029.000	13790	3.676.860.000
ΑΝΑ 10.000 Κ.Α.Τ.	3,93	321.405,85	10,35	774.530,53	19,41	8.103.227,30	1,68	233.527,45	35,38	9.432.683,43

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 6.52: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων και Επενδυμένου Κεφαλαίου Θεσσαλονίκης 2000-2004 (Σύνολο και ανά 10.000 μόνιμους κατοίκους)

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2000-2004	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
ΣΥΝΟΛΟ	368	107.216.100	842	53.918.910	1185	509.296.390	78	13.697.000	2.473	684.128.400
ΑΝΑ 10.000 Κ.Α.Τ.	3,39	989.078,41	7,77	497.406,92	10,93	4.698.306,18	0,72	126.356,09	22,81	6.311.147,60

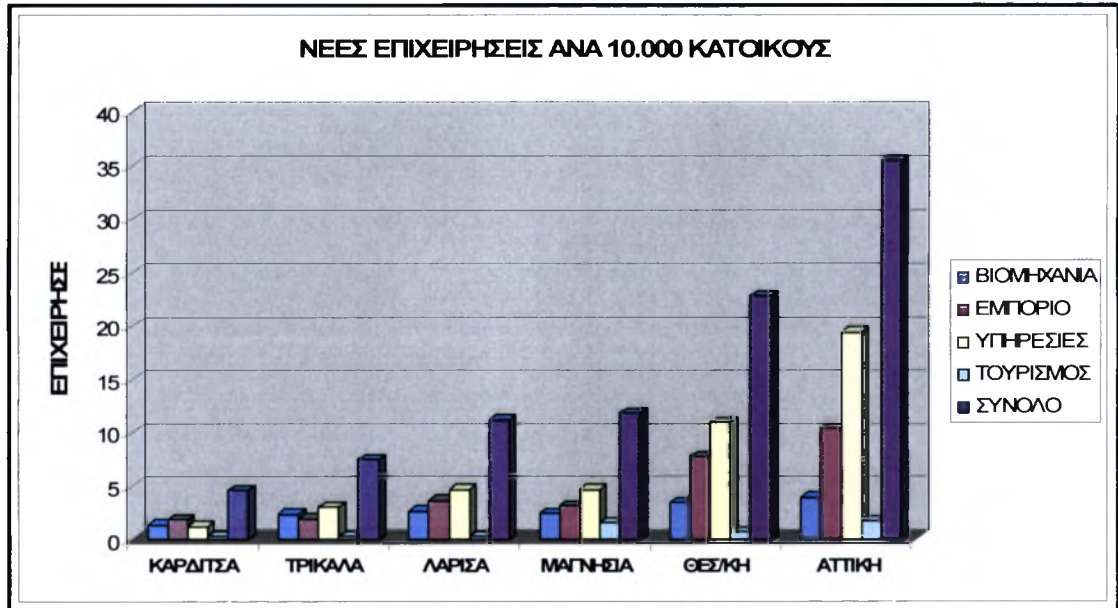
Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000,

2004,

ίδια

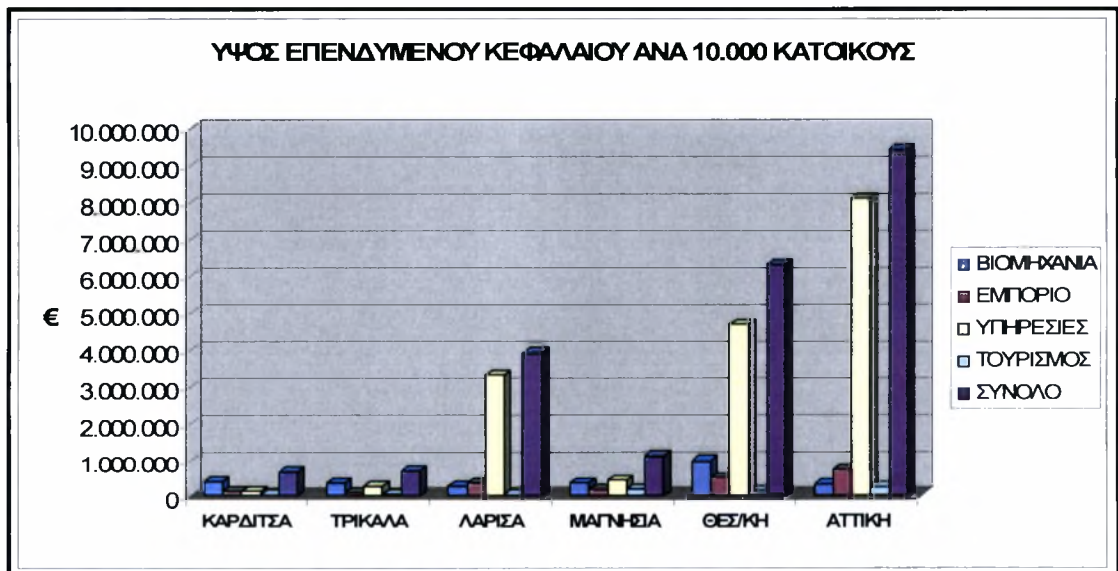
επεξεργασία

Διάγραμμα 6.58: Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων Ανά 10.000 Μόνιμους Κατοίκους 2000-2004



Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.59: Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου Ανά 10.000 Μόνιμους Κατοίκους 2000-2004 (€)



Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

Με βάση τους παραπάνω πίνακες και διαγράμματα μπορούν να ληφθούν τα εξής: Αττική και Θεσσαλονίκη τοποθετούνται στις πρώτες θέσεις της κλίμακας, ως προς τις επενδυτικές επιλογές, αλλά και ως προς την εγκατάσταση του επενδυμένου κεφαλαίου. Έτσι, ανά 10.000 κατοίκους, στην Αττική αντιστοιχούν στο σύνολο 35 επιχειρήσεις, στη Θεσσαλονίκη 23, στη Λάρισα και Μαγνησία από 11 και 12 αντίστοιχα, στα Τρίκαλα 8 και στην Καρδίτσα από 5. Στους θεσσαλικούς νομούς δηλαδή, οι τιμές των νέων επιχειρήσεων κυμαίνονται από 5 έως 12 νέες επιχειρήσεις ανά 10.000 κατοίκους (εμπόριο, υπηρεσίες

κυρίως), ενώ Θεσσαλονίκη και Αττική από 20 έως 35 (εμπόριο, υπηρεσίες κυρίως). Έτσι, μπορούμε να πούμε ότι, υφίσταται μια κλιμακούμενη διαφορά, με Καρδίτσα – Τρίκαλα στις χαμηλότερες θέσεις, ακολουθούν Λάρισα – Μαγνησία και μετά Θεσσαλονίκη και Αττική κι έτσι, αντικατοπτρίζονται οι διαφορές και οι ανισότητες που υπάρχουν μεταξύ των νομών, ως προς την προσέλκυση επενδύσεων. Πανομοιότυπες τάσεις παρουσιάζονται και ως προς τη γεωγραφική κατανομή του επενδυμένου κεφαλαίου (βλ. και αντίστοιχους πίνακες για τα ακριβή ποσά). Αξιοσημείωτο είναι ότι, η Θεσσαλονίκη εμφανίζει το μεγαλύτερο ύψος επενδυμένου κεφαλαίου στη βιομηχανία, ενώ αντίστοιχα το μεγαλύτερο ύψος επενδυμένου κεφαλαίου στον τομέα των υπηρεσιών, όπως είναι φυσικό προσελκύει η Αττική (έντονες οικονομίες αστικοποίησης). Ο τομέας πάντως που κυριαρχεί είναι ο τομέας των υπηρεσιών, και ως προς την ίδρυση νέων μονάδων, αλλά και ως προς το ύψος του επενδυμένου κεφαλαίου, γεγονός που συνάδει με τις νέες τάσεις μετασχηματισμού των οικονομιών σε διεθνές επίπεδο (τριτογενοποιημένες οικονομίες).

6.3.4.2 Ζώνες Αναπτυξιακών Κινήτρων Νόμου 1892/90

Οι νομοί Μαγνησίας και Λάρισας ανήκουν στην περιοχή Β του αναπτυξιακού νόμου 1892/90, όσον αφορά τις επενδύσεις σε μεταποιητικές επιχειρήσεις, όπως αυτές περιγράφονται στο άρθρο 2 του ΠΔ 456/95. Για τις ίδιες επενδύσεις οι νομοί Καρδίτσας και Τρικάλων ανήκουν στην περιοχή Γ. Με βάση αυτή την κατάταξη, οι νομοί Καρδίτσας και Τρικάλων βρίσκονται σε ευνοϊκότερη θέση από άποψη επενδυτικών κινήτρων (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002).

6.3.4.3 Ζώνες Αναπτυξιακών Κινήτρων Νόμου 2601/98

Σύμφωνα με το νόμο αυτό η Επικράτεια χωρίζεται σε 4 περιοχές (Α, Β, Γ, Δ) εκ των οποίων, μόνο η περιοχή Δ είναι γεωγραφικά προσδιορισμένη επακριβώς. Οι υπόλοιπες περιοχές πρόκειται να προσδιοριστούν με προεδρικά διατάγματα, όπου θα λαμβάνεται υπ' όψη το ποσοστό ανεργίας και η μείωση του ενεργού πληθυσμού. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νόμου αυτού, η Περιφέρεια Θεσσαλίας περιλαμβάνεται στις περιοχές Β και Γ, των οποίων τα όρια μένει να καθοριστούν επακριβώς γεωγραφικά εντός της Περιφέρειας (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002).

6.3.4.4 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Μετά την ανάλυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή²⁵, πρέπει να επισημάνουμε τα ισχυρά και αδύνατα σημεία που εντοπίζονται στο εσωτερικό περιβάλλον του αστικού συστήματος, καθώς και τις ευκαιρίες και απειλές που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον. Η αξιοποίηση των ισχυρών σημείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται αφενός, και η αντιμετώπιση ή περιορισμός -κατά το εφικτό- των αδυναμιών

²⁵ Στο παράρτημα παρατίθεται ανάλυση μικρής έκτασης, αναφορικά με τη δημόσια επενδυτική δραστηριότητα στους θεσσαλικούς νομούς για τη χρονική περίοδο 1994-2001, όπου παρατηρείται μια σχετική ένδεια-ανισότητα (κάτω από το μέσο όρο), ως προς την κατανομή δημοσίων επενδύσεων στους θεσσαλικούς νομούς (ανά κάτοικο ως ποσοστό του μέσου όρου της χώρας), εκτός από το νομό Μαγνησίας, που φαίνεται πιο ευνοημένος (βλ. Παράρτημα).

και απειλών που περιβάλλουν το εν λόγω σύστημα αφετέρου, θα οδηγήσει σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας του αστικού συστήματος και των δεικτών ευημερίας του, και κατ' επέκταση ολόκληρης της περιφέρειας.

Στα ισχυρά σημεία του αστικού συστήματος συγκαταλέγονται η ανάκαμψη του βιομηχανικού δυναμικού της περιοχής (σημαντικό ποσοστό επενδύσεων και κεφαλαίου), το δυναμικό αναπτυξιακό και επενδυτικό προφίλ στον τομέα των υπηρεσιών, καθώς και η γεωγραφική θέση και το μέγεθος της τοπικής αγοράς, που αποτελούν σημαντικά κίνητρα για προσέλκυση επενδύσεων και συνεπακόλουθα ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού. Απεναντίας, ως αδυναμίες εντοπίζονται η μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα στον τουρισμό, παρά τις ευοίωνες προοπτικές που διαγράφονται για τον εν λόγω τομέα, η απουσία πολιτικών για την προσέλκυση και στήριξη των επενδύσεων που είναι έκδηλη μειώνοντας την ανταγωνιστικότητα του συστήματος, η γενική έλλειψη διαδεδομένης επιχειρηματικής κουλτούρας στον ευρύτερο πληθυσμό, που να τον παρακινεί προς αναζήτηση επιχειρηματικών ευκαιριών, ενισχύοντας έτσι, ακόμη περισσότερο τη νοοτροπία εξασφαλισμένης εργασίας στο δημόσιο τομέα και τέλος, οι δείκτες²⁶ σε Ε&ΤΑ είναι απογοητευτικοί, παρά τα σημαντικά εισερχόμενα ευρωπαϊκά κονδύλια για αυτό το σκοπό, υπονομεύοντας έτσι, ακόμη περισσότερο την ανταγωνιστικότητα του συστήματος.

Στο εξωτερικό περιβάλλον τώρα, οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται, συνίστανται στην από κοινού ανάπτυξη του διπόλου Βόλος-Λάρισα και Καρδίτσα-Τρίκαλα με συμπληρωματικές δραστηριότητες μεταξύ τους, στην κατάλληλη αξιοποίηση του αναπτυξιακού νόμου για τόνωση των επενδύσεων στην περιοχή, στη συνεχή τεχνολογική πρόοδο και τη μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (μέσω και των αστικών δικτύων συνεργασίας) - ευρωζωνικότητα και αξιοποίηση και διάδοση διαδικτύου-, στην αποκέντρωση της Κεντρικής Διοίκησης και τον εκσυγχρονισμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και την αξιοποίηση των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, τις αναδυόμενες αγορές στα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη, την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και τη διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων (για πιο εξωστρεφείς οικονομικές βάσεις), την περαιτέρω ανάπτυξη του Πανεπιστημίου και του ΤΕΙ Θεσσαλίας (συνέργειες, σύνδεση έρευνας- παραγωγής κ.α.) και τέλος, την ορθολογική αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων και προγραμμάτων (λ.χ. ΕΠ Ανταγωνιστικότητας) για μεγαλύτερη τόνωση των επενδύσεων. Από την άλλη, κατά το σχεδιασμό των πολιτικών πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη η αύξηση του ανταγωνισμού στην ΕΕ, αλλά και διεθνώς, ο εντεινόμενος ανταγωνισμός των πόλεων και η έλλειψη πολιτικής μάρκετινγκ του τόπου, η περαιτέρω ενίσχυση του συγκεντρωτισμού στην οικονομία και η αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων (υπονομεύοντας τη συνοχή του χώρου). το αναποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας (υψηλή φορολογία, γραφειοκρατία κ.α.), η συνεχής αδυναμία παρακολούθησης και αξιοποίησης των τεχνολογικών εξελίξεων και της ανάπτυξης της καινοτομίας και τέλος, η αδυναμία απορρόφησης επενδύσεων ως εναλλακτικοί δυναμικοί τόποι σε σύγκριση με

²⁶ Στο παράρτημα παρατίθεται πίνακας αναφορικά με την περιφερειακή κατανομή συντελεστών Έρευνας & Ανάπτυξης, όπου διαπιστώνεται ο χαμηλός βαθμός Ε&ΤΑ στην περιφέρεια Θεσσαλίας.

Αττική και Θεσσαλονίκη (που προσελκύουν την πλειονότητα των επενδυτικών επιλογών και κεφαλαίου).

Πίνακας 6.53: SWOT Επιχειρηματικής Δραστηριότητας και Περιβάλλοντος

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάκαμψη του βιομηχανικού δυναμικού της περιοχής • Δυναμικό αναπτυξιακό και επενδυτικό προφίλ στον τομέα των υπηρεσιών • Η γεωγραφική θέση (κεντροβαρική, διέλευση βασικών αναπτυξιακών αξόνων κ.λπ.) του αστικού συστήματος και το μέγεθος της τοπικής αγοράς, σημαντικά κίνητρα για προσέλκυση επενδύσεων 	<ul style="list-style-type: none"> • Μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα στον τουρισμό, παρά τις θετικές προοπτικές • Απουσία πολιτικών για την προσέλκυση και στήριξη των επενδύσεων • Έλλειψη διαδεδομένης επιχειρηματικής κουλτούρας στον ευρύτερο πληθυσμό, που να τον παρακινεί προς αναζήτηση επιχειρηματικών ευκαιριών. «Ασφάλεια» μέσω εργασίας στο δημόσιο τομέα • Χαμηλοί δείκτες σε Ε&ΤΑ. Φαινόμενο εθνικής εμβέλειας

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Καίριος αναπτυξιακός ρόλος του αστικού συστήματος στην ανάπτυξη της Περιφέρειας • Η από κοινού ανάπτυξη του διπόλου Βόλος-Λάρισα και Καρδίτσα-Τρίκαλα με συμπληρωματικές δραστηριότητες μεταξύ τους • Αξιοποίηση αναπτυξιακού νόμου για τόνωση των επενδύσεων • Η συνεχής τεχνολογική πρόοδος και η μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (μέσω και των αστικών δικτύων συνεργασίας). Ευρυζωνικότητα και αξιοποίηση και διάδοση διαδικτύου. • Αποκέντρωση Κεντρικής Διοίκησης και εκσυγχρονισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα • Οι αναδυόμενες αγορές στα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη • Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και η διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων • Η ανάπτυξη του Πανεπιστημίου και του ΤΕΙ Θεσσαλίας • Αξιοποίηση ευρωπαϊκών κονδυλίων και προγραμμάτων (λ.χ. ΕΠΑΝ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Η αύξηση του ανταγωνισμού στην ΕΕ αλλά και διεθνώς • Ο ανταγωνισμός πόλεων και έλλειψη πολιτικής μάρκετινγκ του τόπου • Η ενίσχυση του συγκεντρωτισμού στην οικονομία και η αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων • Αναποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας (υψηλή φορολογία, γραφειοκρατία κ.α.) • Αδυναμία παρακολούθησης και αξιοποίησης των τεχνολογικών εξελίξεων και της ανάπτυξης της καινοτομίας • Αδυναμία απορρόφησης επενδύσεων ως εναλλακτικοί δυναμικοί τόποι σε σύγκριση με Αττική και Θεσσαλονίκη (που προσελκύουν την πλειονότητα των επενδυτικών επιλογών και κεφαλαίου)

6.3.5 Ανθρώπινο Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία

Το ανθρώπινο δυναμικό και η ανεργία αποτελούν δύο από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που προσδιορίζουν το δυναμικό ανάπτυξης και επίπεδο ευημερίας μιας περιοχής (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Γι' αυτό το λόγο θα εξεταστεί και θα αναλυθεί η διαχρονική εξέλιξη του εργατικού δυναμικού, της απασχόλησης και της ανεργίας των τεσσάρων πόλεων, καθώς και των θεσσαλικών διπόλων, αλλά και του μέσου όρου του θεσσαλικού συστήματος. Θα προστεθεί φυσικά και η παράθεση στοιχείων από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, για μια σύγκριση των δύο ισχυρών αστικών κέντρων της χώρας, με τις πόλεις της Θεσσαλίας.

Πίνακες 6.54-6.55: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Καρδίτσας σε απόλυτες και σχετικές τιμές και Μεταβολές 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός			
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
Σύνολο	12.719	11.416	1303	18.250	15.309	13.164	2.145	18.357
Άρρενες	9.091	8.410	681	5.959	9.475	8.279	1.196	6.812
Θήλειες	3.628	3.006	622	12.291	5.834	4.885	949	11.545

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι %	Άνεργοι %			Απασχολούμενοι %	Άνεργοι %		
Σύνολο	100	89,76	10,24	100	100	85,99	14,01	100	36,77
Άρρενες	71,48	66,12	5,35	32,65	61,89	54,08	7,81	37,11	45,91
Θήλειες	28,52	23,63	4,89	67,35	38,11	31,91	6,20	62,89	26,76

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός της Καρδίτσας για το 1991 ανέρχεται στο 35,16% του συνολικού της πληθυσμού. Από αυτούς το 71,48% είναι άνδρες, ενώ το 28,52% γυναίκες. Το 2001 υπήρξε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 15,27%) και έφτασε στο 40,53% του συνολικού πληθυσμού. Σε αυτό το ποσοστό, το 61,89% είναι άνδρες και το 38,11% γυναίκες, μια σημαντική μεταβολή, καθώς μειώθηκε η ψαλίδα που χαρακτήριζε τα ποσοστά συμμετοχής των δύο φύλων στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Όμως, σε αυτό το σύνολο, πραγματοποιήθηκε και μια αρνητική αλλαγή. Το ποσοστό απασχόλησης από 89,76% το 1991 μειώθηκε σε 85,99% το 2001 (ποσοστιαία μεταβολή -4,2%). Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 10,24% (1991) σε 14,01% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 36,77%. Τέλος, ο οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 50,45% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 48,6% του συνολικού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή -3,66%).

Πίνακες 6.56-6.57: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Τρικάλων σε απόλυτες και σχετικές τιμές και Μεταβολές 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός			
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
Σύνολο	17.393	15.629	1764	23.846	20.929	18.574	2355	25.252
Άρρενες	12.214	11.409	805	7.592	12.988	11.704	1284	9.496
Θήλειες	5.179	4.220	959	16.254	7.941	6.870	1071	15.756

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι		
Σύνολο	100	89,86	10,14	100	100	88,75	11,25	100	10,95
Άρρενες	70,22	65,60	4,63	31,84	62,06	55,92	6,14	37,60	32,55
Θήλειες	29,78	24,26	5,51	68,16	37,94	32,83	5,12	62,40	-7,19

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός των Τρικάλων για το 1991 ανέρχεται στο 35,52% του συνολικού της πληθυσμού. Από αυτούς το 70,22% είναι άνδρες, ενώ το 29,78% γυναίκες. Το 2001 υπήρξε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 13,59%) και έφτασε στο 40,35% του συνολικού πληθυσμού. Σε αυτό το ποσοστό, το 62,06% είναι άνδρες και το 37,94% γυναίκες, μια σημαντική μεταβολή, καθώς μειώθηκε η ψαλίδα που χαρακτήριζε τα ποσοστά συμμετοχής των δύο φύλων στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Στο εν λόγω σύνολο, πραγματοποιήθηκε και μια σχετικά μικρή αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 89,86% το 1991 μειώθηκε σε 88,75% το 2001 (ποσοστιαία μεταβολή -1,24%). Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 10,14% (1991) σε 11,25% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 10,95%. Τέλος, ο οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 48,7% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 48,69% του συνολικού πληθυσμού, παρέμεινε δηλαδή, ουσιαστικά αμετάβλητος.

Πίνακες 6.58-6.59: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Λάρισας σε απόλυτες και σχετικές τιμές και Μεταβολές 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός			
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
Σύνολο	42.772	39.084	3688	53.613	52.668	46.965	5703	59.154
Άρρενες	28.603	26.946	1657	17.562	31.888	29.139	2749	22.076
Θήλειες	14.169	12.138	2031	36.051	20.780	17.826	2954	37.078

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι		
Σύνολο	100	91,38	8,62	100	100	89,17	10,83	100	25,58
Άρρενες	66,87	63,00	3,87	32,76	60,55	55,33	5,22	37,32	34,73
Θήλειες	33,13	28,38	4,75	67,24	39,45	33,85	5,61	62,68	18,12

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός της Λάρισας για το 1991 ανέρχεται στο 37,4% του συνολικού της πληθυσμού. Από αυτούς το 66,87% είναι άνδρες, ενώ το 33,13% γυναίκες. Το 2001 διαδραματίστηκε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 11,68%) και έφτασε στο 41,77% του συνολικού πληθυσμού. Σε αυτό το ποσοστό, το 60,55% είναι άνδρες και το 39,45% γυναίκες, μια σημαντική μεταβολή, καθώς μειώθηκε κι εδώ, η ψαλίδα που χαρακτήριζε τα ποσοστά συμμετοχής των δύο φύλων στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Στο μέγεθος συνολικά του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πραγματοποιήθηκε και μια μικρή αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 91,38% το 1991 μειώθηκε σε 89,17% το 2001 (ποσοστιαία μεταβολή -2,4%). Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 8,62% (1991) σε 10,83% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 25,58%. Τέλος, ο οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 46,89% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 46,91% του συνολικού πληθυσμού, που παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος.

Πίνακες 6.60-6.61: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Βόλου σε απόλυτες και σχετικές τιμές και Μεταβολές 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός			
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
Σύνολο	41.079	37.053	4.026	59.602	49.437	43.103	6.334	62.838
Άρρενες	28.198	26.250	1.948	19.594	31.051	27.879	3.172	23.074
Θήλειες	12.881	10.803	2.078	40.008	18.386	15.224	3.162	39.764

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι		
Σύνολο	100	90,20	9,80	100	100	87,19	12,81	100	30,73
Άρρενες	68,64	63,90	4,74	32,87	62,81	56,39	6,42	36,72	35,30
Θήλειες	31,36	26,30	5,06	67,13	37,19	30,79	6,40	63,28	26,44

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός του Βόλου για το 1991 ανέρχεται στο 35,25% του συνολικού του πληθυσμού. Από αυτούς το 68,64% είναι άνδρες, ενώ το 31,36% γυναίκες. Το

2001 υπήρξε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 12,22%) και έφτασε στο 39,56% του συνολικού πληθυσμού. Σε αυτό το ποσοστό, το 62,81% είναι άνδρες και το 30,79% γυναίκες, μια σημαντική μεταβολή, καθώς μειώθηκε η ψαλίδα που χαρακτήριζε τα ποσοστά συμμετοχής των δύο φύλων στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, όπως συνέβη και στις τρεις άλλες θεσσαλικές πόλεις. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πραγματοποιήθηκε και μια μικρή αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 90,2% το 1991 μειώθηκε σε 87,19% το 2001 (ποσοστιαία μεταβολή -3,3%). Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 9,8% (1991) σε 12,81% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 30,73%. Τέλος, ο οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 51,15% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 50,28% του συνολικού πληθυσμού, μια αρνητική μεταβολή της τάξεως του 1,7%.

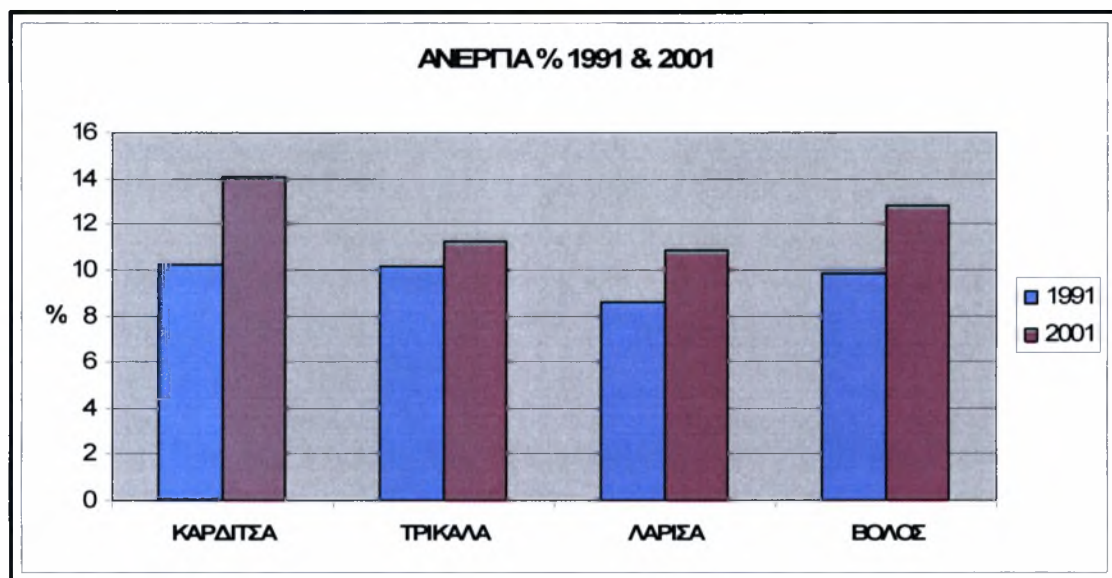
Αν και οι τάσεις που λαμβάνουν χώρα στις τέσσερις πόλεις είναι παρεμφερείς, παρ' όλα αυτά, πραγματοποιούνται με διαφορετικούς ρυθμούς για την εκάστοτε πόλη, που εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες. Τέτοιοι μπορεί να είναι οι διάφορες χρονικές συγκυρίες για πραγματοποίηση επενδύσεων στις πόλεις, η ικανότητά τους να ανταπεξέρχονται στις ανταγωνιστικές πιέσεις και στην αναδιάρθρωση των οικονομιών τους, στη σωστή διαχείριση και αξιοποίηση των διαφόρων χρηματοοικονομικών πόρων κ.ο.κ.. Έτσι, διαπιστώνουμε μια γενική αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (παρ' όλα αυτά βρίσκεται κάτω από το μέσο όρο της χώρας: 1991: 38,01% και 2001: 42,21%, και σε παρεμφερή επίπεδα με αυτό της περιφέρειας: 1991: 36,47% και 2001: 40,38%), εντεινόμενη μείωση του ποσοστού απασχόλησης (και πάλι το μέγεθος αυτό βρίσκεται κάτω από το μέσο όρο της χώρας: 1991: 91,91% και 2001: 88,88%, αλλά και της περιφέρειας: 1991: 92,31% και 2001: 89,86%) και αύξηση του ποσοστού ανεργίας (και σε αυτό το μέγεθος, το αστικό σύστημα βρίσκεται σε αρνητική θέση, πάνω από το μέσο όρο της χώρας: 1991: 8,09% και 2001: 11,12% και ακόμη περισσότερο από το αντίστοιχο της περιφέρειας: 1991: 7,69% και 2001: 10,84%), και τέλος, μια σχετική σταθεροποίηση ή ελάχιστη μείωση του μη οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Η ανεργία πλήττει κύρια την πόλη της Καρδίτσας, αφού συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά και για τις δύο υπό εξέταση χρονολογίες, ακολουθεί η πόλη των Τρικάλων, του Βόλου και τέλος, της Λάρισας, που συγκεντρώνει το χαμηλότερο ποσοστό. Ως προς την απασχόληση, το μεγαλύτερο ποσοστό εντοπίζεται στην πόλη της Λάρισας, μετά στα Τρίκαλα, το Βόλο και τελευταία στην Καρδίτσα. Επίσης, η πόλη της Λάρισας είναι αυτή που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού, ακολουθεί η Καρδίτσα, μετά τα Τρίκαλα και τελευταίος ο Βόλος. Η ανεργία αποτελεί ένα μείζον κοινωνικό και οικονομικό φαινόμενο, που αν δεν ληφθεί σοβαρά υπόψη στο σχεδιασμό των πολιτικών, μπορεί να δημιουργήσει πολύ σοβαρές καταστάσεις στις διάφορες οικονομίες, λ.χ. εντεινόμενη μετανάστευση προς γειτονικά αστικά κέντρα, αύξηση της παραβατικότητας και εγκληματικότητας κ.λπ. (ιδιαίτερα στην περίπτωση της Καρδίτσας, που διαθέτει το μεγαλύτερο σχετικό μέγεθος άνεργου πληθυσμού).

Τέλος, αναφορικά με την εξέλιξη της απασχόλησης και της ανεργίας κατά φύλο παρατηρούμε τα εξής. Υπάρχει μια γενική τάση, διαχρονικά, το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών να αυξάνεται και το αντίστοιχο των ανδρών να μειώνεται, ενώ ως προς το μέγεθος

της ανεργίας, και τα δύο φύλα εμφανίζουν θετικό πρόσημο, δηλαδή αύξηση του σχετικού τους ποσοστού (εκτός από την πόλη των Τρικάλων, όπου το αντίστοιχο ποσοστό στις γυναίκες μειώνεται).

Στη συνέχεια παρατίθενται και τα αντίστοιχα διαγράμματα των ποσοστών ανεργίας των πόλεων, με τις αντίστοιχες ποσοστιαίες μεταβολές τους κατά το χρονικό διάστημα 1991-2001.

Διάγραμμα 6.60: Ανεργία Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001 (%)



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.61: Ποσοστιαία Μεταβολή Ανεργίας Θεσσαλικών Πόλεων 1991-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ως προς την ποσοστιαία μεταβολή της ανεργίας για το χρονικό διάστημα 1991-2001, αξιοσημείωτη είναι η περίπτωση των Τρικάλων, όπου παρουσιάζει τη μικρότερη ποσοστιαία μεταβολή για το διάστημα αυτό. Μετά ακολουθεί η πόλη του Βόλου, της Λάρισας και τέλος, την υψηλότερη ποσοστιαία μεταβολή παρουσιάζει η πόλη της Καρδίτσας.

Στη συνέχεια αυτής της ενότητας εξετάζονται τα χαρακτηριστικά του ανθρώπινου δυναμικού για τα δύο θεσσαλικά δίπολα, το μέσο όρο του αστικού συστήματος (σε ποσοστιαία μορφή), καθώς και των πόλεων της Αθήνας και Θεσσαλονίκης για μια επιπλέον σύγκριση.

Πίνακας 6.62: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Διπόλου Καρδίτσας-Τρικάλων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι %	Άνεργοι %			Απασχολούμενοι %	Άνεργοι %		
Σύνολο	100	89,81	10,19	100	100	87,58	12,42	100	21,92
Άρρενες	70,75	65,82	4,93	32,19	61,99	55,14	6,84	37,40	38,68
Θήλειες	29,25	24,00	5,25	67,81	38,01	32,44	5,57	62,60	6,17

Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Εδώ, ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός για το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων για το 1991 ανέρχεται στο 35,37% του συνολικού της πληθυσμού. Το 2001 πραγματοποιήθηκε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 14,3%) και έφτασε στο 40,43% του συνολικού πληθυσμού. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πραγματοποιήθηκε και μια μικρή αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 89,81% το 1991 μειώθηκε σε 87,58% το 2001, μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του -2,48%. Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 10,19% (1991) σε 12,81% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 21,88%. Τέλος, ο οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 49,45% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 48,65% του συνολικού πληθυσμού, μια αρνητική μεταβολή της τάξεως του 1,64%.

Πίνακας 6.63: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Διπόλου Βόλου-Λάρισας και Μεταβολές (%) 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι %	Άνεργοι %			Απασχολούμενοι %	Άνεργοι %		
Σύνολο	100	90,80	9,20	100	100	88,21	11,79	100	28,14
Άρρενες	67,74	63,44	4,30	32,82	61,64	55,84	5,80	37,01	34,88
Θήλειες	32,26	27,36	4,90	67,18	38,36	32,37	5,99	62,99	22,23

Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός για το δίπολο Βόλου-Λάρισας για το 1991 ανέρχεται στο 36,32% του συνολικού της πληθυσμού. Το 2001 υπήρξε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 11,97%) και έφτασε στο 40,67% του συνολικού πληθυσμού. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πραγματοποιήθηκε και μια μικρή αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 90,8% το 1991 μειώθηκε σε 88,21% το 2001, μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του -2,85%. Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 9,2% (1991) σε 11,79% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 28,14%. Τέλος, ο οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 49,04% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 48,6% του συνολικού πληθυσμού, μια αρνητική μεταβολή της τάξεως του 0,9%.

Παρατηρώντας τα σχετικά μεγέθη των δύο διπόλων, διαπιστώνουμε ότι, παρά το γεγονός ότι το δίπολο Βόλου-Λάρισας χαρακτηρίζεται από «ευνοϊκότερα» ποσοστά σχετικά με την απασχόληση και την ανεργία, παρ' όλα αυτά, το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων, εμφανίζει ικανοποιητικότερους ρυθμούς μείωσης της απασχόλησης και αύξησης της ανεργίας σε σχέση με το άλλο δίπολο (μικρότεροι ρυθμοί από το Β-Λ).

Ακολουθούν τα δεδομένα του μέσου όρου των θεσσαλικών πόλεων και των ισχυρών μητροπολιτικών κέντρων της χώρας κι έπειτα, η πιο εποπτική σύγκριση μέσω των αντίστοιχων γραφημάτων.

Πίνακας 6.64: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Μέσου Όρου Θεσσαλικών Πόλεων και Μεταβολές (%) 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί		Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί		Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι		
Σύνολο	100	90,54	9,46	100	100	88,05	11,95	100	26,36
Άρρενες	68,54	64,07	4,47	32,65	61,73	55,66	6,07	37,11	35,94
Θήλειες	31,46	26,47	4,99	67,35	38,27	32,39	5,88	62,89	17,79

Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός για το μέσο όρο των τεσσάρων πόλεων για το 1991 ανέρχεται στο 36,07% του συνολικού της πληθυσμού. Το 2001 υπήρξε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 12,59%) και έφτασε στο 40,61% του συνολικού πληθυσμού. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πραγματοποιήθηκε και μια αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 90,54% το 1991 μειώθηκε σε 88,05% το 2001, μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του -2,75%. Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 9,46% (1991) σε 11,95% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 26,36%. Τέλος, ο οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 49,15% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 48,61% του συνολικού πληθυσμού, μια αρνητική μεταβολή της τάξεως του 1,1%.

Πίνακας 6.65: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Θεσσαλονίκης και Μεταβολές (%) 1991-2001

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι %	Ανεργοί %			Απασχολούμενοι %	Ανεργοί %		
Σύνολο	100	91,70	8,30	100	100	88,18	11,82	100	42,52
Άρρενες	62,93	58,83	4,10	33,86	59,08	53,18	5,90	36,16	43,96
Θήλειες	37,07	32,87	4,20	66,14	40,92	34,99	5,92	63,84	41,11

Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001». Ιδία επεξεργασία

Για το ένα εκ των δύο ισχυρών μητροπολιτικών κέντρων της χώρας, για τη Θεσσαλονίκη, ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός για το 1991 ανέρχεται στο 39,23% του συνολικού της πληθυσμού. Το 2001 διαδραματίστηκε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 10,73%) και έφτασε στο 43,44% του συνολικού πληθυσμού. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, λαμβάνει χώρα και μια αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 91,7% το 1991 μειώθηκε σε 88,18% το 2001, μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του -3,84%. Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 8,3% (1991) σε 11,82% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 42,52%. Τέλος, ο οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 48,9% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το 2001 αποτελεί το 46,7% του συνολικού πληθυσμού, μια αρνητική μεταβολή της τάξεως του 4,5%.

Πίνακας 6.66: Εργατικό Δυναμικό, Απασχόληση και Ανεργία Αθήνας και Μεταβολές (%) 1991-2001

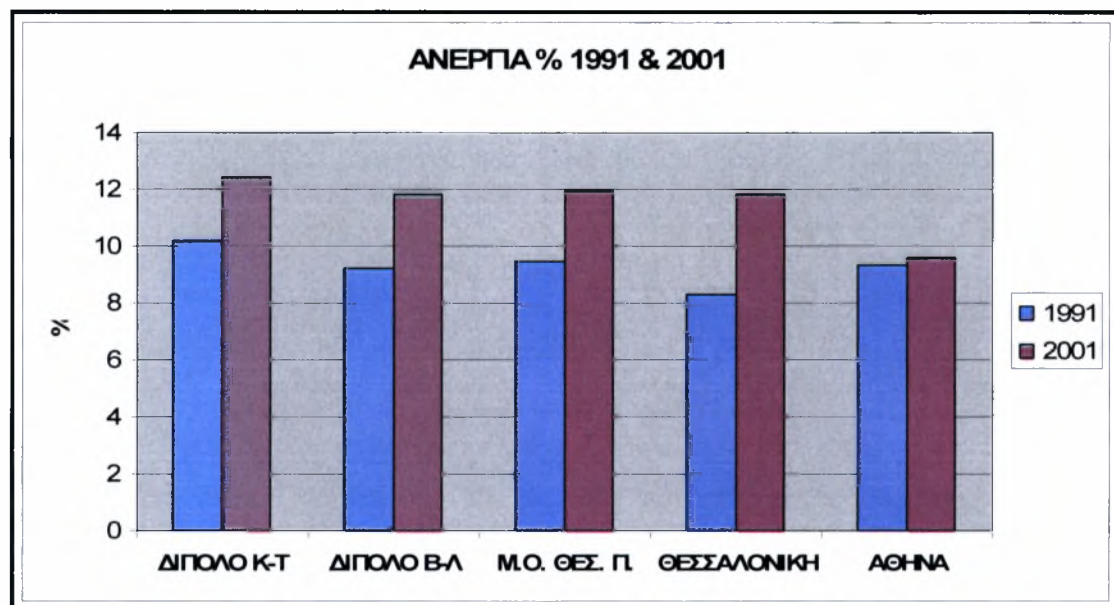
Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός				Μεταβολή ανεργίας συνόλου % 91-01
	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργός πληθυσμός	Οικονομικός ενεργοί		Οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός	
		Απασχολούμενοι %	Ανεργοί %			Απασχολούμενοι %	Ανεργοί %		
Σύνολο	100	91,48	9,32	100	100	90,44	9,56	100	2,55
Άρρενες	62,77	58,69	4,46	34,23	800.544	53,81	4,94	36,09	10,60
Θήλειες	37,23	32,79	4,86	65,77	562.237	36,64	4,62	63,91	-4,85

Πηγή: <http://www.statistics.gr>. ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Τέλος, για την Αθήνα, ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός για το 1991 ανέρχεται στο 38,62% του συνολικού της πληθυσμού. Το 2001 υπήρξε μια μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ποσοστιαία μεταβολή 16,34%) και έφτασε στο 44,93% του συνολικού πληθυσμού. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, πραγματοποιήθηκε επίσης (όπως συμβαίνει και με όλες τις υπό μελέτη πόλεις), και μια αρνητική μεταβολή. Το ποσοστό απασχόλησης από 91,48% το 1991 μειώθηκε σε 90,44% το 2001, μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του -1,14%. Αντιθέτως, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε από 9,32% (1991) σε 9,56% (2001), μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του 2,55%. Τέλος, ο οικονομικός μη ενεργός πληθυσμός αποτελεί το 49,6% του συνολικού πληθυσμού για το 1991, ενώ για το

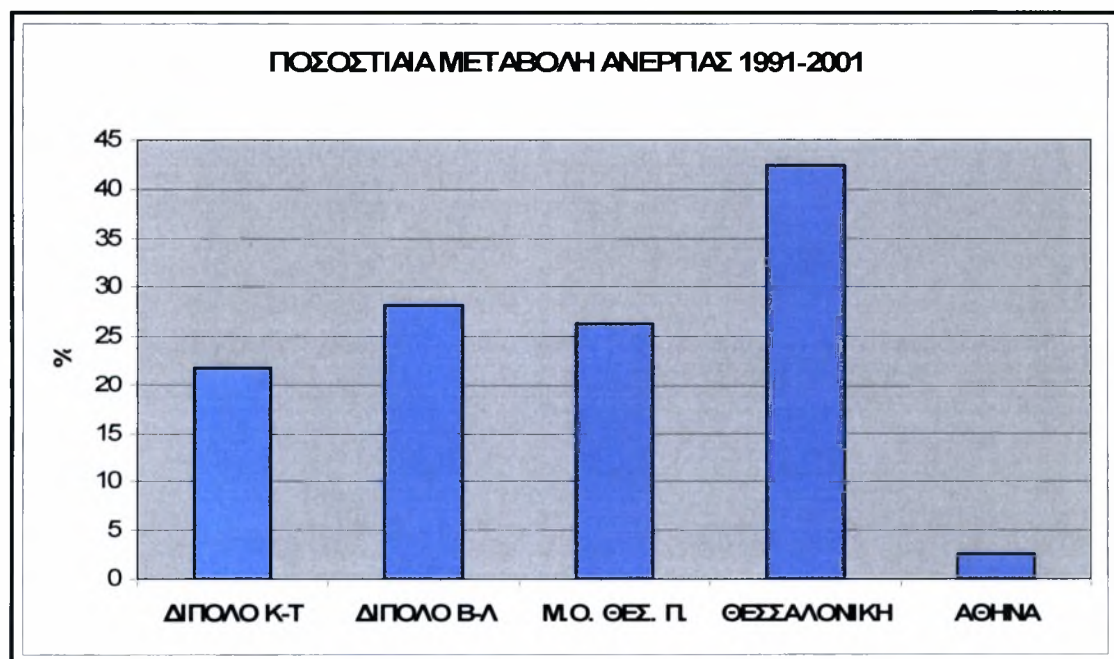
2001 αποτελεί το 46% του συνολικού πληθυσμού, μια αρνητική μεταβολή της τάξεως του 7,26%.

Διάγραμμα 6.62: Ανεργία Διπόλων 1991-2001 (%)



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.63: Ποσοστιαία Μεταβολή Ανεργίας Διπόλων 1991-2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

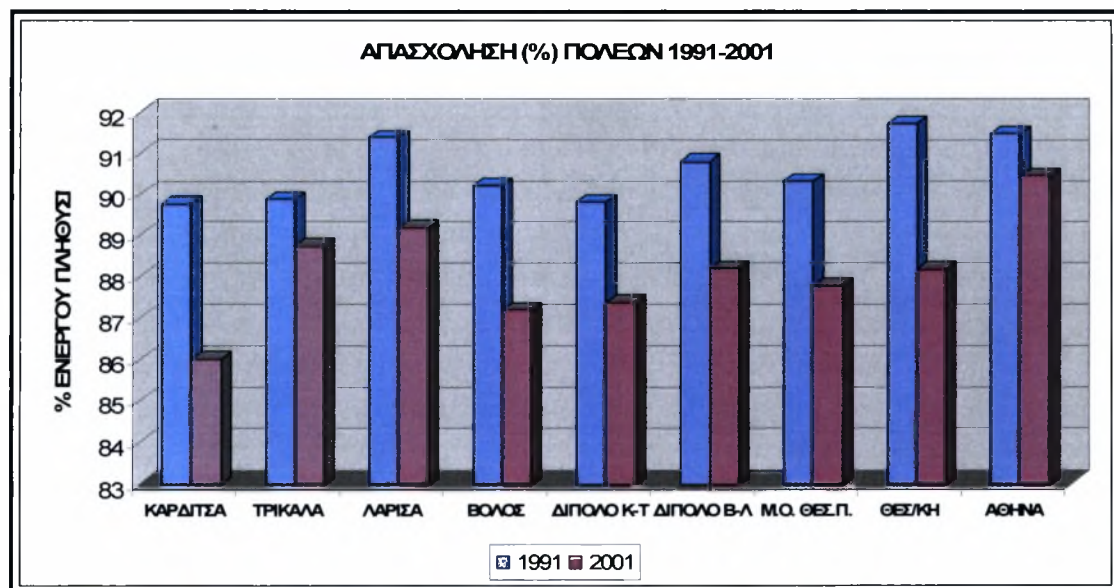
Με βάση τα παραπάνω, μπορούν να εξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα. Ως προς τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, οι δύο μητροπολιτικές πόλεις διατηρούν ένα σταθερό προβάδισμα, γύρω στο 4% (2001). Παρ' όλα αυτά, το ποσοστό απασχόλησης στα διάφορα

χωρικά επίπεδα δεν διαφοροποιείται σε μεγάλο βαθμό. Στα δύο δίπολα (και στο μέσο όρο ως επακόλουθο) το ποσοστό απασχόλησης κυμαίνεται γύρω στο 88% για το 2001, όπως και της Θεσσαλονίκης. Η Αθήνα διατηρεί ένα μικρό προβάδισμα ως προς το μέγεθος αυτό, γύρω στο 2% (2001). Ως προς την ανεργία, η Αθήνα είναι η πόλη με το μικρότερο ποσοστό ανεργίας και για το 2001, αλλά και με τη μικρότερη θετική ποσοστιαία μεταβολή, στο μέγεθος αυτό. Τα άλλα χωρικά επίπεδα κυμαίνονται στα ίδια σχεδόν επίπεδα με μια μικρή (αρνητική) υπεροχή του δίπολου Καρδίτσας-Τρικάλων και για τις δύο χρονικές περιόδους. Αξιοσημείωτο πάντως είναι, ότι η πόλη της Θεσσαλονίκης, αν και το 1991 είχε το μικρότερο ποσοστό ανεργίας, το 2001 τοποθετείται στις υψηλότερες θέσεις της ιεραρχίας. Αυτό οφείλεται στο ότι στο διάστημα 1991-2001 παρουσίασε τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή από όλα τα υπό μελέτη χωρικά επίπεδα. Στη συνέχεια, ακολουθεί το δίπολο Βόλου-Λάρισας και στο τέλος, το δίπολο Καρδίτσας-Τρικάλων. Μικρότεροι ήταν κατά συνέπεια και οι ρυθμοί μείωσης των ποσοστών απασχόλησης στα θεσσαλικά δίπολα σε σχέση με τη Θεσσαλονίκη, αλλά μεγαλύτεροι από τον αντίστοιχο της Αθήνας.

Τέλος, αναφορικά με την εξέλιξη της απασχόλησης και της ανεργίας κατά φύλο στα διάφορα χωρικά επίπεδα παρατηρούμε ότι, υφίσταται μια γενική τάση διαχρονικά, όπου το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών αυξάνεται και το αντίστοιχο των ανδρών μειώνεται, ενώ ως προς το μέγεθος της ανεργίας, και τα δύο φύλα εμφανίζουν θετικό πρόσημο, δηλαδή αύξηση του σχετικού τους ποσοστού (εκτός από την πόλη της Αθήνας, όπου το αντίστοιχο ποσοστό στις γυναίκες μειώνεται).

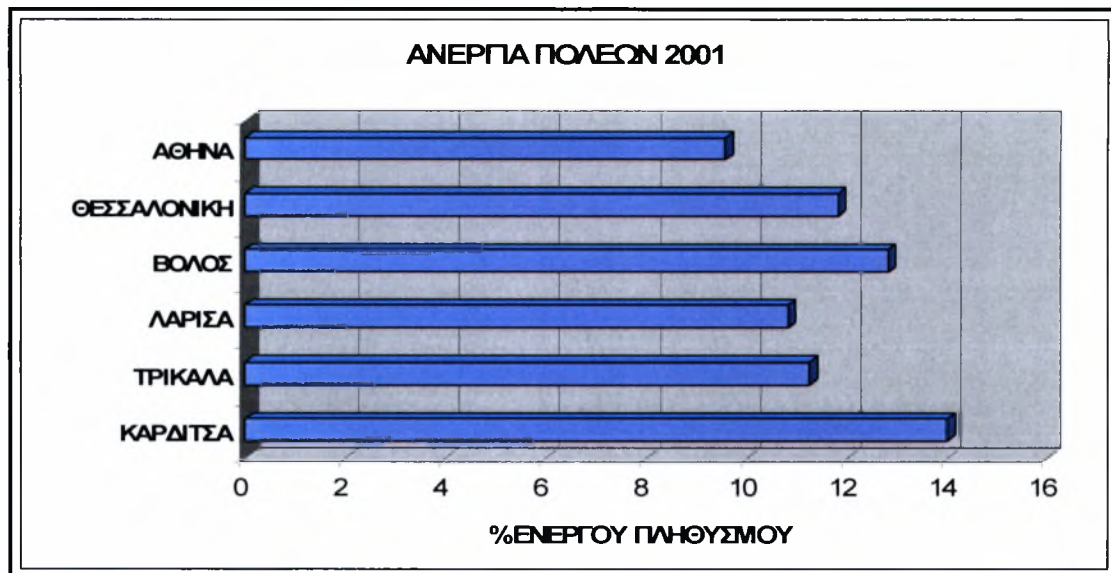
Όλα αυτά πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερος, προκειμένου να στοχεύσουμε στις κατάλληλες πολιτικές μείωσης της ανεργίας, έχοντας υπόψη πάντα τις τοπικές ιδιομορφίες του εκάστοτε τόπου και τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού. Ειδικά, οδηγούμαστε μοιραία σε έντονα κοινωνικά προβλήματα των πόλεων που υπονομεύουν την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

Διάγραμμα 6.64: Ποσοστό Απασχόλησης Πόλεων 1991 & 2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.65: Ποσοστό Ανεργίας Πόλεων 2001



Πηγή: <http://www.statistics.gr>, ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», Ιδία επεξεργασία

6.3.5.1 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Μετά την ανάλυση του ανθρώπινου δυναμικού του αστικού συστήματος, προχωρούμε στη διατύπωση των ισχυρών σημείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται στην παρούσα χρονική συγκυρία, η αξιοποίηση των οποίων θα οδηγήσει σε νέα δυναμικότερη αναπτυξιακή ρότα, το όλο αστικό σύστημα, αλλά και την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται. Σε αντιπαράβολή, ο εντοπισμός και η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των αδύνατων σημείων και των απειλών που περιβάλλουν το εν λόγω σύστημα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη, για να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξή του.

Για τη χρονική περίοδο αναφοράς (1991-2001), οι θεσσαλικές πόλεις παρουσιάζουν σημαντικές ποσοστιαίες αυξήσεις στην απασχόληση και στο εργατικό δυναμικό, ενώ –όπως αναλύθηκε και στην προηγούμενη ενότητα– ο τριτογενής τομέας είναι αυτός που καταλαμβάνει τη συντριπτική πλειοψηφία της απασχόλησης (μετασχηματισμοί των οικονομιών) και στη συνέχεια ο δευτερογενής (υπό αναδιάρθρωση λόγω διεθνοποίησης των οικονομιών κ.α. παραγόντων) και τέλος, ο πρωτογενής (υπό αναδιάρθρωση με αφορμή και τη νέα ΚΑΠ). Όμως, σε σύγκριση με την περιφέρεια και τη χώρα, το ποσοστό απασχόλησης και εργατικού δυναμικού του αστικού συστήματος είναι σαφώς χαμηλότερο. Αντιθέτως, τα ποσοστά ανεργίας βρίσκονται σαφώς σε υψηλότερα επίπεδα από τα αντίστοιχα της περιφέρειας και της χώρας. Επίσης, παρατηρείται μικρή συμμετοχή των γυναικών στο εργατικό δυναμικό (με τάσεις εξισορρόπησης), ενώ ως προς το ποσοστό ανεργίας βρίσκονται σε παρεμφερές επίπεδο με αυτό των ανδρών.

Στο αστικό σύστημα (και όχι μόνο φυσικά) παρουσιάζονται και ένα σύνολο ευκαιριών, που δυνητικά ενισχύει την απασχολησιμότητα και την προσφορά καλύτερων θέσεων εργασίας. Αυτές είναι τα επιχειρησιακά προγράμματα ανάπτυξης και ο αναπτυξιακός νόμος (αύξηση επενδύσεων), τα προγράμματα απασχόλησης, καταπολέμησης της ανεργίας

και επαγγελματικής κατάρτισης (και δια βίου εκπαίδευσης), τα εισερχόμενα κονδύλια από ΕΕ και Ελλάδα, οι αναδυόμενες γειτονικές αγορές (αύξηση εξωστρέφειας επιχειρήσεων, διεύρυνση οικονομικής βάσης κ.λπ.), η διεθνοποίηση και ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, που μπορούν να προσφέρουν επιπλέον θέσεις απασχόλησης και εισοδήματα. Τέλος, πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη, οι δυνητικές διαρθρωτικές αλλαγές και η κινητικότητα επιχειρήσεων και εργατικού δυναμικού (μείωση απασχόλησης κ.α.), καθώς και η αντιμετώπιση της αναντιστοιχίας κατάρτισης με την αγορά εργασίας, ένα σοβαρό προς επίλυση πρόβλημα, που παρουσιάστηκε στην περιοχή και στη χώρα, σε όλες τις έως τώρα προγραμματικές περιόδους.

Πίνακας 6.67: SWOT Εργατικού Δυναμικού, Απασχόλησης και Ανεργίας

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Σημαντική ποσοστιαία αύξηση στο εργατικό δυναμικό για το χρονικό διάστημα 1991-2001 • Υψηλό ποσοστό του τριτογενή τομέα στην απασχόληση και με αυξητικές τάσεις • Σημαντικό ποσοστό του δευτερογενή (κι έπειτα του πρωτογενή) τομέα στην απασχόληση 	<ul style="list-style-type: none"> • Χαμηλό ποσοστό απασχόλησης και εργατικού δυναμικού (σε σύγκριση με την περιφέρεια και τη χώρα) • Μεγαλύτερη αύξηση του εργατικού δυναμικού σε σχέση με αυτήν της απασχόλησης • Υψηλό ποσοστό ανεργίας (μεγαλύτερο του εθνικού και περιφερειακού μέσου όρου) • Μικρή συμμετοχή των γυναικών στο εργατικό δυναμικό, με τάσεις εξομάλυνσης • Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο των ανδρών με τάσεις εξισορρόπησης (ή και αναστροφής) διαχρονικά • Μείωση του ποσοστού του δευτερογενή τομέα στην απασχόληση

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Επιχειρησιακά προγράμματα ανάπτυξης και ο αναπτυξιακός νόμος • Προγράμματα απασχόλησης, καταπολέμησης της ανεργίας και επαγγελματικής κατάρτισης (και δια βίου εκπαίδευσης) • Εθνικοί πόροι και πόροι της ΕΕ • Αναδυόμενες γειτονικές αγορές • Διεθνοποίηση και Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση • Τουριστική ανάπτυξη της περιοχής 	<ul style="list-style-type: none"> • Διαρθρωτικές αλλαγές και κινητικότητα επιχειρήσεων και εργατικού δυναμικού • Αναντιστοιχία κατάρτισης με την αγορά εργασίας, μείωση ευελιξίας

7. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ – ΥΠΟΔΟΜΕΣ

7.1 Εισαγωγή

Ο σκοπός αυτής της ενότητας συνίσταται στην παράθεση του αστικού εξοπλισμού της εκάστοτε πόλης, καθώς και τις τάσεις εξέλιξης των βασικών υποδομών (παραγωγικών, εκπαιδευτικών, τουριστικών –υπό μια ευρεία έννοια, αθλητικών, πολιτιστικών, κοινωνικών υποδομών και υποδομών πρόνοιας, μεταφορικών –οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και εναέριων-, περιβαλλοντικών – ΧΥΤΑ, ΕΕΛ κ.α.-, ενεργειακών, τηλεπικοινωνιακών κ.α.) στις εν λόγω περιοχές. Τέλος, παρατίθεται σχετικός πίνακας αναφορικά με τη συμμετοχή των πόλεων του αστικού συστήματος σε διάφορα δίκτυα πόλεων (περιφερειακό, εθνικό, Κοινοτικό, διεθνές) και για διάφορους σκοπούς (αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος κ.α.).

7.2 Λειτουργίες Πόλεων

Οι λειτουργίες που φιλοξενούνται στις τέσσερις πόλεις είναι οι ακόλουθες:

Λάρισα (1ου επιπέδου)

Υγεία-Πρόνοια: Γενικό Περιφερειακό Νοσοκομείο, Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, Στρατιωτικό Νοσοκομείο, Εθνικός Οργανισμός Πρόνοιας, Δημοτικό Γηροκομείο Λάρισας, Κέντρο Ψυχικής Υγιεινής, 4 ιδιωτικές ψυχιατρικές κλινικές, 5 ΚΑΠΗ, Οργανισμός Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Εκπαίδευση: 15 Γυμνάσια, 11 Λύκεια, 9 ειδικά σχολεία, Εσπερινό Γυμνάσιο και Μουσικό Γυμνάσιο, 43 Δημοτικά και 1 Ειδικό Δημοτικό, 59 Νηπιαγωγεία και 1 Ειδικό Νηπιαγωγείο, 2 ΑΕΙ, 11 ΤΕΙ.

Πολιτιστικά: Βιβλιοθήκη, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο (ΔΗΠΕΘΕ), Θέατρο Γαλαξίας, Θέατρο Μύλου, Λαογραφική Εταιρεία, Μουσείο, ΝΕΛΕ, Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου, Σχολή Χορού, Ωδείο, Πινακοθήκη, Δημοτική Επιχείρηση Τουρισμού και Πολιτισμού Λάρισας, Εικαστικό Κέντρο Μοντέρνας Τέχνης, Αρχαιολογικό και Βυζαντινό Μουσείο, Λαογραφικό Μουσείο.

Αθλητισμός: Αθλητικό Κέντρο Νεάπολης, Αθλητικός Οργανισμός Δήμου, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Όμιλος Αντισφαίρισης, Ναυτικός Όμιλος

Λοιπές υπηρεσίες: ΟΤΕ, ΔΕΗ, Δημοτική επιχείρηση ύδρευσης, Δημοτική Επιχείρηση Φυσικού Αερίου, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, ΔΟΥ, Δημοτικό Αστεροσκοπείο Λάρισας, Διεύθυνση Δασών, Διεύθυνση Τελωνείου, Διεύθυνση Χημικών Υπηρεσιών, Κτηματική Υπηρεσία, Δικαστικό Γραφείο, Εφετείο, Εισαγγελία Εφετών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Διοικητικό Πρωτοδικείο, Διοικητικό Εφετείο, Ειρηνοδικείο, Πταισματοδικείο, Δικαστικές Φυλακές, Δικαστήριο Ανηλίκων, Περιφερειακή Διεύθυνση Πυροσβεστικών Υπηρεσιών, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Αεροπορία, Στρατός, Διεύθυνση Τελωνείου, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Επιθεώρηση Αστυνομίας Θεσσαλίας, Αστυνομική διεύθυνση Λάρισας, Αστυνομικό τμήμα, Υποδιεύθυνση Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Δίωξης Ναρκωτικών, Αστυνομικό τμήμα Μεταγωγών, Αστυνομικό τμήμα Αγορανομίας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφέρειας Λάρισας, Εξωτερική Φρουρά Φυλακών, 7η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, ΙΕ Εφορεία Προϊστορικών Κλασικών

Αρχαιοτήτων, Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Γεωργίας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού, Προεδρίας Κυβέρνησης, Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Αγροτικής Ανάπτυξης, Βιομηχανίας, Γεωργίας, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Διοικητικών Υπηρεσιών, Συγκοινωνιών, Εμπορίου και Τουρισμού, Απασχόλησης, Κτηνιατρικής, Οικονομικών Υπηρεσιών, Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος, Πολιτικών Δικαιωμάτων και Προστασίας των Πολιτών, Προγραμματισμού, Πρόνοιας, Κοινωνικής πρόνοιας, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Τοπογραφικής, Υγείας, Υγιεινής, Εγγείων Βελτιώσεων, Πολιτισμού-Αθλητισμού και Νεολαίας (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002).

Καρδίτσα (2ου επιπέδου)

Υγεία-Πρόνοια: Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο, Εθνικός Οργανισμός Πρόνοιας

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

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

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

Λοιπές υπηρεσίες: ΟΤΕ, ΔΕΗ, Δημοτική Επιχείρηση τουρισμού, δημοτική επιχείρηση ύδρευσης, δημοτική αστυνομία, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, Υπηρεσία Εσωτερικών, ΔΟΥ, Διεύθυνση Δασών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Δικαστήριο Ανηλίκων, Ειρηνοδικείο, Πταισματοδικείο, Κτηματική Υπηρεσία, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Στρατός, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Αστυνομική διεύθυνση Καρδίτσας, Αστυνομικό τμήμα, Αστυνομικό τμήμα Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφέρειας Καρδίτσας, Παράρτημα σχολής αστυφυλάκων, Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Γεωργίας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Απασχόλησης, Γεωργικής Ανάπτυξης, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Εγγείων Βελτιώσεων, Κτηνιατρικής, Κοινωνικής Πρόνοιας, Πολεοδομίας-Πολεοδομικών Εφαρμογών και Περιβάλλοντος, Σχεδιασμού και Προγραμματισμού, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Υγείας και Δημόσιας Υγιεινής, Αγροφυλακής (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

Τρίκαλα (2ου επιπέδου)

Υγεία-Πρόνοια: Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο, Εθνικός Οργανισμός Πρόνοιας

Εκπαίδευση: 11 Γυμνάσια, 10 Λύκεια, 7 ειδικά σχολεία, 40 Νηπιαγωγεία, 34 Δημοτικά, 1 ΑΕΙ

Πολιτιστικά: Αρχαία συλλογή, Δημοτική Βιβλιοθήκη, Δημοτική Πινακοθήκη, Εκκλησιαστικό Μουσείο, ΝΕΛΕ, Θέατρο Μετέωρο, Πολιτιστικός Οργανισμός, Ωδείο

Αθλητισμός: Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Κλειστό γυμναστήριο, Εθνικό στάδιο, Αθλητικός Όμιλος Τρικάλων, Αθλητικός σύλλογος ποδηλασίας, Γυμναστικός σύλλογος Τρικάλων, Σύλλογος Ενόργανης Γυμναστικής

Λοιπές υπηρεσίες: ΟΤΕ, ΔΕΗ, δημοτική επιχείρηση ύδρευσης, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, ΔΟΥ, Διεύθυνση Δασών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Δικαστήριο Ανηλίκων, Ειρηνοδικείο, Πταισματοδικείο, Δικαστικό Γραφείο, Κτηματική Υπηρεσία, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Στρατός, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Φυλακές, Αστυνομική διεύθυνση Τρικάλων, Αστυνομικό τμήμα, Αστυνομικό τμήμα Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Αγορανομίας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφέρειας Τρικάλων. Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Αγροτικής Ανάπτυξης, Απασχόλησης, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Διοικητικών Υπηρεσιών, Εγγείων Βελτιώσεων, Κοινωνικής Πρόνοιας, Κτηνιατρικής, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών Υπηρεσιών, Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος, Πολιτικών Δικαιωμάτων και Προστασίας των Πολιτών, Πολιτισμού, Προγραμματισμού, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Υγείας, Αγροφυλακής, Εμπορίου και Τουρισμού, Οργάνωσης-Σχεδιασμού και Πληροφορικής (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Τρικάλων 2000).

Βόλος (2ου επιπέδου)

Υγεία-Πρόνοια: Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο, Δημοτικός Οργανισμός Υγείας και Κοινωνικών Θεμάτων, ΠΙΚΠΑ, ΚΑΠΗ, Κέντρο Ψυχικής Υγείας Βόλου, Δημοτικός Οργανισμός Υγείας & Κοινωνικών Θεμάτων (Δ.Ο.Υ.Κ.), Δημοτικός Οργανισμός Κοινωνικής Παρέμβασης & Υγείας (Δ.Ο.Κ.Π.Υ.), Γηροκομείο, Ορφανοτροφείο.

Εκπαίδευση: 62 Νηπιαγωγεία, 59 Δημοτικά, 19 Γυμνάσια, 25 Λύκεια και Τεχνολογικά και Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια (ΤΕΕ), 11 ειδικά σχολεία, 6 ΑΕΙ

Πολιτιστικά: Αίθουσα Τέχνης, Καλλιτεχνικός Οργανισμός Δήμου, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο (ΔΗΠΕΘΕ), Κέντρο Μουσικού Θεάτρου, Στέκι Παιδιού, Συμφωνική Ορχήστρα, ΝΕΛΕ, Σχολή Χορού, Ωδείο, Κέντρο Τέχνης Τζόρτζιο Ντε Κίρικο, Μουσείο, Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας Βόλου, Πινακοθήκη

Αθλητισμός: Αθλητικό Κέντρο Χιλιαδούς, Δημοτικό Στάδιο Νεάπολης, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Εθνικό Στάδιο Ν. Ιωνίας, Ολυμπιακός Αθλητικός Όμιλος, Όμιλος Αθλητικός Γυμναστικός, Αθλητικός Όμιλος μοτοσικλέτας, Όμιλος Αντισφαίρισης, Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ανοιχτής Θαλάσσης, Ναυτικός Όμιλος "Αργοναύτες".

Λοιπές υπηρεσίες: ΟΤΕ, ΔΕΗ, Δημοτική επιχείρηση ύδρευσης (ΔΕΥΑΜΒ), Δημοτική Επιχείρηση ΔΕΜΕΚΑΒ, Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, ΔΟΥ, Διεθνές Ερευνητικό Κέντρο για την Ανάπτυξη των Μεταφορών στη Μεσόγειο, Διεύθυνση Δασών, Διεύθυνση Χημικών Υπηρεσιών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Διοικητικό Πρωτοδικείο, Ειρηνοδικείο, Πταισματοδικείο, Κτηματική Υπηρεσία, Διοίκηση Αγροφυλακής, Λιμεναρχείο, Λιμενικό Ταμείο, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Αεροπορία, Στρατός, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Δικαστικές Φυλακές, Αστυνομική διεύθυνση Μαγνησίας, Αστυνομικό τμήμα, Αστυνομικό τμήμα Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Αγορανομίας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφέρειας Βόλου, Ειδική Υπηρεσία Τελωνειακών Ερευνών Κεντρικής Ελλάδος,

Διανομαρχιακή Διεύθυνση Περιφερειακού Εργαστηρίου Δημοσίων Έργων, ΙΓ Εφορεία Κλασικών Αρχαιοτήτων, 5η Εφορεία Νεότερων Μνημείων, Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Γεωργίας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Αγροτικής Ανάπτυξης, Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Διοικητικών Υπηρεσιών, Εμπορίου και Τουρισμού, Εργασίας, Κτηνιατρικής, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών Υπηρεσιών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Πολεοδομικών Εφαρμογών, Πολιτικών Δικαιωμάτων και Προστασίας των Πολιτών, Προγραμματισμού και Ανάπτυξης, Πρόνοιας, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Υγείας (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Με βάση τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η πόλη της Λάρισας υπερέρχει στο διοικητικό εξοπλισμό, λογικό και αναμενόμενο. καθώς αποτελεί την έδρα της περιφέρειας, ενώ ο κοινωνικός εξοπλισμός στις άλλες πόλεις κυμαίνεται σε παρεμφερή επίπεδα, με μια υπεροχή του Βόλου φυσικά, καθώς υφίσταται και μια πληθυσμιακή διαφορά.

7.3 Καλύψεις Γης

Αυτή η ενότητα, πρόθεση έχει να καταδείξει τις καλύψεις γης στα τέσσερα υπό μελέτη χωρικά επίπεδα, αφού η γη αποτελεί παράγοντα πρωταρχικής σημασίας και υποδοχέα όλων των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων. Η σημασία των καλύψεων γης (σε γενικευμένες ζώνες φυσικά) κρίνεται μεγάλης αξίας, αφού κάθε πόλη συναρτά την κοινωνικοοικονομική της ανέλιξη με τη γη (οικιστική χρήση, χώρος για παραγωγικές υποδομές κ.α.), αλλά υπόκειται συγχρόνως και σε διάφορους άλλους περιορισμούς, γεγονός που σήμερα συμβαδίζει με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως λ.χ. περιβαλλοντικούς περιορισμούς (λ.χ. δασοκάλυψη). Γι' αυτό το λόγο, στη συνέχεια παρατίθεται πίνακας με τις γενικευμένες καλύψεις γης στο εκάστοτε χωρικό επίπεδο.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει και το προφίλ γενικότερα της κάθε πόλης. Η πλειοψηφία των περιοχών βρίσκονται εγκατεστημένες σε πεδινές περιοχές. Η καλλιεργούμενη έκταση σε επίπεδο Δήμου καταλαμβάνει ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά στους Δήμους Καρδίτσας και Τρικάλων, γεγονός που φανερώνει και τον αγροτικό χαρακτήρα των περιοχών αυτών. Στη συνέχεια, ακολουθεί η πόλη της Λάρισας και τέλος, οι Δήμοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου. Όλα αυτά φυσικά, έχουν αναχθεί σε σχετικά ποσοστά, ώστε να πραγματοποιηθεί μια πιο ασφαλής σύγκριση. Από την άλλη, το μεγαλύτερο ποσοστό κτηνοτροφικής γης, βρίσκεται συγκεντρωμένο στους επιμέρους Δήμους που συναποτελούν το Π.Σ. Βόλου, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές καταλαμβάνουν ελάχιστα ποσοστά ως προς την συνολική τους έκταση. Αντίστοιχο φαινόμενο παρατηρούμε και ως προς τη δασοκάλυψη, όπου συγκεντρώνεται σε σχετικά υψηλά ποσοστά στους επιμέρους Δήμους του Π.Σ. Βόλου, ενώ στους υπόλοιπους υπό μελέτη Δήμους εμφανίζονται πολύ χαμηλά ποσοστά. Τα ποσοστά του εδάφους που χρησιμοποιούνται για οικιστική χρήση εμφανίζονται σε σχετικά υψηλά ποσοστά (ιδιαίτερα στο Δήμο Βόλου) στην πλειοψηφία των Δήμων του Π.Σ. Βόλου, αλλά και στις πόλεις της Λάρισας και των Τρικάλων. Το μικρότερο σχετικό ποσοστό οικιστικής

χρήσης παρουσιάζει η πόλη της Καρδίτσας. Τέλος, αξιολογείται και ταυτόχρονα δυσοίωνο αποτελεί το γεγονός της απουσίας εξωαστικών ζωνών με σχέδια χρήσεων γης. Αυτό μέσο και μακροπρόθεσμα οδηγεί σε άναρχη δόμηση των περιαστικών και εξωαστικών περιοχών, που σε συνδυασμό με το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης συντελούν στην καταστροφή και υποβάθμιση του τοπίου και του περιβάλλοντος και οδηγούν σε κατασπατάληση πόρων για την εκ των υστέρων πολεοδόμηση περιοχών και την αντιμετώπιση διαφόρων ζημιολόγων καταστάσεων του περιβάλλοντος, για την αποκατάστασή του.

Πίνακας 7.1: Καλύψεις Γης σε επίπεδο Δήμου

	Συνολική έκταση	Υψομετρικές ζώνες			Καλλιεργούμενη έκταση		Κτηνοτροφική γη	Δασοκάλυψη		Οικιστική χρήση (σχέδια πόλης και οικισμοί)	Λοιπές πολεοδομημένες περιοχές	Εξωαστική ζώνη με σχέδιο χρήσεων γης	
		Πεδινές	Ημιορεινές	Ορεινές	Σύνολο	Αρδευόμενη γη		% σε συν. έκταση	% σε συν. έκταση				% σε συν. έκταση
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Α. Καρδίτσας	110,1	100,0	0,0	0,0	76,1	83,9	4,0	0,5	11,4	0,0	0,0		
Α. Λάρισας	122,6	100,0	0,0	0,0	58,0	67,8	5,7	0,8	27,3	0,0	0,0		
Α. Αγριάς	25,2	13,9	0,0	86,1	37,6	4,2	27,0	33,3	0,0	17,4	0,0		
Α. Νέας Ιωνίας	63,3	34,9	65,1	0,0	21,5	0,0	64,6	0,0	8,2	22,2	0,0		
Α. Βόλου	26,6	100,0	0,0	0,0	29,0	1,4	34,6	1,1	42,3	97,6	0,0		
Α. Ιωλκού	2,7	100,0	0,0	0,0	40,3	33,3	18,3	0,0	48,9	108,6	0,0		
Α. Τρικαιών	69,2	100,0	0,0	0,0	62,1	66,0	14,3	0,4	25,0	85,3	0,0		

Πηγή: ΠΠΧΣΛΛΘ, 2002

7.4 Παραγωγικές Υποδομές

7.4.1 Βιομηχανία – Βιοτεχνία

Οι βιομηχανικές-βιοτεχνικές μονάδες έχουν εγκατασταθεί κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων που συνδέουν τα σημαντικότερα οικιστικά κέντρα της περιφέρειας. Οι περισσότερες βρίσκονται στις περιαστικές περιοχές - εξόδους των πόλεων, είτε σε οριοθετημένες/χαρακτηρισμένες βιομηχανικές περιοχές (ΒΙΠΕ), είτε σε περιοχές που έχουν ειδικά καθοριστεί στα πλαίσια των ΓΠΣ (ΒΙΟΠΑ, Ζώνες βιομηχανίας/βιοτεχνίας/χονδρεμπορίου κ.λπ.). Σημειώνουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των μονάδων μεταποίησης της περιφέρειας βρίσκεται στις ευρύτερες περιοχές των Π.Σ. Βόλου και Λάρισας.

Ο κύριος όγκος βιοτεχνιών και άλλων μονάδων μεταποίησης που δεν δημιουργούν προβλήματα όχλησης είναι εγκατεστημένες μέσα στον οικιστικό ιστό των πόλεων.

Ειδικότερα ανά νομό η χωροθέτηση του δευτερογενή τομέα έχει ως εξής:

Στο νομό Μαγνησίας, ο κύριος όγκος των βιομηχανικών - βιοτεχνικών μονάδων είναι εγκατεστημένος κατά μήκος του οδικού άξονα Βόλου - Βελεστίου (Λάρισας), όπου βρίσκονται οι δύο ΒΙΠΕ (ΕΤΒΑ), καθώς και οι βιομηχανικές ζώνες που καθορίστηκαν από το ΓΠΣ. Σε επέκταση της α' ΒΙΠΕ Βόλου και εκατέρωθεν του οδικού αυτού άξονα δημιουργείται ΒΙΟΠΑ από την ΕΤΒΑ. Εντός της α' ΒΙΠΕ υφίσταται πλέον Τεχνολογικό Πάρκο. Στο νομό Λάρισα βιομηχανικές/βιοτεχνικές μονάδες συγκεντρώνονται στους οδικούς άξονες Λάρισα - Τέμπη (ΠΑΘΕ) όπου υπάρχει και η ΒΙΠΕ (εκτός προτεινόμενης ΖΟΕ), Λάρισα - Συκούριο όπου βρίσκεται και καθορισμένη βιομηχανική ζώνη εντός ΓΠΣ, Λάρισα - Βόλος (π. Εθνική) όπου βρίσκεται καθορισμένη βιομηχανική ζώνη εντός ΓΠΣ, Λάρισα - Βόλος (ΠΑΘΕ) όπου βρίσκεται μικρής έκτασης καθορισμένη βιομηχανική ζώνη εντός ΓΠΣ, Λάρισα - Νίκαια, Λάρισα Τύρναβος με μεγάλη συγκέντρωση γύρω από τον οικισμό Γιάννουλη. Μικρότερη συγκέντρωση μονάδων μεταποίησης υπάρχει κατά μήκος του περιφερειακού δρόμου νοτιοδυτικά της πόλης της Λάρισας, κατά μήκος των οδικών αξόνων Λάρισα - Τρίκαλα, Λάρισα - Κουιάδα (Καρδίτσα), Λάρισα - Αγιά. Στο νομό Καρδίτσας, οι βιομηχανικές/βιοτεχνικές μονάδες συγκεντρώνονται κυρίως, κατά μήκος των οδικών αξόνων Καρδίτσα - Λάρισα μέχρι τη διασταύρωση προς Λαμία, Καρδίτσα - Αρτεσιανό (Τρίκαλα), καθώς και στην παρακαμπτήριο της πόλης της Καρδίτσας. Δευτερευόντως βιομηχανικές/βιοτεχνικές μονάδες συγκεντρώνονται στους οδικούς άξονες Καρδίτσα - Μουζάκι μέχρι τη διασταύρωση προς Παλαιομοναστήριο, Καρδίτσα-Μητρόπολη και Καρδίτσα - Αμπελικό. Στο νομό Τρικάλων βιομηχανικές-βιοτεχνικές μονάδες βρίσκονται εντός του ΓΠΣ της πόλης των Τρικάλων και στην έξοδο της πόλης κατά μήκος των οδικών αξόνων Τρίκαλα-Λάρισα, Τρίκαλα-Πύλη, Τρίκαλα-Καρδίτσα (μέχρι τα όρια του νομού), κατά μήκος του περιφερειακού Τρικάλων, καθώς επίσης, και στον άξονα Τρίκαλα - Καλαμπάκα στις εισόδους των πόλεων.

Η Βιομηχανική περιοχή του Βόλου καταλαμβάνει συνολική έκταση 2759 στρεμμάτων και βρίσκεται στην περιοχή του Διμηνίου. Τα χαρακτηριστικά της έκτασης της είναι:

Βιομηχανικά γήπεδα	1549 στρέμματα
Βιοτεχνικά γήπεδα	123 στρέμματα
Κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις	16 στρέμματα
Δρόμοι	346 στρέμματα
Πράσινο	701 στρέμματα
Διάφορες άλλες χρήσεις	6 στρέμματα

Σε απόσταση 6,5 χιλιόμετρα περίπου από την κυρίως Βιομηχανική Περιοχή και δεξιά της οδού Βόλου – Βελεστίνου, λειτουργεί το Παράρτημα της ΒΙΠΕ, συνολικής έκτασης 1720 στρεμμιάτων περίπου, όπου είναι εγκατεστημένες κυρίως οχλούσες βιομηχανικές μονάδες. Τα χαρακτηριστικά της έκτασης της είναι:

Βιομηχανικά γήπεδα	1136 στρέμματα
Βιοτεχνικά γήπεδα	156 στρέμματα
Κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις	89 στρέμματα
Δρόμοι	85 στρέμματα
Πράσινο	254 στρέμματα

Τα απόβλητα των ΒΙΠΕ οδηγούνται με αγωγό στις εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Βόλου (ΔΕΥΑΜΒ), που ήδη λειτουργούν και σύντομα θα περιλαμβάνουν και τριτοβάθμια επεξεργασία αποβλήτων.

Η Βιομηχανική Περιοχή της Λάρισας καταλαμβάνει συνολική έκταση 2500 στρεμμιάτων και βρίσκεται δεξιά από τη σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα-Θεσσαλονίκη, μετά από το Σιδηροδρομικό σταθμό της Γυρτώνης. Τα χαρακτηριστικά της έκτασης της είναι:

Βιομηχανικά γήπεδα	1440 στρέμματα
Βιοτεχνικά γήπεδα	334 στρέμματα
Ελευθέρα Τελωνειακή Ζώνη	66 στρέμματα
Κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις	105 στρέμματα
Δρόμοι	218 στρέμματα
Πράσινο	336 στρέμματα

Η Βιομηχανική Περιοχή της Καρδίτσας βρίσκεται σε απόσταση 13 χιλιόμετρα βορειοδυτικά της πόλεως και ανατολικά του οικισμού Γοργοβίτες, συνολικής έκτασης 647 στρεμμιάτων. Η ΒΙΠΕ περιλαμβάνει αντίστοιχα με τις άλλες ΒΙΠΕ της Περιφέρειας, Βιομηχανικά γήπεδα, Βιοτεχνικά γήπεδα, Κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις, Δρόμους, Πράσινο. Η προοπτική κατασκευής του νέου διαγώνιου μεταφορικού και αναπτυξιακού άξονα (Ε 65) αναμένεται όχι μόνο να διασφαλίσει τη βιωσιμότητά της, αλλά και να αποτελέσει αξιόλογη παραγωγική υποδομή, καθώς Καρδίτσα και Τρίκαλα θα αποτελούν τη δυτική πύλη της περιφέρειας, που θα οδηγεί προς το Μεσογειακό Τόξο ανάπτυξης (Ε 65 – Εγνατία – Ηγουμενίτσα) και τη δυτική Ευρώπη.

Σε προέκταση της ΒΙΠΕ Βόλου και εκατέρωθεν του οδικού άξονα Βόλου – Βελεστίνου (Λάρισας) δημιουργείται με την τεχνική υποστήριξη της ΕΤΒΑ το ΒΙΟΠΑ

Βόλου συνολικής έκτασης 840 στρεμμάτων. Το βιοτεχνικό αυτό πάρκο δημιουργείται σε 500 στρέμματα δημόσιας έκτασης, ενώ έχει ολοκληρωθεί το κτηματολόγιο και αναμένεται η απαλλοτρίωση 340 στρεμμάτων ιδιωτικών εκτάσεων (σ' ότι αφορά ειδικά τις βιοτεχνίες, με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής στο ΒΙΟΠΑ, η μετεγκατάσταση ακόμα και σε υποχρεωτική βάση των οχλουσών μονάδων που λειτουργούν μέσα στον αστικό ιστό του Π.Σ. Βόλου, θα συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων). Η ΕΤΒΑ ανέλαβε να κατασκευάσει και να χρηματοδοτήσει την αναγκαία υποδομή. Μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής, η εγκατάσταση των βιοτεχνιών στο τμήμα αυτό θα γίνει σύμφωνα με το ρυμοτομικό τους σχέδιο και με καθεστώς παρόμοιο με τις ΒΠΠΕ.

Παρ' όλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί ότι η περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα στην Περιφέρεια εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την επίλυση προβλημάτων όπως είναι:

- ❖ Η έλλειψη έργων υποδομής (οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές). Η πλήρης σύνδεση της Περιφέρειας με την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό θα συμβάλλει στη μείωση του κόστους μεταφοράς, που επιδρά αρνητικά στον ανταγωνισμό των προϊόντων και θα δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες για την ταχεία μεταφορά των προϊόντων τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό.
- ❖ Η ανισοκατανομή και η χωρίς προγραμματισμό χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων δημιουργεί προβλήματα άνισης ανάπτυξης και επιβαρύνει το περιβάλλον, κυρίως τον Πηνεϊό και τον Παγασητικό, που είναι οι κύριοι αποδέκτες των βιομηχανικών αποβλήτων.
- ❖ Τέλος, η πολυδιάσπαση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η έλλειψη σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και εξειδικευμένων στελεχών, η ανεπάρκεια μηχανολογικού εξοπλισμού και η έλλειψη εξειδικευμένων κέντρων τεχνικής βοήθειας, αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας στη Θεσσαλία (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

Επίσης, η Θεσσαλία διαθέτει Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΚΕΤΑ) με αντένες στις 4 πρωτεύουσες των νομών της και προωθεί νέες δράσεις, όπως των τεσσάρων νέων ερευνητικών ινστιτούτων του ΚΕΤΕΑΘ και των τεχνολογικών πλατφορμών του Περιφερειακού Πόλου Καινοτομίας. Επίσης, διαθέτει ερευνητικά ινστιτούτα στο χώρο της αγροτικής έρευνας (π.χ. ινστιτούτα του ΕΘΙΑΓΕ), της βιομηχανίας (π.χ. ΕΒΕΤΑΜ), καθώς και Τεχνολογικό Πάρκο στην περιοχή του Βόλου κ.α.. Το μεγαλύτερο όμως ερευνητικό της δυναμικό βρίσκεται στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και ειδικότερα, στα 135 ερευνητικά εργαστήρια του, καθώς και στο Κέντρο Τεχνολογικής Έρευνας του ΤΕΙ Λάρισας (5 τομείς έρευνας). Δυστυχώς όμως, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί ικανοποιητικός βαθμός σύνδεσης μεταξύ ΑΕΙ/ΤΕΙ και παραγωγής. Συνολικά, παρά τις προσπάθειες και με βάση ορισμένους δείκτες (π.χ. πατέντες, νέα προϊόντα, αξιοποίηση σχετικών μέτρων ΠΕΠ) τα αποτελέσματα μέχρι στιγμής κρίνονται ως άκρως περιορισμένα, ειδικά στον ιδιωτικό τομέα, του οποίου οι επενδύσεις στην Ε&Τ είναι ελάχιστες. Συνεπώς, χρειάζεται νέα ώθηση στο πλαίσιο της νέας περιόδου, ώστε να αποκτήσει η θεσσαλική οικονομία ισχυρή καινοτόμο

βάση, τόσο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας υφιστάμενων κλάδων και επιχειρήσεων, όσο και για τη δημιουργία νέων δυναμικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων (ΠΕΠΘ, 2006).

7.5 Εκπαιδευτικές Υποδομές

Στην πόλη της Λάρισας υπάρχουν 15 Γυμνάσια, 11 Λύκεια, 9 ειδικά σχολεία, Εσπερινό Γυμνάσιο και Μουσικό Γυμνάσιο, 43 Δημοτικά και 1 Ειδικό Δημοτικό, 59 Νηπιαγωγεία και 1 Ειδικό Νηπιαγωγείο. Στην Καρδίτσα, 7 Γυμνάσια, 4 Λύκεια και 6 ειδικά σχολεία. Στα Τρίκαλα, 9 Γυμνάσια, 6 Λύκεια και 7 ειδικά σχολεία, ενώ στο Βόλο, 62 Νηπιαγωγεία, 59 Δημοτικά, 19 Γυμνάσια, 25 Λύκεια και Τεχνολογικά και Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια (ΤΕΕ) και 11 ειδικά σχολεία (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Τρικάλων 2000). Η Περιφέρεια Θεσσαλίας διαθέτει ένα μεσαίου μεγέθους περιφερειακό πανεπιστήμιο, το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, και ένα μεγάλο ΤΕΙ με έδρα τη Λάρισα, το οποίο με την ίδρυση τμημάτων σε Καρδίτσα και Τρίκαλα εξελίσσεται σε περιφερειακό ίδρυμα. Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με έδρα το Βόλο διαθέτει πλέον 16 Τμήματα στις πρωτεύουσες των τεσσάρων νομών (12 τμήματα στο Βόλο, 2 στη Λάρισα, 1 στην Καρδίτσα και 1 στα Τρίκαλα), στα οποία φοιτούν περί τους 6.500 φοιτητές, 135 ερευνητικά εργαστήρια και πλήθος μεταπτυχιακών προγραμμάτων. Το ΤΕΙ Λάρισας διαθέτει πλέον 17 τμήματα (13 στη Λάρισα, 3 στην Καρδίτσα και 1 στα Τρίκαλα), όπου και φοιτούν περί τους 15.000 φοιτητές, καθώς και Κέντρο Τεχνολογικής Έρευνας. Η συμβολή και των 2 ιδρυμάτων στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι πολύπλευρη και προκύπτει μεταξύ άλλων, από τη ζήτηση για επενδύσεις σε κατασκευές και εξοπλισμούς, τη ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών από τη λειτουργία, τους εργαζόμενους και φοιτητές τους, τη συμβολή τους στην άμεση και έμμεση απασχόληση, την προσφορά υπηρεσιών και διάχυση γνώσης-λύσεων και τεχνολογίας, τα συνέδρια και τον εκπαιδευτικό τουρισμό, την προώθηση της προβολής της περιοχής διεθνώς, τη συνεργασία με παραγωγικές επιχειρήσεις και φορείς, τη συμμετοχή μελών ΔΕΠ και ερευνητών στην ερευνητική δραστηριότητα, αλλά και στην κοινωνικοοικονομική ζωή της περιοχής, την εκπαίδευση και αξιοποίηση εκατοντάδων εξωτερικών επιστημόνων, την αξιοποίηση παλιών κτιρίων και την αναζωογόνηση των πόλεων κ.α.. Υπάρχουν όμως, και πολλά προβλήματα τα οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν κατά την επόμενη περίοδο, όπως είναι οι βασικές ελλείψεις σε κτιριακές υποδομές και εξοπλισμούς για εκπαίδευση και έρευνα, πολύ χαμηλοί έως μηδενικοί περιφερειακοί και δημόσιοι πόροι για βασική έρευνα, πολύ χαμηλός βαθμός σύνδεσης της διεξαγόμενης έρευνας με τις παραγωγικές δυνάμεις και ανάγκες της περιοχής, απουσία κοινών υποδομών για δικτύωση με επιχειρήσεις της περιφέρειας, μη πλήρης συνειδητοποίηση της σημασίας τους από πολλούς φορείς της περιοχής, ανάγκες για νέα τμήματα σε πεδία αιχμής κ.α..

Συμπερασματικά, κατά την επόμενη προγραμματική περίοδο μεγαλύτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στον εκσυγχρονισμό ή/και επέκταση της σχολικής στέγης, σε νέους εξοπλισμούς εργαστηρίων και βιβλιοθηκών, στη δημιουργία αθλητικών σχολικών

εγκαταστάσεων και ειδικών αιθουσών εκδηλώσεων κ.α.. Όσον αφορά στα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, μεγάλη είναι η ανάγκη για νέες κτιριακές υποδομές, αλλά και για εξοπλισμούς έρευνας και διδασκαλίας (ΠΕΠΘ, 2006).

Πίνακας 7.2: Σχολές και Τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Πολυτεχνική Σχολή	Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Βόλος) Αρχιτεκτόνων Μηχανικών (Βόλος) Μηχανολόγων Μηχανικών Βιομηχανίας (Βόλος) Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, Τηλεπικοινωνιών και Δικτύων (Βόλος) Πολιτικών Μηχανικών (Βόλος)
Σχολή Επιστημών του Ανθρώπου	Ιστορίας Αρχαιολογίας και Κοινωνικής Ανθρωπολογίας (Βόλος) Παιδαγωγικό Δημοτικής Εκπαίδευσης (Βόλος) Παιδαγωγικό Προσχολικής Εκπαίδευσης (Βόλος) Παιδαγωγικό Ειδικής Αγωγής (Βόλος)
Σχολή Γεωπονικών Επιστημών	Γεωπονίας Φυτικής Παραγωγής και Αγροτικού Περιβάλλοντος (Βόλος) Γεωπονίας Ζωικής Παραγωγής και Υδάτινου Περιβάλλοντος (Βόλος)
Σχολή Επιστημών Υγείας (μελλοντική)	Ιατρικής (Λάρισα) Κτηνιατρικής (Καρδίτσα) Βιοχημείας και Βιοτεχνολογίας (Λάρισα)
Ανεξάρτητα Τμήματα	Οικονομικών Επιστημών (Βόλος) Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού (Τρίκαλα)
Προγράμματα Σπουδών Επιλογής (ΠΣΕ)	ΠΣΕ Μουσειοπαιδαγωγικής Εκπαίδευσης (Βόλος) ΠΣΕ Διαχείρισης Αγροτικού Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων (Βόλος) ΠΣΕ Ιατρικής Βιοχημείας (Λάρισα)

Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005

Πίνακας 7.3: Σχολές και Τμήματα του ΤΕΙ Λάρισας

ΣΧΟΛΕΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ	ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (Σ.Δ.Ο)	ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	9
	ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΡΓΩΝ	9
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	6
	ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ	5
ΣΧΟΛΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ ΥΓΕΙΑΣ & ΠΡΟΝΟΙΑΣ (Σ.Ε.Υ.Π.)	ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ	8
	ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗΣ	3
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ (Σ.Τ.Ε.Φ.)	ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΑΣ	9
	ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΑΣ	12
	ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	9
	ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ & ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	2
	ΓΕΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ	
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΓΕΩΠΟΝΙΑΣ (Σ.Τ.Ε.Γ.)	ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΑΤΩΝ & ΑΡΔΕΥΣΕΩΝ	11
	ΖΩΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	14
	ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	9
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΔΑΣΟΠΟΝΙΑΣ	12
	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΞΥΛΟΥ & ΕΠΙΠΛΟΥ	3
ΣΥΝΟΛΑ		121
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ		
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗΣ		

Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002

7.6 Κοινωνικές Υποδομές και Υποδομές Πρόνοιας

Οι κοινωνικές υποδομές, όπως είναι η υγεία και η κοινωνική φροντίδα και πρόνοια διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του κοινωνικού, αλλά και αναπτυξιακού προφίλ μιας περιοχής. Γενικά, περιφέρειες που διαθέτουν ικανοποιητικούς δείκτες κοινωνικών υποδομών, πληρούν τις βασικές προϋποθέσεις για την προσέλκυση ανθρώπων και νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Στις αστικές περιοχές παρέχεται κυρίως από τα Πολυιατρεία του ΙΚΑ και των λοιπών ασφαλιστικών ταμείων, τα εξωτερικά ιατρεία των νοσοκομείων του ΕΣΥ, καθώς και ιδιώτες γιατρούς, εργαστήρια και διαγνωστικά ιατρεία. Η Δευτεροβάθμια Περίθαλψη παρέχεται από 6 Νοσοκομεία συνολικής δυναμικότητας 2.926 κλινών και 35 Ιδιωτικές κλινικές συνολικής δυναμικότητας 1600 κλινών. Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας λειτουργεί ολοκληρωμένο πρόγραμμα απεξάρτησης και κοινωνικής επανένταξης χρηστών ναρκωτικών ουσιών από το Κέντρο Θεραπείας Εξαρτημένων Ατόμων (ΚΕΘΕΑ), με την ονομασία «Θεραπευτικό Πρόγραμμα ΕΞΟΔΟΣ», που παρέχει υπηρεσίες θεραπείας (απεξάρτησης) και κοινωνικής επανένταξης, μοναδικό στην κεντρική Ελλάδα. Περιλαμβάνει μονάδες συμβουλευτικών σταθμών σε Λάρισα και Ν. Ιωνία Βόλου, κλειστή θεραπευτική κοινότητα ενηλίκων, μονάδα κοινωνικής επανένταξης και μονάδα οικογενειακής υποστήριξης στη Λάρισα. Επίσης, στην έδρα κάθε νομού λειτουργούν κέντρα πρόληψης του Οργανισμού Κατά των Ναρκωτικών (ΟΚΑΝΑ). Επίσης, στην Θεσσαλία λειτουργούν 12 Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης παιδιών, εκ των οποίων τα 7 στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου, τα 3 στην πόλη της Καρδίτσας και τα 2 στην πόλη των Τρικάλων. Τέλος, έχει κατασκευασθεί 1 ΚΕΚΥΚ – ΑΜΕΑ στην Καρδίτσα, 12 Βρεφονηπιακοί σταθμοί, 6 ΚΔΑΠ, 3 ΚΔΑΠ ΜΕΑ, 3 ΚΗΦΗ. Τέλος, υπάρχουν Ιατροκοινωνικά κέντρα για τσιγάνους, 4 σε Βόλο (Αγ. Παρασκευή), Νέα Ιωνία (Αλιβέρι), Τρίκαλα (Κηπάκι), Σοφάδες, αναμένεται να λειτουργήσουν σε Λάρισα (Νέα Σμύρνη) (ΠΕΠΘ, 2006).

7.7 Πολιτισμός – Αθλητισμός – Τουρισμός

Η πολιτιστική κληρονομιά, συνιστώντας ένα σημαντικό κεφάλαιο το οποίο δεν παρουσιάζει παρά ένα μικρό κίνδυνο, είτε στο περιβαλλοντικό επίπεδο, είτε στο οικονομικό, εφ' όσον η οικονομική του απόδοση, έστω και περιορισμένη, εμφανίζεται σίγουρη, θεωρείται πλέον ως ένας πλούτος για μια χωρο-εδαφική ενότητα, μια αξιόλογη εισροή για τις θεσσαλικές κοινωνίες. Η μεγάλη ποικιλία των πόρων της θεσσαλικής πολιτιστικής κληρονομιάς συνιστά ένα ισχυρό δυναμικό για τους τομείς της θεσσαλικής οικονομικής, τουριστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης (ΠΕΠΘ, 2006).

Έτσι, ένα σύνολο υποδομών, πολιτιστικών και αθλητικών που εδρεύουν στις τέσσερις θεσσαλικές πόλεις, αποτελούν μια αξιόλογη κληρονομιά, που διαδραματίζουν πολύ σπουδαίο ρόλο στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής. Στη Λάρισα υπάρχουν Βιβλιοθήκη, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο (ΔΗΠΕΘΕ), Θέατρο Γαλαξίας, Θέατρο Μύλου, Λαογραφική Εταιρεία, Μουσείο, Αρχαιολογικός χώρος (στο λόφο Φρουρίου), ΝΕΛΕ, Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου, Σχολή Χορού, Ωδείο, Πινακοθήκη, Αθλητικό Κέντρο Νεάπολης, Αθλητικός Οργανισμός Δήμου, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Όμιλος Αντισφαίρισης, Ναυτικός Όμιλος. Στην πόλη της Καρδίτσας υπάρχουν Δημοτική Λαϊκή βιβλιοθήκη,

Δημοτική Παιδική βιβλιοθήκη, Δημοτικό θέατρο, Λαογραφικό μουσείο, ΝΕΛΕ, Δημοτικό Ωδείο, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Κλειστό γυμναστήριο, κλειστό κολυμβητήριο, στάδιο. Αντίστοιχα, στην πόλη των Τρικάλων υπάρχουν Αρχαία συλλογή, Δημοτική Βιβλιοθήκη, Δημοτική Πινακοθήκη, Εκκλησιαστικό Μουσείο, ΝΕΛΕ, Θέατρο Μετέωρο, Πολιτιστικός Οργανισμός, Ωδείο και Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Κλειστό γυμναστήριο, Εθνικό στάδιο, Αθλητικός Όμιλος Τρικάλων, Αθλητικός σύλλογος ποδηλασίας, Γυμναστικός σύλλογος Τρικάλων, Σύλλογος Ενόργανης Γυμναστικής. Τέλος, στο Βόλο υπάρχουν οι αρχαιολογικοί χώροι Διμηνίου, Σέσκλου, Δημητριάδος, Αίθουσα Τέχνης, Καλλιτεχνικός Οργανισμός Δήμου, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο (ΔΗΠΕΘΕ), Κέντρο Μουσικού Θεάτρου, Στέκι Παιδιού, Συμφωνική Ορχήστρα, ΝΕΛΕ, Σχολή Χορού, Ωδείο, Κέντρο Τέχνης Τζόρτζιο Ντε Κίρικο, Λαογραφικό Κέντρο, Βιβλιοθήκη, Μουσείο, το Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο, το Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλίας, το Μουσείο Μεταξιού, Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας Βόλου, Πινακοθήκη, Αθλητικό Κέντρο Χιλιαδούς, Δημοτικό Στάδιο Νεάπολης, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Εθνικό Στάδιο Ν. Ιωνίας, ΠΑΚΘ, Ολυμπιακός Αθλητικός Όμιλος, Όμιλος Αθλητικός Γυμναστικός, Αθλητικός Όμιλος μοτοσυκλέτας, Όμιλος Αντισφαίρισης, Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ανοιχτής Θαλάσσης, Ναυτικός Όμιλος "Αργοναύτες", καθώς και τα νέα Ολυμπιακά έργα, όπως το Πανθεσσαλικό Στάδιο, Κολυμβητήριο, (Η σημερινή συνολική αθλητική υποδομή του Π.Σ. Βόλου παρουσιάζεται λοιπόν ιδιαίτερα ενισχυμένη. Στο Βόλο υπάρχουν 6 Στίβοι, 9 Γήπεδα Ποδοσφαίρου, 10 Γήπεδα Μπάσκετ, 6 Εγκαταστάσεις 5Χ5, 2 Γήπεδα Beach Volley, 8 Αίθουσες Γυμναστικής, 14 Ιδιωτικά Γυμναστήρια, 3 Λεμβαρχεία, 1 Στίβος Ιππασίας, 3 Γήπεδα Βόλεϊ, 13 Γήπεδα Τένις, 1 Τεχνητή Πίστα Αναρρίχησης, 1 Κωπηλατήριο, 4 Πισίνες, 1 Σκοπευτήριο και 1 Εγκατάσταση Paint Ball και πολλά ιδιωτικά γυμναστήρια), (επίσης διαθέτει 40 ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια) κ.λπ. (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Σημαντική ευκαιρία αναβάθμισης του πολιτιστικού και αθλητικού πλούτου των πόλεων της Λάρισας και του Βόλου, καθώς και της διεθνούς προβολής τους, αποτελεί η διοργάνωση των Μεσογειακών Αγώνων που θα διεξαχθούν στις δύο πόλεις το 2013.

Η αξιοποίηση της θεσσαλικής πολιτιστικής κληρονομιάς θα πρέπει να σχεδιασθεί σε διαφορετικά χωρικά επίπεδα και σε διαφορετικές φάσεις που θα στοχεύουν: α) Στη δημιουργία μικρών οικονομικών πόλων πολιτιστικής κληρονομιάς, οι οποίοι να εξασφαλίζουν την αξιοποίηση τοπικά των διάφορων πολιτιστικών πόρων, μέσω δράσεων ενταγμένων σε τοπικά σχέδια ολοκληρωμένης ανάπτυξης. Η αξιοποίηση αυτή μπορεί να ολοκληρώνεται τοπικά, ή να αποτελεί στοιχείο μιας διατοπικής ή ενδοπεριφερειακής θεματικής ενότητας (δικτύου). β) Στη δημιουργία ενός περιφερειακού οικονομικού πόλου (δικτύου) πολιτιστικής κληρονομιάς (ΟΠΠοΚ) στον οποίο θα ενταχθούν οι επιμέρους πολιτιστικές χωρο-εδαφικές ενότητες, οι οποίες θα έχουν αξιοποιήσει την πολιτιστική κληρονομιά, μέσω των παραπάνω τοπικών σχεδίων ολοκληρωμένης ανάπτυξης, καθώς και οι πολιτιστικές διαδρομές. γ) Στην ανάδειξη, δικτύωση και ενοποίηση πολιτιστικών χώρων, στην αξιοποίηση της σύγχρονης ψηφιακής τεχνολογίας στο χώρο του πολιτισμού, στη διασφάλιση της βιωσιμότητας των πολιτιστικών οργανισμών και μονάδων, στην αποτελεσματικότερη σύνδεση μεταξύ πολιτισμού και τουρισμού (ΠΕΠΘ, 2006).

Τέλος, η περιφέρεια Θεσσαλίας είναι πολύ πλούσια σε τουριστικούς πόρους και υποδομές (συν τους αθλητικούς και πολιτιστικούς πόρους και υποδομές που αναφέρθηκαν παραπάνω) και η κατάλληλη αξιοποίηση τους, μπορεί να προσδώσει σημαντικά αναπτυξιακά οφέλη. Κι αυτό γιατί, στην εν λόγω περιφέρεια προσφέρεται η δυνατότητα ανάπτυξης πολλών μορφών τουρισμού, αποδίδοντας πληθώρα θέσεων απασχόλησης και εισοδημάτων. Έτσι, προσφέρεται η δυνατότητα αστικού, πολιτιστικού, συνεδριακού και αθλητικού τουρισμού, ιδιαίτερα στις πόλεις του Βόλου και της Λάρισας, όπου θα συνδιοργανώσουν και τους Μεσογειακούς Αγώνες του 2013. Αυτή η ευκαιρία θα αναβαθμίσει και την εικόνα και τη θέση των πόλεων στην παγκόσμια ιεραρχία του αστικού συστήματος, προσελκύοντας νέες επενδύσεις και αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό, θέτοντας έτσι, γερά θεμέλια για τη διεκδίκηση κι άλλων τέτοιων σημαντικών εκδηλώσεων. Επίσης, η δυνατότητα γαστρονομικού, θρησκευτικού και θαλάσσιου τουρισμού στις εν λόγω πόλεις, ενισχύει ακόμη περισσότερο το εύρος και την ποιότητα των τουριστών που μπορούν να προσελκύσουν. Από την άλλη, πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη χειμερινού, θρησκευτικού, δασικού και αγροτουρισμού υφίσταται στις πόλεις των Τρικάλων και Καρδίτσας. Έτσι, Λάρισα και Βόλος, δύο σημαντικά αστικά κέντρα πλησίον σε παραθαλάσσιες περιοχές (ακτές των δύο νομών, νησιά Σκιάθου, Αλοννήσου και Σκοπέλου), και αξιόλογες τουριστικές περιοχές (Πήλιο, Όλυμπος), όπως αντίστοιχα, και οι πόλεις των Τρικάλων και Καρδίτσας (σε μικρή απόσταση από Μετέωρα, λίμνη Πλαστήρα) προσφέρουν μια ποικιλία τουριστικών δυνατοτήτων, όπου αν οργανωθούν σε σημαντικά τουριστικά τόξα, θα μεγιστοποιήσουν την αναπτυξιακή δυναμική του εν λόγω τομέα (με τις αντίστοιχες συνεπαγόμενες πολλαπλασιαστικές του επιδράσεις) και κατ' επέκταση των ίδιων των πόλεων, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας συνολικά.

7.8 Μεταφορές

7.8.1 Οδικές Μεταφορές

Ο προγραμματισμένος αυτοκινητόδρομος Λαμία-Καλαμπάκα-Παναγιά (Εγνατία), ο αποκαλούμενος Ε 65, είναι σημαντικός για την επίτευξη των στόχων της Περιφέρειας (αναβάθμιση του ρόλου της σε εθνικό επίπεδο), ενώ παράλληλα θα συμβάλλει στην ανάπτυξη του Δυτικού τμήματος και στην άρση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων. Με την ολοκλήρωση και σύνδεση των μεγάλων αξόνων (ΠΑΘΕ, Εγνατία και Ε 65) ο θεσσαλικός χώρος θα αποκτήσει μεγαλύτερη συνοχή με τις όμορες περιφέρειες και θα βελτιώσει την προσβασιμότητά του προς τους μεγάλους αναπτυξιακούς πόλους της χώρας, αλλά και προς τις διεθνείς συνδέσεις της χώρας προς όλες τις κατευθύνσεις. Επίσης, ολοκληρώνονται στο μεγαλύτερο ποσοστό τους οι συνδέσεις μεταξύ των πρωτεύουσών των τεσσάρων νομών, οι κύριες ενδονομαρχιακές οδοί, καθώς επίσης, και οι παρακάμψεις σημαντικών αστικών κέντρων. Ως εκ τούτου, απαιτείται η ολοκλήρωση των ενδοπεριφερειακών οδικών αξόνων. Αντιθέτως, μη ολοκληρωμένες βρίσκονται σήμερα ορισμένες διαπεριφερειακές συνδέσεις με όμορους νομούς (π.χ. Τρίκαλα-Αρτα, Καλαμπάκα-Γρεβενά, Λάρισα-Κοζάνη), γεγονός που εμποδίζει την ολοκλήρωση της θεσσαλικής οικονομίας με τον περιβάλλοντα χώρο της, ειδικά προς τα δυτικά (ΠΕΠΘ, 2006).

Αναλυτικότερα, τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά και η πληρότητα του Εθνικού και Επαρχιακού Δικτύου της Περιφέρειας αναλύονται παρακάτω:

1. Νέα Εθνική Οδός: Αθήνα-Λαμία-Λάρισα-Τέμπη-Κατερίνη-Θεσ/νίκη-Εύζωνοι.

Η οδική σύνδεση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με την υπόλοιπη χώρα εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τον άξονα αυτό, ο οποίος εξυπηρετεί και το μεγαλύτερο ποσοστό των υπεραστικών μετακινήσεων Βορρά-Νότου σε εθνική κλίμακα. Ανήκει στο Ευρωπαϊκό σύστημα κύριων οδικών αρτηριών. Ο άξονας συνδέει δύο μεγάλα πληθυσμιακά και βιομηχανικά κέντρα της Θεσσαλίας (Βόλο- Λάρισα).

2. Ε.Ο. 13 Λαμία - Δομοκός -Ν. Μοναστήρι-Φάρσαλα-Λάρισα-Τύρναβος-Ελασσόνα-Κοζάνη-Πτολεμαΐδα.

Το τμήμα Ν. Μοναστήρι - Φάρσαλα - Λάρισα έχει πτωχά χαρακτηριστικά. Μεσολαβεί το τμήμα Παράκαμψη Λάρισας (από Α.Κ. Λάρισας - Ι.Κ. Φαρσάλων - Ι.Κ. Γεωργικής Σχολής). Το τμήμα Λάρισα - Τύρναβος - Ελασσόνα αναβαθμίζεται με σκοπό να προσφέρει την διαπεριφερειακή σύνδεση Θεσσαλίας - Μακεδονίας.

3. Ε.Ο. 6 και 15 Βόλος – Α.Κ. Βελεστίνο – Λάρισα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Γέφυρα Μουργκάνι - Μέτσοβο – Γιάννενα – Ηγουμενίτσα και Γέφυρα Μουργκάνι - Γρεβενά.

Ο άξονας αναβαθμίζεται τμηματικά και εξυπηρετεί με τμήματα παράκαμψης των πόλεων, τη σύνδεση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με τη δυτική Πύλη εισόδου της χώρας, την Ηγουμενίτσα και την Εγνατία Οδό. Επιπλέον, προσφέρει την ενδοδιαμερισματική διασύνδεση των νομών Τρικάλων – Λαρίσης – Μαγνησίας. Το τμήμα Βόλος – Α.Κ. Βελεστίνου αποτελεί κύρια σύνδεση του Βόλου με την Ν.Ε.Ο.1, έχει αναβαθμιστεί (με διατομή 14/16) και γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση, βοηθητικές οδούς και νησίδα). Το τμήμα Λάρισα – Τρίκαλα και Τρίκαλα – Καλαμπάκα έχει επίσης αναβαθμιστεί (διατομή 14/16). Μετά την Καλαμπάκα (γέφυρα Μουργκάνι), ο άξονας χωρίζεται σε δύο κλάδους. Ο ένας προς Μέτσοβο – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα και ο άλλος προς Γρεβενά – Κοζάνη – Πτολεμαΐδα. Το τμήμα Καλαμπάκα – Μέτσοβο έχει προβληματική χάραξη, όπου όμως έχουν ήδη κατασκευαστεί σήραγγες (προβλέπεται σύνδεση με την Εγνατία στην Παναγιά).

4. Ε.Ο. 30 Βόλος – Μικροθήβες – Φάρσαλα - Ν. Μοναστήρι – Σοφάδες – Καρδίτσα – Τρίκαλα – Πύλη – Ελάτη – Περούλι – Βουλγαρέλι – Άρτα

Αποτελείται από τα τμήματα:

α) Βόλος – Ν. Αγχιάλος – Μικροθήβες – (Α.Κ. με Ν.Ε.Ο. 1)

Το τμήμα Βόλος - Αγχιάλος - Μικροθήβες θεωρείται δευτερεύουσα σύνδεση Βόλου με την Ν.Ε.Ο.1 και αποτελεί τη συντομότερη διαδρομή για σύνδεση του Βόλου με το διαμερισματικό κέντρο της Αθήνας. Η χάραξή του παρουσιάζει προβλήματα και τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά είναι πτωχά.

β) Μικροθήβες (από Α.Κ. με Ν.Ε.Ο.1) - Φάρσαλα

Προβληματική χάραξη με πτωχά χαρακτηριστικά (διατομή 7/9 μέτρα). Αποτελεί την κύρια διαπεριφερειακή σύνδεση Βόλου - Καρδίτσας (Βόλος – Φάρσαλα - Καρδίτσα), γεγονός που σημαίνει ότι δεν ευνοείται ιδιαίτερα η πρόσβαση μεταξύ μη γειτονικών νομών (Καρδίτσας-Μαγνησίας).

γ) Φάρσαλα - Ν. Μοναστήρι - Σοφάδες (μέσω παράκαμψης) - Καρδίτσα (μέσω παράκαμψης) - Τρίκαλα – Πύλη - Περούλι - Βουλγαρέλι - Άρτα

Το τμήμα Τρίκαλα - Καρδίτσα έχει πτωχά χαρακτηριστικά και διέρχεται από χωριά. Στο τμήμα Καρδίτσα - Δέλτα Παλαμά - Δέλτα Σοφάδων έχει γίνει αναβάθμιση της οδού (διατομή 14/16 και 1 γέφυρα). Από Ν. Μοναστήρι ο άξονας συνεχίζει προς Δομοκό-Λαμία προσφέροντας τη σύνδεση Δυτικής Θεσσαλίας με τη Στερεά και Νότια Ελλάδα. Από Τρίκαλα μέχρι Πύλη, ο άξονας αναβαθμίζεται και προβλέπεται η επέκτασή του προς την Άρτα.

5. *Οδικό κύκλωμα Πηλίου: Ε.Ο.34 Βόλος – Χάνια - Νεοχώρι - Τσαγκαράδα - Χορευτό και Ε.Ο. 34α Βόλος – Πορταριά – Χορευτό*

Το οδικό κύκλωμα θεωρείται ικανοποιητικό. Την θερινή περίοδο παρουσιάζονται προβλήματα λόγω διέλευσης του δικτύου μέσα από χωριά.

Όσον αφορά στους κυκλοφοριακούς φόρτους²⁷ του θεσσαλικού οδικού δικτύου, πλην του ΠΑΘΕ, πρόβλημα εμφανίζεται κυρίως στις εισόδους των τεσσάρων πόλεων, σε αποστάσεις 5 - 10 χιλιομέτρων περίξ αυτών, κυρίως εποχιακά σε περιπτώσεις μαζικών εξόδων (Σαββατοκύριακα, γιορτές κ.λπ.). Το υπόλοιπο δίκτυο δεν εμφανίζει ιδιαίτερα κυκλοφοριακά προβλήματα και φόρτους, ώστε να προκύπτει κορεσμός του και "μποτιλιαρίσματα".

Σύμφωνα με τα από 31/12/94 στοιχεία του ΥΠΕΧΩΔΕ για την βατότητα του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Περιφέρειας (ΓΓΔΕ Διεύθυνση Δ3α) επί συνόλου 1057 χιλιομέτρων μήκους νομοθετημένων οδών είναι ασφαλτοστρωμένα, με καλή βατότητα και μέσο πλάτος >6.00μ. ποσοστό 97,5%. Μόνο ένα ποσοστό 2,5% είναι ημιτελή μη κυκλοφορούμενα τμήματα.

Οι απαιτήσεις ασφάλειας όμως, υπαγορεύουν την ανάγκη αναβάθμισης όλων των κλάδων που συνδέουν πρωτεύουσες νομών σε διατομή 14/16 με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα.

Αναφερόμενοι συνολικά στο επαρχιακό δίκτυο κάθε νομού, όλες οι κοινότητες πλην ορισμένων, κυρίως ορεινών, έχουν εξασφαλίσει τη σύνδεσή τους με την πρωτεύουσα, ή τις κυριότερες κωμοπόλεις των νομών. Το βασικό πρόβλημα του επαρχιακού δικτύου, είναι τα γεωμετρικά στοιχεία και η κακή οριζοντιογραφία των δρόμων.

²⁷ Στο παράρτημα παρατίθεται χάρτης, όπου παρουσιάζονται οι κύριες αστικές δικτυώσεις στην περιφέρεια Θεσσαλίας. Ύστερα από σχετική έρευνα αναφορικά με τον ημερήσιο αριθμό μετακινούμενων οχημάτων, φαίνονται οι δυναμικές σχέσεις μεταξύ των αστικών κέντρων και των επιμέρους επαρχιών τους.

Σύμφωνα με τα από 31/12/94 στοιχεία του ΥΠΕΧΩΔΕ για την βατότητα του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου της Περιφέρειας (ΓΓΔΕ Διεύθυνση Δ3α): Επί συνόλου 2779 χιλιομέτρων μήκους νομοθετημένων οδών, ποσοστό 94.0% είναι κυκλοφορούμενα και μόνο ένα 6% ανήκει στα ημιτελή ή αδιάνοικτα. Από τα κυκλοφορούμενα τμήματα, είναι 78% ασφαλτοστρωμένα, 12% αμμοχαλικοστρωμένα και 10% άνευ οδοστρώματος. Η βατότητα θεωρείται καλή σε ποσοστό 75%, μέτρια σε ποσοστό 15%, κακή σε ποσοστό 5%, δυσχερής ή εποχιακή 5%. Από πλευράς πλάτους οδοστρώματος, οι οδοί έχουν μέσο πλάτος >6.00μ σε ποσοστό 86%, μέσο πλάτος 5.00-6.00μ σε ποσοστό 13%, μέσο πλάτος <6.00μ σε ποσοστό 1% (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

7.8.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Τα σιδηροδρομικά έργα της επόμενης περιόδου με τοπική σημασία θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν βελτιώσεις της γραμμής Λάρισας-Βόλου, την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων, τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμάνια, αεροδρόμια, ΒΕΠΕ, τις πιθανές μετεγκαταστάσεις σιδηροδρομικών σταθμών σε ορισμένες πόλεις κ.α.. Σε υπερτοπικό επίπεδο, πέραν της ολοκλήρωσης της σιδηροδρομικής ΠΑΘΕ, μεγάλη σημασία για τη Θεσσαλία έχουν οι συνδέσεις Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα και Καλαμπάκα - Κοζάνη (ΠΕΠΘ, 2006).

Το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ που εξυπηρετεί την Περιφέρεια Θεσσαλίας περιλαμβάνει τις εξής γραμμές:

1. Άξονας Βορρά-Νότου (Αθήνας - Θεσσαλονίκης διέρχεται μέσω Λάρισας)

Ο άξονας αυτός είναι υλοποιημένος με διπλή γραμμή για ταχύτητα 200 χιλιόμετρα/ώρα.

2. Σιδηροδρομική Γραμμή Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα

Η γραμμή αυτή λειτουργεί ως μετρική (εύρους 1μέτρου). Εκτελούνται έργα βελτίωσής της, ώστε να αποκτήσει το διεθνές εύρος (1,44μέτρα), γεγονός που θα επιτρέψει την απευθείας σύνδεση με Θεσ/νίκη και Αθήνα (καταργείται η μετεπιβίβαση στα Παλαιοφάρσαλα). Η νέα γραμμή έχει μήκος περίπου 80 χιλιόμετρα. και έχει σχεδιαστεί για ταχύτητα 150 χιλιόμετρα./ώρα.

3. Σιδηροδρομική Γραμμή Βόλος - Λάρισα

Η γραμμή αυτή έχει διεθνές εύρος (1,44 μέτρα) και λειτουργεί με πυκνά δρομολόγια (προαστιακού χαρακτήρα).

4. Σιδηροδρομική Γραμμή Βόλου-Μηλιές

Πρόκειται για το παραδοσιακό τραινάκι του Πηλίου που επαναλειτουργεί στο τμήμα Λεχώνια-Μηλιές, εκτελώντας τουριστικά δρομολόγια μόνο το Σαββατοκύριακο.

Στο μακροχρόνιο σχεδιασμό του ΟΣΕ εκτός από τα έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού που εκτελούνται στο υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, περιλαμβάνονται

επίσης, η Σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας. Η κατασκευή του κλάδου αυτού παρέχει την δυνατότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηπείρου όχι μόνο με την Βόρεια, αλλά και την Νότια Ελλάδα. Ταυτόχρονα δημιουργεί για την Κεντρική Ελλάδα, την Αθήνα, αλλά και την Νότια Ελλάδα, τη δυνατότητα ταχύτατης σιδηροδρομικής σύνδεσης με Ιταλία και Δ. Ευρώπη μέσω Ηγουμενίτσας. Επιπρόσθετα, η αποσυμφόρηση του εργοστασίου ΟΣΕ Θεσσαλονίκης επέβαλε την επέκταση του εργοστασίου Βόλου με παρεμβάσεις στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις και παράλληλα, την κατασκευή νέου εργοστασίου επισκευών φορταμαζών 2.700 μέτρα² στο χώρο του ΟΣΕ Βόλου (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

7.8.3 Θαλάσσιες Μεταφορές-Λιμάνια

Κυρίαρχη θέση στο λιμενικό σύστημα της Περιφέρειας διαδραματίζει το λιμάνι του Βόλου. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Βόλου είναι ιδιαίτερα πλεονεκτική, κεντροβαρική, τόσο ως προς το θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου, όσο και προς το χερσαίο Ελλαδικό χώρο. Στο μέσο περίπου του σημαντικότερου άξονα ανάπτυξης της χώρας, συνδεδεμένο με το διευρωπαϊκό και κύριο εθνικό οδικό δίκτυο και με το βασικό εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με φυσικό προλιμένα τον Παγασητικό κόλπο, καλύπτει τις προϋποθέσεις στήριξης της λειτουργίας της Περιφέρειας ως κόμβου μεταφορικών δικτύων. Επίσης, εξυπηρετεί την ευρύτερη ενδοχώρα της Θεσσαλίας η οποία παρουσιάζει μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον (Πήλιο, Μετέωρα, Σποράδες). Το λιμάνι του Βόλου μπορεί υπό προϋποθέσεις (π.χ. τιμολογιακή πολιτική, εξειδίκευση, ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων, έργα υποδομής) να γίνει ανταγωνιστικό και να αποκτήσει ορισμένες διεθνείς συνδέσεις, τις οποίες σήμερα δεν διαθέτει (ΠΕΠΘ 2006, ΠΠΧΣΑΑΘ 2002).

Το λιμάνι του Βόλου περιλαμβάνει τις παρακάτω εγκαταστάσεις:

α) Προσήνεμος μόλος (κυματοθραύστης). Ο προσήνεμος μόλος βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα του μυχού του όρμου. Στην εσωτερική πλευρά του, έχει τοποθετηθεί πλωτή προβλήτα, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, β) Κεντρική προβλήτα. Από την κεντρική προβλήτα εξυπηρετούνται κυρίως τα επιβατικά και τουριστικά σκάφη, τα Ο/Γ προς Β. Σποράδες, Α. & Ν. Αιγαίο και τα κρουαζιερόπλοια. Περιλαμβάνει το κεντρικό διώροφο κτίριο Διοίκησης (Λιμενικό Ταμείο, Λιμεναρχείο κ.ά.), στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 8.000 m² και χωρητικότητας 25.000 m³ και υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 20.000 m³, γ) Προβλήτα ΣΙΑΟ (No 1). Βρίσκεται δυτικότερα της προαναφερθείσας κεντρικής προβλήτας. Περιλαμβάνει κτίριο ΣΙΑΟ (με δύο πυλώνες) χωρητικότητας 15.000 t, αποθήκη υπό τελωνειακό έλεγχο έκτασης 7.000 m², συνεργείο μηχανημάτων έκτασης 550 m² και υπαίθριους χώρους έκτασης 28.000 m². Η ανατολική πλευρά της χρησιμοποιείται για τη διακίνηση φορτίων γενικού εμπορίου και δημητριακών, η δυτική για τη διακίνηση φορτίων σιδήρου (SCRAP, σίδηρα σκυροδέματος κ.λπ.) και η κεφαλή της για γενικά φορτία, δ) Νηοδόχος παλαιού Λ/Χ. Εκτείνεται δυτικά της προβλήτας ΣΙΑΟ μέχρι την προβλήτα No 2. Η χερσαία ζώνη, που έχει πλάτος 100 m περίπου και έκταση 15.000 m² περίπου, χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των φορτηγών αυτοκινήτων ΓΠΡ, ε) Προβλήτα No 2. Η προβλήτα αυτή βρίσκεται αμέσως δυτικά της νηοδόχου, έχει σχήμα

περίπου τραπεζοειδές και είναι σχεδόν παράλληλη με την προβλήτα Νο 1, στ) Προβλήτα Containers. Η προβλήτα αυτή αποτελεί ουσιαστικά ένα από τα κυριότερα λιμενικά έργα για την ανάπτυξη του λιμένα. Βρίσκεται σε απόσταση 150 m περίπου νοτιοδυτικά της προβλήτας Νο 2, μετά την εκβολή του χειμάρρου Κραυσίδωνα, ζ) Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου. Αμέσως δυτικά της προβλήτας Νο 2 εκβάλλει ο ποταμός Κραυσίδωνας, και η προς νότο ακτή μήκους 1 km περίπου, είναι τελείως αδιαμόρφωτη μέχρι την προβλήτα του σιδηροδρομικού πορθμείου. Η προβλήτα αυτή βρίσκεται 500 m περίπου νότια της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά, στο νότιο άκρο του λιμενικού χώρου και λόγω της παρεμβολής της αδιαμόρφωτης ακτής είναι αποκομμένη από τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις, με τις οποίες συνδέεται μόνο μέσω της εξωτερικής αστικής οδού. Έχει έκταση 14.000 m² και πίσω χερσαίο χώρο της τάξης των 9.000 m² κ.α. (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

Υπάρχουν όμως και αρκετοί παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά τη λειτουργία και ελκυστικότητα του λιμένα όπως:

- ❖ Η ύπαρξη σε σχετικά μικρή απόσταση των δύο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας (Πειραιά, Θεσσαλονίκη) που είναι και ο τελικός προορισμός του 75% των φορτίων.

- ❖ Η μείωση της οικονομικότητας της ενδοχώρας (φθίνουσα), λόγω μείωσης των βιομηχανικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Παράλληλα, παρατηρείται τάση αυτονόμησης αρκετών βιομηχανιών και επιχειρήσεων που διαθέτουν θαλάσσιο μέτωπο στις εγκαταστάσεις τους και τείνουν να διακινούν τα φορτία τους από ιδιωτικές εγκαταστάσεις (π.χ. ΑΓΕΤ) (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

7.8.4 Αεροπορικές Μεταφορές - Αεροδρόμια

Η ανάγκη απευθείας διασύνδεσης των περιφερειακών κέντρων με τα διεθνή, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, είναι προφανής και με την πάροδο του χρόνου θα καταστεί επιτακτική. Οι αυξημένες αυτές ανάγκες, απαιτείται να καλυφθούν με την εκτέλεση των αναγκαίων έργων στα υφιστάμενα αεροδρόμια [Σκιάθου - πρόκειται για πολιτικό αεροδρόμιο που πέρα από τα τακτικά δρομολόγια εσωτερικού εξυπηρετεί μη τακτικές διεθνείς πτήσεις (charter). Δεν χαρακτηρίζεται ως διεθνές αεροδρόμιο, αλλά ως “σημείο εσόδου - εξόδου”-, Ν. Αγχιάλου - πρόκειται κυρίως για στρατιωτικό αεροδρόμιο της 111 Πτέρυγα Μάχης, μέσα στις εγκαταστάσεις του οποίου έχει παραχωρηθεί χώρος από το ΓΕΑ για την εξυπηρέτηση πολιτικών πτήσεων. Σήμερα εξυπηρετεί μόνο μη τακτικές διεθνείς πτήσεις (charters). Δεν χαρακτηρίζεται ως διεθνές αεροδρόμιο, αλλά ως “σημείο εσόδου - εξόδου”. Παρουσιάζει μεγάλη δραστηριότητα από τον Μάιο ως τον Οκτώβριο, ενώ τους υπόλοιπους μήνες εξυπηρετεί πτήσεις ιδιωτών και νοσοκομειακές-, και Λάρισας - πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο που κατά το παρελθόν εξυπηρετούσε πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας (γραμμές Εσωτερικού της Ολυμπιακής). Η ΥΠΑ το θεωρεί σαν υπάρχον πολιτικό, του οποίου έχει ανασταλεί η λειτουργία λόγω περιορισμένης ζήτησης-] των οποίων οι αεροδιάδρομοι είναι επαρκείς. Όμως, έλλειψη ενός «κεντροβαρικό» χωροθετημένου αεροδρομίου, διεθνών προδιαγραφών αποτελεί πλέον επιτακτική ανάγκη, προκειμένου να αναβαθμιστεί η ανταγωνιστικότητα ολόκληρης της περιφέρειας και να υπάρχει άμεση πρόσβαση με τον

υπόλοιπο διεθνή και εθνικό χώρο που είναι αναγκαία, τόσο για τον ανώτερο τριτογενή, όσο και για τους πιο σύγχρονους υποκλάδους της γεωργίας και της βιομηχανίας (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, ΠΕΠΘ, 2006).

7.9 Πηγές Ρύπανσης και Περιβαλλοντικές Υποδομές

7.9.1 Ατμοσφαιρική Ρύπανση

Στο περιβάλλον, η ατμοσφαιρική ρύπανση παρουσιάζεται κυρίως, στα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα της Περιφέρειας. Οφείλεται αφενός, στις συγκεντρωμένες ρυπογόνες βιομηχανίες της περιοχής και αφετέρου (και πρωτίστως), στα καυσαέρια των αυτοκινήτων, καθώς επίσης, και στις εγκαταστάσεις της κεντρικής θέρμανσης. Στο Βόλο, η σημαντικότερη ρυπαίνουσα δραστηριότητα είναι η Χαλυβουργία Θεσσαλίας, που με τα απόβλητά της ρυπαίνει σημαντικά τον αέρα, γεγονός που είναι φανερό από το κόκκινο χρώμα που έχει αποκτήσει η άμεση περιοχή της. Αντίθετα, το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ έχει σχετικά καθαρίσει τις εκπομπές του (σκόνη κ.λπ.) και τώρα δεν υπερβαίνουν τα θερμοθετημένα επιτρεπτά όρια. Για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα του κυκλοφοριακού και της εύρεσης χώρων στάθμευσης που αφορούν κυρίως, τις μεγάλες πόλεις και να ενισχυθεί η χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον. Επίσης, θα πρέπει να ελέγχονται συνεχώς, οι συγκεντρώσεις αιωρούμενων σωματιδίων σ' όλες τις πόλεις. Ακόμη, πρέπει να πραγματοποιούνται εντατικοί δειγματοληπτικοί έλεγχοι στις κεντρικές θερμάνσεις και τις βιομηχανίες. Η επέκταση της χρήσης φυσικού αερίου για την κεντρική θέρμανση των νοικοκυριών, αλλά και για τη λειτουργία των βιομηχανιών, δύναται να συμβάλει στη μείωση των επιβαρύνσεων της ατμόσφαιρας. (ΠΕΠΘ 2006, ΠΠΧΣΑΑΘ 2002)

7.9.2 Πηγές Ρύπανσης από Βιομηχανικές Μονάδες ανά περιοχή

Στη Βιομηχανική Περιοχή Λάρισας (ΒΙΠΕ) οι υπάρχουσες μονάδες έχουν δικές τους μονάδες επεξεργασίας και παράγουν μικρές ποσότητες υγρών αποβλήτων, συνολικού όγκου περίπου 3.500 m³/ημέρα, χωρίς να δημιουργούν ιδιαίτερα προβλήματα ρύπανσης. Οι μεγαλύτερες μονάδες της ΒΙΠΕ είναι ένα κονσερβοποιείο και ένα βαφείο. Σύντομα θα κατασκευαστεί και μονάδα δευτεροβάθμιας επεξεργασίας για το σύνολο των αποβλήτων της ΒΙΠΕ. Στη Λάρισα λειτουργεί Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων από το 1989, σε θέση που βρίσκεται βόρεια της πόλης, παραπλεύρως της κοίτης του Πηνειού και εντός σχεδίου πόλης. Η μονάδα δέχεται και επεξεργάζεται και ένα ποσοστό των βιομηχανικών λυμάτων της περιοχής. Η μέθοδος που εφαρμόζεται είναι η τριτοβάθμια επεξεργασία με αερισμό, με νιτροποίηση και μερική απονιτροποίηση, καθώς και πρόσθετη χλωρίωση και αποχλωρίωση των διαλυσμένων υγρών. Ο τελικός αποδέκτης των επεξεργασμένων λυμάτων είναι ο ποταμός Πηνειός, ενώ της παραγόμενης και επεξεργασμένης ιλύος, ο χώρος διάθεσης απορριμμάτων Λάρισας.

Περιβαλλοντικά προβλήματα εξακολουθεί να προκαλεί η 2^η ΒΙΠΕ της Μαγνησίας στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου, που σήμερα ίσως είναι η σοβαρότερη πηγή ρύπανσης στη

Μαγνησία (Χαλυβουργία Θεσσαλίας κ.ά.). Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων του Βόλου γίνεται προς το παρόν με πρωτοβάθμια επεξεργασία, σύντομα όμως, θα λειτουργήσει και η τριτοβάθμια επεξεργασία, που θα βελτιώσει ακόμα περισσότερο την ποιότητα των αποβλήτων.

Στην περιοχή της πόλης των Τρικάλων, κοντά στην παλιά, αλλά και στη νέα κοίτη του ποταμού Ληθαίου βρίσκονται το Εργοστάσιο Γάλακτος Τρικάλων, ένα Κλωστοϋφαντουργείο – Βαφείο, δύο τυροκομεία, ένα χοιροστάσιο, καθώς επίσης και το Νοσοκομείο Τρικάλων, το Μαιευτήριο Τρικάλων και η Μονάδα Βιολογικού Καθαρισμού της πόλης. Από τις παραπάνω πηγές ρύπων μόνο το Εργοστάσιο Γάλακτος Τρικάλων διαθέτει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων, που όμως δεν επαρκεί για τον όγκο των αποβλήτων του και κατά περιόδους δεν λειτουργεί σωστά. Ο σημερινός τρόπος διάθεσης των βιομηχανικών αποβλήτων είναι η φύλαξή τους σε στεγανούς βόθρους μικρής χωρητικότητας, που γεμίζουν γρήγορα και πρέπει να αδειάζουν συχνά. Άδεια διάθεσης αποβλήτων στο ποτάμι του Ληθαίου χωρίς προηγούμενη επεξεργασία δεν έχει δοθεί για καμιά από τις παραπάνω μονάδες (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

7.9.3 Ανθρωπογενές Περιβάλλον

Οι περισσότερες ακτές της Θεσσαλίας υφίστανται κινδύνους από αστικά λύματα, λύματα σκαφών, λύματα ελαιοτριβείων, διαβρώσεις, έντονη οικιστική και τουριστική πίεση κ.α., ενώ συχνά εμφανίζονται και έντονα προβλήματα αισθητικής ρύπανσης, λόγω της άναρχης δόμησης και της έλλειψης χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων και αναπλάσεων. Τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας αντιμετωπίζουν επίσης, περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως αισθητική και ηχητική ρύπανση, πυκνοκατοίκηση, έλλειψη επαρκών ελεύθερων δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου και αναψυχής, πιεστικά κυκλοφοριακά προβλήματα κ.α.. Επίσης, παρατηρείται άναρχη επέκταση βιομηχανικών μονάδων στον περιαστικό χώρο, καθώς και μη οργανωμένη διείσδυση του αστικού στον περιβάλλοντα αγροτικό χώρο. Για την αντιμετώπιση όλων αυτών των ζητημάτων κρίνεται αναγκαίος ο αποτελεσματικός και αποκεντρωμένος χωρικός και πολεοδομικός σχεδιασμός, η ανάκτηση δημόσιου ελεύθερου χώρου και η αξιοποίηση αυτού, παρεμβάσεις αισθητικές και λειτουργικές, η μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων στα αστικά και τουριστικά κέντρα των πόλεων μέσω περιμετρικών χώρων στάθμευσης, πεζοδρομήσεων και ενίσχυσης των δημόσιων μεταφορών κ.α. (ΠΕΠΘ, 2006).

7.9.4 Διαχείριση Υγρών Αποβλήτων

Σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σχετική νομοθεσία, θα πρέπει οι οικισμοί (Β' Προτεραιότητας) με πληθυσμό άνω των 15.000 κατοίκων (δηλαδή οι πρωτεύουσες των νομών της Θεσσαλίας και η Ν. Ιωνία) να έχουν δίκτυα αποχέτευσης και δευτεροβάθμια, ή ισοδύναμη επεξεργασία αστικών λυμάτων προ της διαθέσεώς τους σε υδάτινο αποδέκτη. Στην περίπτωση της Θεσσαλίας, οι εν λόγω οικισμοί κρίνεται ότι διαθέτουν επαρκείς υποδομές συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων.

Πίνακας 7.4: Υποδομές επεξεργασίας υγρών αποβλήτων ανά Δήμο

Φορέας	Δήμος	Νομός	Βαθμός επεξεργασίας	ΟΜΙΠ ²⁸ (κάτοικοι)	Εξυπηρετούμενο πληθυσμός	Ύφιστάμενες	Προγραμματισμένες
ΔΕΥΑ	Καρδίτσα	Καρδίτσας	Β	60000	36000	*	
ΔΕΥΑ	Λάρισα	Λάρισας	Γ	144000	115000	*	
ΔΕΥΑ	Βόλος	Μαγνησίας	Α	96000	135000	*	
ΔΕΥΑ	Βόλος	Μαγνησίας	Γ	96000	135000		*
ΔΕΥΑ	Τρικαίων	Τρικάλων	Β	72000	40000	*	

Πηγή: ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002

7.9.5 Διαχείριση Στερεών Αποβλήτων

Σύμφωνα με το νέο Αναθεωρημένο Περιφερειακό Σχεδιασμό Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων Θεσσαλίας, ο προγραμματισμός περιλαμβάνει την υποχρέωση των Δήμων για τη συλλογή και μεταφορά στην πλησιέστερη θέση (ΧΥΤΑ, ΣΜΑ, ΕΕΑ), δέκα (10) Σταθμούς Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ), οκτώ (8) Χώρους Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) (από ένας σε Λάρισα, Καρδίτσα, Τρίκαλα και 5 στη Μαγνησία), τρία Κέντρα Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών (ΚΔΑΥ) με διαλογή στην πηγή σε Μαγνησία, Λάρισα και Τρίκαλα-Καρδίτσα, δημιουργία μικρών μονάδων ανοικτού τύπου αερόβιας επεξεργασίας για βιοαποδομήσιμα απόβλητα (π.χ. στους χώρους των ΧΥΤΑ), υιοθέτηση στόχων Ν. 2939/2001 και των εκτελεστικών Π.Δ. για διαχείριση αποβλήτων, όπως οχήματα, ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά είδη, ελαστικά, μπαταρίες, λάδια και λιπαντικά, κίνητρα για διαχείριση βιομηχανικών μη επικίνδυνων αποβλήτων από παραγωγό, ή άλλους ιδιώτες, διαχείριση υλός από βιολογικούς καθαρισμούς (7.200 τόνοι ετησίως) από τις ΔΕΥΑ, δημιουργία ΧΥΤΑ αδρανών υλικών, διαχείριση μολυσματικών νοσοκομειακών αποβλήτων από κάθε μονάδα, δημιουργία τριών (3) Διαχειριστικών Ενοτήτων (Τρίκαλα-Καρδίτσα, Λάρισα, Μαγνησία) και σύσταση Ενιαίου Περιφερειακού Φορέα Διαχείρισης, αποκατάσταση των ανεξέλεγκτων (ενεργών και ανενεργών) χώρων διάθεσης απορριμμάτων, οι οποίοι θα πρέπει να αποκατασταθούν μέχρι τέλος του 2008. Σύμφωνα με τους στόχους της Περιφέρειας, έως το 2008 θα έχει ολοκληρωθεί το δίκτυο συλλογής, μεταφοράς και ταφής των αποβλήτων. Συνεπώς, δεν θα υπάρξουν σημαντικές ανάγκες για ΧΥΤΑ και ΣΜΑ κατά τη νέα προγραμματική περίοδο, καθώς και για την αποκατάσταση των περισσότερων (σχετικά μικρής και μεσαίας εμβέλειας) ΧΑΔΑ. Μεγάλη ανάγκη θα υπάρξει όμως, στην πρόωθηση της μείωσης των παραγόμενων αποβλήτων, στην ανακύκλωση, στα ειδικά απόβλητα και στην βιοαποδόμηση, αλλά και στην αποκατάσταση ορισμένων μεγάλων ΧΑΔΑ (ΠΕΠΘ, 2006).

²⁸ Οικισμός Με Ισοδύναμο Πληθυσμό

7.10 Υποδομές Ενέργειας

Μεγάλα περιθώρια υπάρχουν στην υπογειοποίηση των αγωγών στα αστικά κέντρα και στις τουριστικές περιοχές, καθώς και στην αξιοποίηση των ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών της Θεσσαλίας (π.χ. υδροηλεκτρικό, ηλιακό, και αιολικό δυναμικό). Όσον αφορά σε άλλες ενεργειακές πηγές, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο κεντρικός αγωγός υψηλής πίεσης του δικτύου της Δημόσιας Επιχείρησης Φυσικού Αερίου²⁹ διασχίζει το ανατολικό τμήμα της Περιφέρειας και καλύπτει την αντίστοιχη ζώνη ανάπτυξης μέσω αγωγών μέσης πίεσης προς Λάρισα και Βόλο. Ήδη, έχουν συνδεθεί με το δίκτυο φυσικού αερίου σημαντικές βιομηχανικές μονάδες των Α' και Β' (παράρτημα) ΒΙΠΕ Βόλου, καθώς και άλλες στην περιοχή της Λάρισας. Σε ότι αφορά τα δίκτυα χαμηλής πίεσης, η Εταιρεία Παροχής Αερίου (ΕΠΑ) που διαχειρίζεται τη διανομή φυσικού αερίου στις πόλεις, επεκτείνει τα σχετικά δίκτυα στην Λάρισα και στο Βόλο. Ήδη, έχει ξεκινήσει και η επέκταση του δικτύου προς Καρδίτσα-Τρίκαλα για την κάλυψη και της δυτικής ζώνης ανάπτυξης της Περιφέρειας (ΠΕΠΘ, 2006).

7.11 Υποδομές Τηλεπικοινωνιών

Το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (ΟΤΕ) καλύπτει ήδη ικανοποιητικά τις ανάγκες της Περιφέρειας, τόσο ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όσο και ως προς το βαθμό εξάπλωσής του (δυσπρόσιτες περιοχές). Το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι ήδη υψηλότερο άλλων περιφερειών της χώρας προσεγγίζοντας το μέσο αντίστοιχο Ευρωπαϊκό. Το εκσυγχρονισμένο δίκτυο τηλεπικοινωνιών του ΟΤΕ (δακτύλιος οπτικών ινών) που σύντομα ολοκληρώνεται, καλύπτει τις ζώνες ανάπτυξης της Περιφέρειας (ανατολική-δυτική) και το σύνολο των οικιστικών κέντρων 3ου επιπέδου και άνω, αναβαθμίζοντας το επίπεδο παροχής υπηρεσιών. Με την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων θα υπάρχει δυνατότητα παροχής ειδικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου (όπως π.χ. η δυνατότητα τηλεδιασκέψεων), σε όλα τα σημεία που συγκεντρώνεται ζήτηση σ' επίπεδο Περιφέρειας (Πανεπιστημιακά, Ερευνητικά, Διοικητικά, Βιομηχανικά κ.λπ. κέντρα). Τα σημαντικότερα τηλεπικοινωνιακά κέντρα στην Περιφέρεια είναι: Πρωτεύων: βρίσκεται στη Λάρισα και καλύπτει το σύνολο της Περιφέρειας Θεσσαλίας, καθώς και τους νομούς Γρεβενών, Κοζάνης, Καστοριάς της Δυτικής Μακεδονίας. Κύρια: Λάρισα, Βόλος, Τρίκαλα, Καρδίτσα (ΠΠΧΣΑΑΘ 2002, ΠΕΠΘ 2006).

7.12 Συμμετοχή Πόλεων του Αστικού Συστήματος σε Δίκτυα Συνεργασίας σε Περιφερειακό, Εθνικό και Διεθνές επίπεδο

Σε ότι αφορά το αντικείμενο των δικτύων στα οποία συμμετέχουν οικισμοί της περιφέρειας παρατηρούμε ότι κατά κύριο λόγο, στόχος είναι η αναβάθμιση του

²⁹ Η Δημόσια Επιχείρηση Αερίου (ΔΕΠΑ) ΑΕ έχει ως αποκλειστικό αντικείμενο την εισαγωγή και ένταξη του Φυσικού Αερίου στο Ελληνικό Ενεργειακό σύστημα. Το Φυσικό Αέριο θα χρησιμοποιηθεί αφενός για οικιακή και βιομηχανική χρήση, αλλά και θα αποτελέσει εναλλακτικό καύσιμο στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, θα συμβάλει στη βελτίωση των ρυπαντικών συνθηκών και θα απεξαρτητοποιήσει τη χώρα από την αποκλειστική χρήση πετρελαίου (ΠΠΧΣΑΑΘ, 2002).

περιβάλλοντος των αστικών κέντρων μέσω αναπλάσεων, χρήσης ήπιων μορφών ενέργειας, κ.λπ., όπως περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 7.5: Δίκτυα Πόλεων (συμμετοχή θεσσαλικών πόλεων)

Όνομασία δικτύου πόλεων	Πόλεις της περιφέρειας	Άλλες πόλεις εκτός περιφέρειας	Πληροφορίες για το δίκτυο
Car Free Cities	Βόλος (επικεφαλής του working group cycling and walking), Λάρισα	Copenhagen, Helsinki, Strassbourg, Leeds, Bremen	Ανταλλαγή εμπειριών για την ενθάρρυνση των πεζών και των χρηστών ποδηλάτου
CIED (Cultural Innovation for Economic Development)	Βόλος (project leader)	Carddfff, Leipzig, Palermo	Ανάπτυξη καινοτομιών για θέματα σχετικά με την πολιτιστική ταυτότητα κάθε πόλης, για την εκμετάλλευση οικονομικών ευκαιριών, για τη δημιουργία νέων δραστηριοτήτων
En Route	Βόλος, Λάρισα	Reykjavik, Leeds, Birmingham, Copenhagen	Πρόγραμμα για την ανάδειξη μεθόδων εξοικονόμησης ενέργειας στον αστικό χώρο
FEDARENE	Βόλος	40 Ευρωπαϊκές πόλεις και περιφέρειες	Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Πόλεων και περιφερειών για θέματα ενέργειας και περιβάλλοντος, με στόχο την προώθηση των ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, την εξοικονόμηση και ορθολογική χρήση ενέργειας, καθώς και την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας σε γενικότερα θέματα διαχείρισης της ενέργειας και του περιβάλλοντος
Quartier en Crise	Βόλος	32 πόλεις και 11 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης	Ευρωπαϊκή Ένωση Πόλεων για την αναζωογόνηση αστικών γειτονιών σε κρίση με στόχο τη συνεργασία και το συντονισμό των προσπαθειών, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων σε αστικές περιοχές που αναφέρονται σε ζητήματα απασχόλησης και ανεργίας, κοινωνικά ζητήματα και προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού και υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος
Urban Forum for Sustainable Development	Βόλος	20 Ευρωπαϊκές Πόλεις	Δίκτυο για την αντιμετώπιση προβλημάτων αστικού χώρου με στόχο τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της πόλης και με γνώμονα, τη βιώσιμη ανάπτυξη
European Green Cities	Βόλος	11 Ευρωπαϊκές πόλεις	Δίκτυο με σκοπό την εισαγωγή και διάδοση των σύγχρονων ηλιακών συστημάτων, καθώς και άλλων ήπιων μορφών ενέργειας στον κτιριακό τομέα
Εθνικό πολιτιστικό δίκτυο πόλεων	Σκόπελος, Βόλος, Λάρισα	Καλαμάτα	
Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών SOS - TOURTSME	Αλμυρός Λάρισα-Βόλος-Τρίκαλα	Μαρούσι, Καλαμάτα, Παλέρμο, Κορσική	Οικονομικό Πρόγραμμα. Πρόγραμμα εναλλακτικού τουρισμού
ROM	Τρίκαλα, Καρδίτσα, Φάρσαλα		Κοινωνική και επαγγελματική ένταξη των τσιγγάνων
HORIZON	Τρίκαλα, Βόλος		Κοινωνική και επαγγελματική ένταξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες

Πηγή: ΠΠΧΣΑΑΘ 2002

7.13 Αξιολόγηση και Συμπεράσματα

Μετά την ανάλυση του αστικού εξοπλισμού και των υποδομών του αστικού συστήματος, προχωρούμε στη διατύπωση των ισχυρών σημείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται, η αξιοποίηση των οποίων θα οδηγήσει σε νέα δυναμικότερη αναπτυξιακή ρότα, το όλο αστικό σύστημα, αλλά και την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται. Σε αντιπαραβολή, ο εντοπισμός και η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των αδύνατων σημείων και των απειλών που περιβάλλουν το εν λόγω σύστημα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη, για να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξή του.

Το αστικό σύστημα διαθέτει ένα σημαντικό εύρος (ποσοτικά και ποιοτικά) αστικού εξοπλισμού και υποδομών. Σε αυτά συγκαταλέγονται το πλήθος παραγωγικών και ερευνητικών υποδομών, η ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και υποδομών (πολιτιστικών, αθλητικών κ.α.) και η δυνατότητα ανάπτυξης όλων των μορφών τουρισμού, το ικανοποιητικό ποσοστό κοινωνικών υποδομών και υποδομών πρόνοιας, η επάρκεια περιβαλλοντικών υποδομών, η υψηλής ποιότητας τηλεπικοινωνιακές υποδομές και υπηρεσίες, το ικανοποιητικό ποσοστό μεταφορικών υποδομών, η ύπαρξη χωροταξικών και αναπτυξιακών σχεδίων, καθώς και η καλή ποιότητα φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος που προσδίδουν στο όλο σύστημα μια δυναμική τροχιά κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής ανέλιξης με γερές βάσεις. Αντιθέτως, τα προβλήματα στο αστικό περιβάλλον (ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, έλλειψη πρασίνου και επαρκούς ελεύθερου δημόσιου χώρου-ανισοκατανεμημένος, κυκλοφοριακό πρόβλημα, έλλειψη χώρων στάθμευσης κ.α.), οι διαρθρωτικές αδυναμίες στον τουρισμό (ΜΜΕ, υψηλό κόστος και τιμές, μη αξιοποίηση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, εποχικότητα), η απουσία εξωαστικών ζωνών και η έλλειψη βασικών υποδομών (λ.χ. αεροδρομίου), υπονομεύουν την ανταγωνιστικότητα του συστήματος και του επιπέδου ευημερίας του.

Στις ευκαιρίες πάντως που του παρουσιάζονται και οφείλει να αξιοποιήσει περιλαμβάνονται η έγκαιρη εφαρμογή των Κοινοτικών οδηγιών και της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, την ενδογενή ανάπτυξη και την επίλυση κοινών προβλημάτων, η ανάπτυξη νέων μορφών ζήτησης στους τομείς των υπηρεσιών (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις) και του τουρισμού (συνεδριακός, αθλητικός, γαστρονομικός κ.α.) και η ανάπτυξη της κοινωνικής οικονομίας, η εισαγωγή της τηλεματικής στον μεταφορικό τομέα και εν γένει της ψηφιακής τεχνολογίας σε διάφορους οικονομικούς τομείς (τηλεργασία, τηλεεκπαίδευση κ.α.), η αξιοποίηση των ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών (π.χ. υδροηλεκτρικό, ηλιακό, και αιολικό δυναμικό), αλλά και η ευρεία εισαγωγή του φυσικού αερίου για οικιακή και βιομηχανική χρήση, όντας καθαρότερο καύσιμο. Στο εξωτερικό περιβάλλον, ανησυχητική και απευκταία θεωρείται η ενίσχυση του συγκεντρωτισμού (πολιτικού και οικονομικού) προς τους δύο πόλους ανάπτυξης της χώρας. Τέλος, πρέπει να υφίσταται πρόληψη για την αντιμετώπιση τυχόν φυσικών ή τεχνολογικών καταστροφών.

Πίνακας 7.6: SWOT Αστικού Εξοπλισμού & Υποδομών

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη σημαντικών παραγωγικών και ερευνητικών υποδομών (ΒΙΠΕ, Τεχνολογικό Πάρκο, Περιφερειακός Πόλος Καινοτομίας, ΚΕΤΕΑΘ, Πανεπιστημιακά εργαστήρια και εργαστήρια ΤΕΙ, ΕΒΕΤΑΜ, ερευνητικά ινστιτούτα, προγραμματισμένες ΒΕΠΕ και ΒΙΟΠΑ) • Ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και υποδομών (πολιτιστικών, αθλητικών κ.α.) και δυνατότητα ανάπτυξης όλων των μορφών τουρισμού • Ύπαρξη περιφερειακού – χωροταξικού και στρατηγικών – αναπτυξιακών σχεδίων και αποτελεσματικότητα μεταξύ των διαφόρων δομών διοίκησης (περιφερειακό-τοπικό) • Ικανοποιητικό ποσοστό κοινωνικών υποδομών και υποδομών πρόνοιας • Ικανοποιητική κάλυψη περιβαλλοντικών υποδομών (ΧΥΤΑ, ΕΕΛ) • Υψηλή ποιότητα φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος • Υψηλής ποιότητας τηλεπικοινωνιακές υποδομές και υπηρεσίες • Ικανοποιητικής ποιότητας μεταφορικές υποδομές και διασυνδέσεις με περαιτέρω τάσεις βελτίωσης 	<ul style="list-style-type: none"> • Προβλήματα στο αστικό περιβάλλον (ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, έλλειψη πρασίνου και επαρκούς ελεύθερου δημόσιου χώρου-ανισοκατανομημένος), σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα και έλλειψη χώρων στάθμευσης και συμφόρησης των κέντρων των πόλεων. Ύπαρξη σημαντικού κτιριακού αποθέματος που δεν χρησιμοποιείται ή χρησιμοποιείται αναποτελεσματικά • Διαθρωτικές αδυναμίες στον τουρισμό (ΜΜΕ, υψηλό κόστος και τιμές, μη αξιοποίηση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, εποχικότητα) και μικρός βαθμός σύνδεσης του τουριστικού κυκλώματος με το τοπικό παραγωγικό σύστημα • Απουσία θεσμικών εξωαστικών ζωνών (ΖΟΕ, χρήσεων γης) υποβαθμίζοντας το φυσικό περιβάλλον και κατασπαταλώντας πόρους • Η έλλειψη ενός κεντροβαρούς χωροθετικά αεροδρομίου, για την εξυπηρέτηση όλης της περιφέρειας (εμπορικούς-εμπορευματικούς σκοπούς, τουριστικούς κ.α.)

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Η έγκαιρη εφαρμογή των Κοινοτικών οδηγιών και της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, την ενδογενή ανάπτυξη και την επίλυση κοινών προβλημάτων • Η ανάπτυξη νέων μορφών ζήτησης στους τομείς των υπηρεσιών (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις) και του τουρισμού (συνεδριακός, αθλητικός, γαστρονομικός κ.α.) και η ανάπτυξη της κοινωνικής οικονομίας • Εισαγωγή της τηλεματικής στον μεταφορικό τομέα και εν γένει της ψηφιακής τεχνολογίας σε διάφορους οικονομικούς τομείς (τηλεργασία, τηλεεκπαίδευση κ.α.) • Αξιοποίηση των ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών της Θεσσαλίας (π.χ. υδροηλεκτρικό, ηλιακό, και αιολικό δυναμικό) • Το φυσικό αέριο αποτελεί εναλλακτικό καύσιμο για οικιακή και βιομηχανική χρήση, μειώνοντας συνολικά τη ρύπανση στις πόλεις 	<ul style="list-style-type: none"> • Η ενίσχυση του συγκεντρωτισμού (πολιτικού και οικονομικού). Η περαιτέρω ενίσχυση της τάσης συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων προς τους δύο πόλους ανάπτυξης της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) • Ο κίνδυνος φυσικών ή τεχνολογικών καταστροφών (πυρκαγιών, πλημμυρών, βιομηχανικών καταστροφών κ.α.)

SWOT Ανάλυση

8. ΙΣΧΥΡΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ

8.1 Εισαγωγή

Υπάρχει ένα σύνολο παραγόντων που ασκούν σημαντική επίδραση στο παραγωγικό σύστημα και στις αναπτυξιακές προοπτικές κάθε περιοχής. Οι παράγοντες αυτοί αφορούν ενδογενή πλεονεκτήματα και αδυναμίες, αλλά και εξωτερικούς περιορισμούς και δυνατότητες που επηρεάζουν το τοπικό επίπεδο. Η κατανόηση και αποσαφήνιση αυτών των παραγόντων συμβάλλει σε μια ρεαλιστική αντίληψη του πλαισίου και των ορίων ανάπτυξης της περιοχής.

Η ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) ως μεθοδολογικό εργαλείο, αποτελεί ένα μοντελοποιημένο τρόπο καταγραφής των κυριότερων συμπερασμάτων, που προκύπτουν από την ανάλυση και την καταγραφή του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης. Απώτερος στόχος της, είναι ο εντοπισμός των ισχυρών σημείων πάνω στα οποία μπορεί να στηριχθεί η αναπτυξιακή πορεία τους και να καθοριστούν οι στρατηγικές κατευθύνσεις μιας συνεκτικής και συνολικής στρατηγικής τοπικής-περιφερειακής ανάπτυξης για την περιοχή αναφοράς. Ακόμη, ο εντοπισμός και καταγραφή των αδύνατων σημείων αποτελεί την αναγκαία βάση για εκείνες τις πολιτικές και δράσεις που θα συνέβαλαν στη θεραπεία τους. Επιπλέον, σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον παρουσιάζονται ευκαιρίες και κίνδυνοι, στοιχεία τα οποία θα πρέπει να αξιολογούνται και να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό των παρεμβάσεων πολιτικής σε τοπικό-περιφερειακό επίπεδο.

Τα ισχυρά σημεία και οι αδυναμίες σκιαγραφούν το εσωτερικό περιβάλλον του αστικού συστήματος και αφορούν αποκλειστικά στον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων που πηγάζουν από τις υφιστάμενες υποδομές, τις χωρικές διαρθρώσεις και τα στοιχεία που διαμορφώνουν το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της πόλης. Οι ευκαιρίες και οι απειλές αναφέρονται στο εξωτερικό περιβάλλον, προσδιορίζοντας τα σημεία εκείνα που διαφαίνεται να αποτελούν ευκαιρίες, αλλά και κίνδυνοι για την ανάπτυξη και που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν στον αναπτυξιακό σχεδιασμό (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Στη συνέχεια αυτής της ενότητας θα παρατεθούν τα βασικά³⁰ ισχυρά σημεία και αδυναμίες, καθώς και οι ευκαιρίες και οι απειλές του θεσσαλικού αστικού συστήματος με την αντίστοιχη –κατά το εφικτό– τεκμηρίωσή τους.

8.2 Ισχυρά Σημεία

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται τα βασικά ισχυρά σημεία (που εντοπίζονται στο εσωτερικό περιβάλλον) του θεσσαλικού αστικού συστήματος και έπεται η τεκμηρίωσή τους.

³⁰ Αφού σε κάθε ενότητα της ανάλυσης έχει προηγηθεί μια πιο εκτεταμένη, αλλά περιγραφική swot ανάλυση

Πίνακας 8.1: Ισχυρά Σημεία Θεσσαλικού Αστικού Συστήματος

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ	
1.	Κεντροβαρική θέση του αστικού συστήματος σε επίπεδο χώρας
2.	Υψηλός βαθμός προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας και δυνατότητα επίτευξης διατροφικότητας των μεταφορών (δυνατότητα συνδυασμού χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών)
3.	Εγγύτητα μεταξύ μεγάλων αστικών κέντρων (Λάρισας-Βόλου, Τρικάλων-Καρδίτσας, Λάρισας-Τρικάλων) και δυνατότητες ανάπτυξης δικτύων συνεργασίας και οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης
4.	Θετική δημογραφική εξέλιξη και κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος που ενισχύει την τοπική ζήτηση και τη συγκέντρωση στην παραγωγή (οικονομίες κλίμακας, συγκέντρωσης και συσπείρωσης)
5.	Ύπαρξη επαρκούς επιστημονικού δυναμικού, καθώς και εξειδικευμένου με σημαντική βιομηχανική και αγροτική παράδοση
6.	Αναβαθμισμένο εκπαιδευτικό επίπεδο με σημαντικές τάσεις βελτίωσης
7.	Ύπαρξη σημαντικών παραγωγικών και ερευνητικών υποδομών (ΒΙΠΕ, Τεχνολογικό Πάρκο, Περιφερειακός Πόλος Καινοτομίας, ΚΕΤΕΑΘ, Πανεπιστημιακά εργαστήρια και εργαστήρια ΤΕΙ, ΕΒΕΤΑΜ, ερευνητικά ινστιτούτα, προγραμματισμένες ΒΕΠΕ και ΒΙΟΠΑ, σύγχρονες περιβαλλοντικές υποδομές)
8.	Ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και υποδομών (πολιτιστικών, αθλητικών κ.α.) και δυνατότητα ανάπτυξης όλων των μορφών τουρισμού (υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου και των υποστηρικτικών υπηρεσιών)
9.	Ύπαρξη περιφερειακού – χωροταξικού και στρατηγικών – αναπτυξιακών σχεδίων και αποτελεσματικότητα μεταξύ των διαφόρων δομών διοίκησης (περιφερειακό-τοπικό)
10.	Το ΑΕΠ/κκ του αστικού συστήματος υψηλότερο του αντίστοιχου της Περιφέρειας και της χώρας (διαχρονική ανοδική πορεία)
11.	Τριτογενιοποίηση της οικονομίας - υψηλό ποσοστό του τριτογενή τομέα στο ΑΕΠ και την απασχόληση
12.	Υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης υποστηρικτικών επιχειρηματικών υπηρεσιών (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και περιορισμός των φθινόντων αναπτυξιακών κλάδων
13.	Δυναμικό αναπτυξιακό και επενδυτικό προφίλ στον τομέα των υπηρεσιών και της βιομηχανίας
14.	Σημαντικό ποσοστό του δευτερογενή (κι έπειτα του πρωτογενή) τομέα στην απασχόληση
15.	Σημαντική ποσοστιαία αύξηση στο εργατικό δυναμικό για το χρονικό διάστημα 1991-2001
16.	Ικανοποιητικό ποσοστό κοινωνικών υποδομών και υποδομών πρόνοιας
17.	Υψηλή ποιότητα φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος

1. Κεντροβαρική θέση του αστικού συστήματος σε επίπεδο χώρας

Η κεντροβαρική θέση του αστικού συστήματος σε επίπεδο χώρας αποτελεί ένα από τα πιο ισχυρά πλεονεκτήματά του. Από αυτήν διέρχονται οι μεγάλοι εθνικοί μεταφορικοί και αναπτυξιακοί άξονες (ΠΑΘΕ, ΠΑΘΕ-Σιδηροδρόμων, προγραμματισμένος Ε 65 που θα συνδέει με Εγνατία οδό και από εκεί προς Ηγουμενίτσα), και βρίσκεται σε εγγύτητα με τους νέους (ή υπό ολοκλήρωση) αναδυόμενους άξονες (Εγνατία, Ιόνια οδός). Το αστικό σύστημα βρίσκεται σε σχετική εγγύτητα με τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη), που εξασφαλίζει την πρόσβαση, αλλά και μια σχετική απόσταση ασφαλείας από την άμεση εξουθενωτική επιρροή τους, κι έτσι μπορεί να διεκδικήσει συμπληρωματικές λειτουργίες των πόλεων αυτών (οι παράγοντες χωροθέτησης των οποίων δεν περιορίζουν τις εναλλακτικές θέσεις στη μεγάλη μητρόπολη, όπως π.χ. στον τομέα του εμπορίου κ.λπ.).

2. Υψηλός βαθμός προσβασιμότητας (με εθνικά δίκτυα) και προσπελασιμότητας και δυνατότητα επίτευξης διατροφικότητας των μεταφορών (δυνατότητα συνδυασμού χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών)

Το αστικό σύστημα, αλλά και η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται από ικανοποιητικής ποιότητας και κάλυψης εθνικού και επαρχιακού δικτύου, μειώνοντας τις χρονοαποστάσεις και αυξάνοντας την ασφάλεια. Η άμεση πρόσβαση με τα εθνικά μεταφορικά δίκτυα (όπως αναφέρθηκαν παραπάνω) και η δυνατότητα άμεσων ευρωπαϊκών και διεθνών συνδέσεων αναδεικνύει το σύστημα, ως σημαντικό κομβικό σημείο του εθνικού χώρου. Η δυνατότητα επίτευξης συνδυασμένων μεταφορών -αφού διαθέτει όλων των ειδών μεταφορικών δικτύων (χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων)-, μπορεί δυνητικά να μειώσει τα σημεία συμφόρησης και τα αντίστοιχα κόστη των υποδομών, όταν λειτουργούν σε ένα συμπληρωματικό πλαίσιο. Αυτό, θα αναβαθμίσει και την ποιότητα του περιβάλλοντος, και την οικονομική αποδοτικότητα των υποδομών και των δραστηριοτήτων, αλλά και θα προσελκύσει παραγωγικές δραστηριότητες που θα βασίζονται στην άμεση πρόσβαση και το συνδυασμό μεταφορών.

3. Εγγύτητα μεταξύ μεγάλων αστικών κέντρων (Λάρισας-Βόλου, Τρικάλων-Καρδίτσας, Λάρισας-Τρικάλων) και δυνατότητες ανάπτυξης δικτύων συνεργασίας και οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης

Η εγγύτητα μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων του συστήματος βοηθάει στην ενίσχυση των συμπληρωματικότητων μεταξύ τους (δίπολα) και τη διάχυση της ανάπτυξης στον ευρύτερο περιφερειακό χώρο. Ειδικά το δίπολο Λάρισας-Βόλου μπορεί να αποτελέσει μεσοπρόθεσμα, εν δυνάμει τρίτο μητροπολιτικό πόλο ανάπτυξης (χωρίς να παραγκωνιστεί το άλλο δίπολο-εταιρική σχέση προς αποφυγή ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων). Τα (δια)περιφερειακά και διεθνή δίκτυα συνεργασίας πόλεων θα βοηθήσουν στο να αντιμετωπίσουν κοινά προβλήματα και να επιταχύνουν την αναπτυξιακή δυναμική τους σε ένα πλαίσιο αλληλεγγύης. Οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης ενεργοποιούνται λόγω της κρίσιμης μάζας αγοράς, αλλά και των ιδιαίτερα παραγωγικών υποδομών στα δυναμικά αστικά κέντρα (ΒΕΠΕ κ.α.).

4. Θετική δημογραφική εξέλιξη και κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος που ενισχύει την τοπική ζήτηση και τη συγκέντρωση στην παραγωγή (οικονομίες κλίμακας, συγκέντρωσης και συσπείρωσης)

Η θετική δημογραφική εξέλιξη του αστικού συστήματος (μέσος όρος 1961-1971: +17,58%, 1971-1981: +25,55%, 1981-1991: +13,82%, 1991-2001: +7,81% και όλα τα υπό μελέτη γεωγραφικά επίπεδα αναφοράς με θετικούς ρυθμούς διαχρονικά) και το κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος του αστικού συστήματος (2001: 340.662 κάτοικοι) ενισχύει την τοπική ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες και ταυτόχρονα, τη συγκέντρωση στην παραγωγή (οικονομίες κλίμακας, συγκέντρωσης και συσπείρωσης) και ως επακόλουθο, την απασχόληση και την εν γένει οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

5. Ύπαρξη επαρκούς επιστημονικού δυναμικού, καθώς και εξειδικευμένου με σημαντική βιομηχανική και αγροτική παράδοση

Το αστικό σύστημα διαθέτει μια αξιόλογη ποσότητα επιστημονικού δυναμικού με διαχρονικές τάσεις βελτίωσης. Έτσι, το ποσοστό συμμετοχής της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο θεσσαλικό σύστημα ανέρχεται σε 19,22% (πτυχιούχοι ΑΕΙ 10,6%, ΤΕΙ και ανωτέρων σχολών 8,12%, ενώ οι ποσοστιαίες μεταβολές 37% και 214% αντίστοιχα), που οφείλεται φυσικά, και στην ύπαρξη του Πανεπιστημίου και του ΤΕΙ. Ο συνδυασμός των ιδρυμάτων και των διαχρονικών τάσεων βελτίωσης του επιστημονικού δυναμικού, δύνανται να προσελκύσουν παραγωγικές δραστηριότητες υψηλής ποιότητας. Επίσης, λόγω και της (ιστορικής) παραγωγικής φύσεως της οικονομικής βάσης του συστήματος, υπάρχει εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό στο βιομηχανικό και αγροτικό τομέα (αγροτοβιομηχανικά κ.λπ. κέντρα).

6. Αναβαθμισμένο εκπαιδευτικό επίπεδο με σημαντικές τάσεις βελτίωσης

Το ποσοστό συμμετοχής αυτών που δεν τελείωσαν τη βασική εκπαίδευση (συν τους αγράμματους) για το θεσσαλικό σύστημα ανέρχεται σε 11,91% μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξεως του -29%. Έτσι, οι κατώτατες βαθμίδες εκπαίδευσης διαχρονικά μειώνονται και οι ανώτερες αυξάνονται (όπως φάνηκε και παραπάνω). Για το αντίστοιχο ποσοστό της μέσης εκπαίδευσης από 23,23% το 1991, αυξήθηκε σε 28,09% το 2001. Διακρίνεται λοιπόν, το αναβαθμισμένο εκπαιδευτικό επίπεδο του συστήματος και με σημαντικές τάσεις βελτίωσης (υψηλοί ρυθμοί αναβάθμισης), εισερχόμενοι πλέον από την «οικονομία της μεταποίησης» στην «οικονομία της γνώσης», γεγονός που υποδηλώνει τη σημασία της ποιότητας του ανθρώπινου δυναμικού, για την ανάπτυξη κάθε περιοχής.

7. Ύπαρξη σημαντικών παραγωγικών και ερευνητικών υποδομών

Το αστικό σύστημα διαθέτει μια σημαντική ποσότητα και ποιότητα παραγωγικών και ερευνητικών υποδομών. Σε αυτές συγκαταλέγονται οι Βιομηχανικές Περιοχές και οι Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές, το Βιοτεχνικό Πάρκο (ενισχύοντας την παραγωγική και οικονομική βάση της περιοχής) το Τεχνολογικό Πάρκο (θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων), ο Περιφερειακός Πόλος Καινοτομίας, το Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Θεσσαλίας (ενίσχυση και προώθηση Ε&ΤΑ που έχει ιδιαίτερη ανάγκη η περιοχή), τα Πανεπιστημιακά εργαστήρια και τα εργαστήρια των ΤΕΙ (σύνδεση έρευνας και παραγωγής-συνέργειες, εκπαιδευτικό έργο κ.λπ.), τα ερευνητικά ινστιτούτα στο χώρο της αγροτικής έρευνας (π.χ. ινστιτούτα του ΕΘΙΑΓΕ), της βιομηχανίας (π.χ. ΕΒΕΤΑΜ) κ.α., οι μεταφορικές υποδομές (οδική, σιδηροδρομική, θαλάσσια, αεροπορική), οι υποδομές παροχής ενέργειας (συμπεριλαμβανομένης και του φυσικού αερίου), οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές και οι υποδομές περιβαλλοντικής διαχείρισης και περιορισμού της ρύπανσης (ΧΥΤΑ, ΕΕΛ κ.α.).

8. Ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και υποδομών (πολιτιστικών, αθλητικών κ.α.) και δυνατότητα ανάπτυξης όλων των μορφών τουρισμού (υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου και των υποστηρικτικών υπηρεσιών)

Η περιφέρεια Θεσσαλίας είναι πολύ πλούσια σε τουριστικούς πόρους και υποδομές (αθλητικοί χώροι και εγκαταστάσεις, μουσεία και αρχαιολογικοί χώροι, περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, φυσικές ομορφιές, τουριστικές εγκαταστάσεις και δραστηριότητες κ.α.) και η κατάλληλη αξιοποίηση τους, μπορεί να προσδώσει σημαντικά αναπτυξιακά οφέλη. Έτσι, προσφέρεται η δυνατότητα αστικού, πολιτιστικού, συνεδριακού και αθλητικού τουρισμού, ιδιαίτερα στις πόλεις του Βόλου και της Λάρισας, όπου θα συνδιοργανώσουν και τους Μεσογειακούς Αγώνες του 2013. Επίσης, η δυνατότητα γαστρονομικού, θρησκευτικού και θαλάσσιου τουρισμού στις εν λόγω πόλεις, ενισχύει ακόμη περισσότερο το εύρος και την ποιότητα των τουριστών που μπορούν να προσελκύσουν. Από την άλλη, πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη χειμερινού, θρησκευτικού, δασικού και αγροτουρισμού υφίσταται στις πόλεις των Τρικάλων και Καρδίτσας. Έτσι, Λάρισα και Βόλος δύο σημαντικά αστικά κέντρα πλησίον σε παραθαλάσσιες περιοχές (ακτές των δύο νομών, νησιά Σκιάθου, Αλοννήσου και Σκοπέλου), και αξιόλογες τουριστικές περιοχές (Πήλιο, Όλυμπος), όπως αντίστοιχα και οι πόλεις των Τρικάλων και Καρδίτσας (σε μικρή απόσταση από Μετέωρα, λίμνη Πλαστήρα) προσφέρουν μια ποικιλία τουριστικών δυνατοτήτων, όπου αν οργανωθούν σε σημαντικά τουριστικά τόξα, θα μεγιστοποιήσουν την αναπτυξιακή δυναμική του εν λόγω τομέα (με τις αντίστοιχες συνεπαγόμενες πολλαπλασιαστικές του επιδράσεις) και κατ' επέκταση των ίδιων των πόλεων, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας συνολικά. Και στις τέσσερις πόλεις, οι ρυθμοί της απασχόλησης στον τουριστικό κλάδο και τις υποστηρικτικές υπηρεσίες βαίνουν αυξανόμενοι και ανέρχονται για την Καρδίτσα σε 48,16%, για τα Τρίκαλα σε 80,55%, τη Λάρισα σε 49,32% και το Βόλο σε 72,51% (οι ποσοστιαίες συμμετοχές της απασχόλησης κυμαίνονται από 5-6,5% για όλες τις πόλεις 2001).

9. Ύπαρξη περιφερειακού – χωροταξικού και στρατηγικών – αναπτυξιακών σχεδίων και αποτελεσματικότητα μεταξύ των διαφόρων δομών διοίκησης (περιφερειακό-τοπικό)

Η ύπαρξη περιφερειακού – χωροταξικού (ΠΠΧΣΣΑΘ, ΣΣΠΘ, ΠΕΠΘ) και στρατηγικών – αναπτυξιακών σχεδίων (σε όλες τις πόλεις) στην περιοχή προωθεί την αποτελεσματικότητα της χωρικής οργάνωσης των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων, την προστασία του περιβάλλοντος, την ορθολογικότερη αξιοποίηση των κονδυλίων, καθώς και το σχεδιασμό, τη χάραξη και εφαρμογή των αναπτυξιακών στρατηγικών, για την αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και τη βελτίωση των επιπέδων ευημερίας τους (βιώσιμη ανάπτυξη – κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια). Επίσης, υφίστανται πολλές δομές υποστήριξης της δημόσιας διοίκησης στο πεδίο της αναπτυξιακής πολιτικής, όπως αναπτυξιακές εταιρίες κ.α. προάγοντας την αναπτυξιακή αποτελεσματικότητα στα διάφορα επίπεδα διοίκησης και τους διάφορους κοινωνικοοικονομικούς φορείς.

10. Το ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος υψηλότερο του αντίστοιχου της Περιφέρειας και της χώρας (διαχρονική ανοδική πορεία)

Το ΑΕΠ και ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος παρουσιάζει μια θετική διαχρονική πορεία (ρυθμός αύξησης θεσσαλικού συστήματος ΑΕΠ: 59,28% και ΑΕΠκκ: 44,42%). Οι θεσσαλικές πόλεις (μέσος όρος 13.077 για το 1991 και 18.887 για το 2001) διαθέτουν ΑΕΠκκ μεγαλύτερο της περιφέρειας Θεσσαλίας (8.908,4 για το 1991 και 13.539,0 για το 2001) και της χώρας (9.249,2 για το 1991 και 15.093,4 για το 2001). Αυτή η τάση πρέπει να συνεχιστεί για το θεσσαλικό σύστημα, προκειμένου να συγκλίνει περισσότερο με το μέσο όρο της ΕΕ (15.478,0 για το 1991 και 23.155,0 για το 2001).

11. Τριτογενοποίηση της οικονομίας - υψηλό ποσοστό του τριτογενή τομέα στο ΑΕΠ και την απασχόληση

Η τριτογενοποίηση της οικονομίας των θεσσαλικών πόλεων αποτελεί πραγματικότητα. Η ποσοστιαία συμμετοχή του τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ των θεσσαλικών νομών κυμαίνεται από 60-68% (2001), ενώ η αντίστοιχη συμμετοχή στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης σε επίπεδο πόλεων ανέρχεται στο 70% (μέσος όρος). Συνεχίζονται έτσι, οι τάσεις μετασχηματισμού των οικονομιών προς το δυναμικό τριτογενή τομέα, γεγονός που συνάδει με τις τρέχουσες εξελίξεις στο διεθνές σκηνικό.

12. Σημαντικό ποσοστό του δευτερογενή (κι έπειτα του πρωτογενή) τομέα στην απασχόληση

Το θεσσαλικό σύστημα διατηρεί ένα σημαντικό ποσοστό απασχόλησης του δευτερογενούς τομέα (24,2%) και ένα μικρότερο στον πρωτογενή τομέα (5,7%), γεγονός που δείχνει τη βιομηχανική και αγροτική παράδοση που παρουσιάζουν οι θεσσαλικές πόλεις στην πορεία τους. Μια σύγχρονη υγιής οικονομία πρέπει να χαρακτηρίζεται και από τους τρεις οικονομικούς τομείς παραγωγής, προκειμένου να ανταπεξέρχεται και γρηγορότερα στις εκάστοτε διαρθρωτικές προσαρμογές, που λαμβάνουν χώρα σε διάφορες χρονικές συγκυρίες.

13. Υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης υποστηρικτικών επιχειρηματικών υπηρεσιών (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και περιορισμός των φθινόντων αναπτυξιακών κλάδων

Και στις τέσσερις θεσσαλικές πόλεις, στα νέα πλαίσια των οικονομικών μετασχηματισμών, οι υπηρεσίες προς επιχειρήσεις (χρηματοπιστωτικές, συμβουλευτικές κ.α.) παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης (από 27-34%, στηριγμένοι και στη γενική ανεπάρκεια τέτοιου είδους υπηρεσιών), ενώ φθινόντες αναπτυξιακοί κλάδοι εμφανίζουν ρυθμούς μείωσης (π.χ. Ορυχεία και Λατομεία από -8 έως -60%), αναφορικά με τα ποσοστά απασχόλησης στους εν λόγω τομείς. Τάσεις γενικής αναδιάρθρωσης και αναπροσανατολισμού των οικονομιών, προς δυναμικότερους και υψηλότερης προστιθέμενης αξίας αναπτυξιακούς κλάδους.

14. Δυναμικό αναπτυξιακό και επενδυτικό προφίλ στον τομέα των υπηρεσιών και της βιομηχανίας

Την πενταετία 2000-2004, οι τέσσερις νομοί παρουσιάζουν ένα δυναμικό αναπτυξιακό και επενδυτικό προφίλ στον τομέα των υπηρεσιών και της βιομηχανίας. Οι αριθμοί νέων επιχειρήσεων στον τομέα της βιομηχανίας (ιδίως για τους νομούς της δυτικής Θεσσαλίας) για τους τέσσερις νομούς ανέρχονται σε ποσοστά 21-31% των νέων επιχειρήσεων και το 6-58% του επενδυμένου κεφαλαίου για κάθε νομό. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τον τομέα των υπηρεσιών (ιδίως για τους νομούς της ανατολικής Θεσσαλίας) ανέρχονται σε 25-42% των νέων επιχειρήσεων και 21-85% του επενδυμένου κεφαλαίου για κάθε νομό.

15. Σημαντική ποσοστιαία αύξηση του εργατικού δυναμικού για το χρονικό διάστημα 1991-2001

Η ποσοστιαία αύξηση του εργατικού δυναμικού για το χρονικό διάστημα 1991-2001, για το θεσσαλικό σύστημα ανέρχεται στο 13% περίπου. Έτσι, η αύξηση της ποσότητας και η αναβάθμιση της ποιότητας του ανθρώπινου δυναμικού αποτελούν δύο σημαντικούς παράγοντες, για την προσέλκυση επενδύσεων και την οικονομική ανάπτυξη.

16. Ικανοποιητικό ποσοστό κοινωνικών υποδομών και υποδομών πρόνοιας

Οι κοινωνικές υποδομές και οι υποδομές πρόνοιας στις τέσσερις πόλεις κρίνονται ως επαρκείς, τόσο ως προς την ποσότητα, όσο και ως προς το εύρος και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν (πολυιατρεία του ΙΚΑ, νοσοκομεία του ΕΣΥ, ΚΕΘΕΑ, ΟΚΑΝΑ, ΚΕΚΥΚ – ΑΜΕΑ, Βρεφονηπιακοί σταθμοί, ΚΔΑΠ, ΜΕΑ, ΚΗΦΗ, Ιατροκοινωνικά κέντρα για τσιγάνους κ.α.).

17. Υψηλή ποιότητα φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος

Η υψηλή ποιότητα φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των τεσσάρων πόλεων, αλλά και της ευρύτερης περιοχής αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα. Η εναλλαγή βουνού και θάλασσας, τα τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, οι αξιόλογοι προορισμοί (λίμνη Πλαστήρα, Μετέωρα, Πήλιο, Σκιάθος κ.α.), οι διάφοροι πολιτιστικοί χώροι και παραδοσιακοί οικισμοί δημιουργούν ένα πλέγμα μοναδικών αξιολογών τόπων, με διακριτή ταυτότητα, που προσελκύει όχι μόνο ανθρώπινο δυναμικό υψηλής ποιότητας και επιχειρήσεις (αφού η ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος αποτελούν σημαντικούς παράγοντες προσέλκυσης επενδύσεων και ανθρώπινου δυναμικού), αλλά και ένα σημαντικό σύνολο ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών.

8.3 Αδύνατα Σημεία

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται τα βασικά αδύνατα σημεία (που εντοπίζονται στο εσωτερικό περιβάλλον) του θεσσαλικού αστικού συστήματος και έπεται η τεκμηρίωσή τους.

Πίνακας 8.2: Αδύνατα Σημεία Θεσσαλικού Αστικού Συστήματος

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ	
1.	Η έλλειψη ενός κεντροβαρούς χωροθετικά αεροδρομίου, για την εξυπηρέτηση όλης της περιφέρειας (εμπορικούς-εμπορευματικούς σκοπούς, τουριστικούς κ.α.)
2.	Ελλείψεις (ποσοτικά και ποιοτικά) μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων – Σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση μεταφορικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών υποδομών
3.	Διαφοροποίηση εκπαιδευτικού επιπέδου μεταξύ ανδρών και γυναικών με τάσεις εξομάλυνσης
4.	Τάσεις γήρανσης του πληθυσμού υπονομεύοντας μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα του συστήματος
5.	Το ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος διαχρονικά χαμηλότερο από το μέσο όρο της ΕΕ, με τάσεις περαιτέρω απόκλισης
6.	Σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην παραγωγική συγκρότηση
7.	Ανεπαρκείς υποστηρικτικές επιχειρηματικές υπηρεσίες (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και περιορισμένη ανάπτυξη καινοτομικών υπηρεσιών και προϊόντων. Χαμηλοί δείκτες σε Ε&ΤΑ
8.	Απουσία πολιτικών για την προσέλκυση και στήριξη των επενδύσεων
9.	Έλλειψη διαδεδομένης επιχειρηματικής κουλτούρας στον ευρύτερο πληθυσμό. «Ασφάλεια» μέσω εργασίας στο δημόσιο τομέα
10.	Χαμηλό ποσοστό απασχόλησης και εργατικού δυναμικού (σε σύγκριση με την περιφέρεια και τη χώρα)
11.	Υψηλό ποσοστό ανεργίας (μεγαλύτερο του εθνικού και περιφερειακού μέσου όρου). Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο των ανδρών με τάσεις εξισορρόπησης (ή και αναστροφής) διαχρονικά
12.	Προβλήματα στο αστικό περιβάλλον, σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα και έλλειψη χώρων στάθμευσης και συμφόρησης των κέντρων των πόλεων. Ύπαρξη σημαντικού κτιριακού αποθέματος που δεν χρησιμοποιείται ή χρησιμοποιείται αναποτελεσματικά
13.	Διαρθρωτικές αδυναμίες στον τουρισμό και μικρός βαθμός σύνδεσης του τουριστικού κυκλώματος με το τοπικό παραγωγικό σύστημα. Μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα στον τουρισμό, παρά τις θετικές προοπτικές
14.	Απουσία θεσμοθετημένων εξωαστικών ζωνών (ΖΟΕ, χρήσεων γης) υποβαθμίζοντας το φυσικό περιβάλλον και κατασπαταλώντας πόρους

1. Η έλλειψη ενός κεντροβαρούς χωροθετικά αεροδρομίου, για την εξυπηρέτηση όλης της περιφέρειας (εμπορικούς-εμπορευματικούς σκοπούς, τουριστικούς κ.α.)

Η ανάγκη απευθείας διασύνδεσης των περιφερειακών κέντρων με τα διεθνή, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, είναι προφανής και με την πάροδο του χρόνου θα καταστεί επιτακτική. Η έλλειψη ενός «κεντροβαρικό» χωροθετημένου αεροδρομίου, διεθνών προδιαγραφών αποτελεί πλέον επιτακτική ανάγκη, προκειμένου να αναβαθμιστεί η ανταγωνιστικότητα ολόκληρης της περιφέρειας και να υπάρχει άμεση πρόσβαση με τον υπόλοιπο διεθνή και εθνικό χώρο, που είναι αναγκαία τόσο για τον ανώτερο τριτογενή, όσο και για τους πιο σύγχρονους υποκλάδους της γεωργίας και της βιομηχανίας.

2. Ελλείψεις (ποσοτικά και ποιοτικά) μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων – Σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση μεταφορικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών υποδομών

Οι ελλείψεις μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων συνίστανται βασικά, στις μη επαρκείς οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις κυρίως με δυτική Ελλάδα, στις περιορισμένες ακτοπλοϊκές και αεροπορικές συνδέσεις, σε ορισμένες οδικές ελλείψεις –ποσοτικά και ποιοτικά, κατάσταση οδοστρώματος κ.α.- μεταξύ των αστικών κέντρων και της ευρύτερης ενδοχώρας τους, αλλά και ελλείψεις για τη σύνδεση διατροπικών μεταφορών (λ.χ. σιδηροδρομική σύνδεση με αεροδρόμιο κ.λπ.), που αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης, σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση βασικών υποδομών (λ.χ. ολοκλήρωση ΠΑΘΕ, έγκαιρη αποκατάσταση ΧΑΔΑ, ολοκλήρωση πλέγματος κοινωνικών υποδομών κ.α.) δημιουργούν προβλήματα και υπονομεύουν την ανταγωνιστικότητα και αναπτυξιακή δυναμική του αστικού συστήματος και ευρύτερα της περιφέρειας.

3. Διαφοροποίηση εκπαιδευτικού επιπέδου μεταξύ ανδρών και γυναικών με τάσεις εξομάλυνσης

Η διαφοροποίηση εκπαιδευτικού επιπέδου μεταξύ ανδρών και γυναικών στο θεσσαλικό αστικό σύστημα είναι προφανής. Αναφορικά με την τριτοβάθμια εκπαίδευση, οι άρρενες υπερیشχύνουν των γυναικών κατά 0,44% (1991: 1,57%), στους αποφοίτους μέσης εκπαίδευσης κατά 1,32% (1991: 1,31%), ενώ αυτοί που δεν τελείωσαν ούτε τη βασική εκπαίδευση είναι 3,8% (1991: 4,94%) λιγότεροι από τις γυναίκες (2001). Όπως φαίνεται και από τα παραπάνω, η διαφοροποίηση είναι έντονη κυρίως, στις κατώτατες βαθμίδες εκπαίδευσης και πολύ ηπιότερη στις ανώτατες. Αυτή η διαφορά πάντως τείνει να εξομαλυνθεί, όπως φαίνεται και από την αντίστοιχη ποσοστιαία διαφορά από το 1991.

4. Τάσεις γήρανσης του πληθυσμού υπονομεύοντας μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα του συστήματος

Για το 1991, οι πληθυσμιακές πυραμίδες (βλ. αντίστοιχα γραφήματα στην ανάλυση) των πόλεων μπορούν να λάβουν το σχετικό χαρακτηρισμό, ως πυραμίδες νεανικού (προσεγγίζει κατά μεγάλο ποσοστό αυτή της Λάρισας) και ώριμου πληθυσμού (π.χ. του Βόλου). Όμως, για το 2001, αυτό που φαίνεται καθαρά, είναι ότι όλες οι πληθυσμιακές πυραμίδες των πόλεων τείνουν να έχουν την ίδια μορφή. Αυτή η μορφή παραπέμπει ευκρινώς σε πυραμίδες γεροντικού πληθυσμού, όπου οι νεανικές ηλικιακές κατηγορίες μειώνονται ως ποσοστό του συνόλου. Αυτό αποτελεί ένα πολύ σημαντικό γεγονός, καθώς υποδηλώνει μείωση του πιο ενεργού (και πιο δυναμικού και παραγωγικού) πληθυσμού μεσομακροπρόθεσμα (και επομένως, ανάγκη για περισσότερες υποδομές υγείας και πρόνοιας), μια τάση που συμβαίνει σε παγκόσμιο επίπεδο στις αναπτυγμένες χώρες (τελικό στάδιο δημογραφικής μετάβασης), υπονομεύοντας μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα του συστήματος.

5. Το ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος διαχρονικά χαμηλότερο από το μέσο όρο της ΕΕ, με τάσεις περαιτέρω απόκλισης

Το ΑΕΠκκ του αστικού συστήματος (13.077 για το 1991 και 18.887 για το 2001) είναι μικρότερο από το αντίστοιχο της ΕΕ (15.478 για το 1991 και 23.155 για το 2001) για τη χρονική περίοδο 1991-2001. Αν και οι θεσσαλικές πόλεις κινούνται με ικανοποιητικό ρυθμό ως προς τη μεγέθυνση του ΑΕΠ σε επίπεδο χώρας, ωστόσο, υστερούν ως προς τους ρυθμούς σύγκλισης με το μέσο όρο της ΕΕ (κάτι που συμβαίνει και με την πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων). Αυτό πρέπει προφανώς, να ενεργοποιήσει και τις αντίστοιχες πολιτικές για την ανάπτυξη των πόλεων (και την αναβάθμιση της θέσης τους στο ευρωπαϊκό και διεθνές αστικό σύστημα), με καινοτόμες ενέργειες, προκειμένου να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να μειώσουν τη ψαλίδα με το μέσο όρο της ΕΕ.

6. Σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην παραγωγική συγκρότηση (έλλειψη σύνδεσης παραγωγικής διαδικασίας με την έρευνα και το πανεπιστήμιο, εσωστρέφεια ΜΜΕ, απουσία τοπικών συνεργασιών κ.α.)

Το αστικό σύστημα συνολικά, όπως συμβαίνει και με την πλειονότητα των ελληνικών πόλεων, αντιμετωπίζει σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην παραγωγική συγκρότηση, όπως είναι ο μικρός βαθμός σύνδεσης της μεγάλης βιομηχανίας με την τοπική οικονομία (περιορίζοντας τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις), η έντονη εσωστρέφεια (ιδίως) των ΜΜΕ, η απουσία τοπικών συνεργασιών, η έλλειψη σύνδεσης της παραγωγικής διαδικασίας με την έρευνα και το πανεπιστήμιο και ΤΕΙ, (μειώνοντας αναπόφευκτα την ανταγωνιστικότητα του συστήματος) και τέλος, οι (κατά μέσο όρο) ελληνικές επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται ως έντασης «ενδιάμεσης» τεχνολογίας, δηλαδή, ούτε έντασης κεφαλαίου/τεχνολογίας, ούτε έντασης εργασίας, αντιμετωπίζοντας διαφόρων ειδών προβλήματα ανταγωνιστικότητας, όπως τον ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας της δυτικής Ευρώπης αφενός, και τον ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις φθηνού εργατικού δυναμικού των Βαλκανίων αφετέρου.

7. Ανεπαρκείς υποστηρικτικές επιχειρηματικές υπηρεσίες (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές κ.α.) και περιορισμένη ανάπτυξη καινοτομικών υπηρεσιών και προϊόντων. Χαμηλοί δείκτες σε Ε&ΤΑ

Η ανεπάρκεια υποστηρικτικών επιχειρηματικών υπηρεσιών (χρηματοπιστωτικές, τεχνολογικές, συμβουλευτικές, υπηρεσίες προς επιχειρήσεις κ.α.) μειώνει την ανταγωνιστικότητα και ελκυστικότητα του αστικού συστήματος για επενδύσεις. Αυτό φαίνεται και από τη σχετικά χαμηλή ποσοστιαία συμμετοχή του κλάδου με όρους απασχόλησης (από 6,8-7,2% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού). Επίσης, οι δείκτες σε Ε&ΤΑ³¹ είναι από τους χαμηλότερους (φαινόμενο εθνικής εμβέλειας) σε επίπεδο ΕΕ,

³¹ Στο παράρτημα παρατίθεται πίνακας αναφορικά με την περιφερειακή κατανομή συντελεστών Έρευνας & Ανάπτυξης, όπου διαπιστώνεται ο χαμηλός βαθμός Ε&ΤΑ στην περιφέρεια Θεσσαλίας.

διατηρώντας χαμηλά και τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας, αλλά και την ελκυστικότητα ολόκληρης της περιφέρειας.

8. Απουσία πολιτικών για την προσέλκυση και στήριξη των επενδύσεων

Εκτός από τις Ζώνες Αναπτυξιακών Κινήτρων (Νόμων 1892/90 και 2601/98) στους θεσσαλικούς νομούς, δεν υφίστανται πολιτικές υπό μια ολοκληρωμένη οπτική, που να ενισχύουν και να προωθούν την προσέλκυση και στήριξη των επενδύσεων (με ευρύτερες συνέπειες, όπως οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην οικονομία, η τόνωση της απασχόλησης, η αύξηση επιπέδων εισοδημάτων, ευημερίας κ.λπ.). Αυτό αποτελεί ένα ιδιαίτερα αρνητικό γεγονός και υπονομεύει την ευρύτερη αναπτυξιακή ανέλιξη του αστικού συστήματος και ολόκληρης της περιφέρειας γενικότερα.

9. Έλλειψη διαδεδομένης επιχειρηματικής κουλτούρας στον ευρύτερο πληθυσμό, που να τον παρακινεί προς αναζήτηση επιχειρηματικών ευκαιριών. «Ασφάλεια» μέσω εργασίας στο δημόσιο τομέα

Η έλλειψη διαδεδομένης επιχειρηματικής κουλτούρας στον ευρύτερο πληθυσμό, που να τον παρακινεί προς αναζήτηση επιχειρηματικών ευκαιριών είναι έκδηλη, όχι μόνο σε διαστικό και περιφερειακό επίπεδο, αλλά και στο μεγαλύτερο τμήμα της ελληνικής επικράτειας. Αν αναλογιστούμε και την πληθώρα ευκαιριών που παρουσιάζονται από τα προγράμματα και τα κονδύλια της ΕΕ για την τόνωση της επιχειρηματικότητας (λ.χ. ΕΠ Ανταγωνιστικότητας κ.α.), μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε το σχετικά χαμηλό βαθμό επιχειρηματικότητας (και τα συνεπαγόμενα απολεσθέντα αναπτυξιακά οφέλη, όπως αναφέρθηκαν και παραπάνω για τις επενδύσεις), που λαμβάνει χώρα στην υπό μελέτη περιοχή. Επιπρόσθετα, η νοοτροπία εξασφαλισμένης εργασίας στο δημόσιο τομέα λειτουργεί πλέον, και ως μια μορφή «αντικινήτρων» για την προώθηση και ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.

10. Χαμηλό ποσοστό απασχόλησης και εργατικού δυναμικού (σε σύγκριση με την περιφέρεια και τη χώρα)

Το εργατικό δυναμικό του αστικού συστήματος ανέρχεται στο 36,07% για το 1991 και στο 40,61% του συνολικού πληθυσμού, κάτω από το μέσο όρο της χώρας (1991: 38,01% και 2001: 42,21%), και σε παρεμφερή επίπεδα με το αντίστοιχο της περιφέρειας (1991: 36,47% και 2001: 40,38%). Ίδια τάση παρατηρείται και ως προς το μέγεθος της απασχόλησης, όπου το αντίστοιχο ποσοστό από 90,54% το 1991 μειώθηκε σε 88,05% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού για το 2001, και πάλι όμως, βρίσκεται κάτω από το μέσο όρο της χώρας (1991: 91,91% και 2001: 88,88%), αλλά και της περιφέρειας (1991: 92,31% και 2001: 89,86%). Αυτό πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα, καθώς αυξάνεται το σχετικό μέγεθος του εργατικού δυναμικού και ταυτόχρονα μειώνεται αυτό της απασχόλησης, αυξάνοντας τα κοινωνικά προβλήματα και περιορίζοντας διαχρονικά, τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής.

11. Υψηλό ποσοστό ανεργίας (μεγαλύτερο του εθνικού και περιφερειακού μέσου όρου). Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο των ανδρών με τάσεις εξισορρόπησης (ή και αναστροφής) διαχρονικά

Το ποσοστό ανεργίας για το αστικό σύστημα αυξήθηκε από 9,46% (1991) σε 11,95% (2001). Και εδώ, το αστικό σύστημα βρίσκεται σε αρνητική θέση, πάνω από το μέσο όρο της χώρας (1991: 8,09% και 2001: 11,12%) και ακόμη περισσότερο από το αντίστοιχο της περιφέρειας (1991: 7,69% και 2001: 10,84%). Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών (1991: 4,99% και 2001: 5,88%) είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο των ανδρών (1991: 4,47% και 2001: 6,07%) για το 1991, ενώ το 2001 είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο των ανδρών. Η ανοδική αυτή πορεία της ανεργίας πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερος, καθώς αποτελεί μείζον κοινωνικό πρόβλημα και πρέπει έγκαιρα και αποτελεσματικά να αντιμετωπιστεί, για να μην υπάρξουν ευρύτερες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες (μετανάστευση, εγκληματικότητα, μείωση ανταγωνιστικότητας κ.λπ.).

12. Προβλήματα στο αστικό περιβάλλον, σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα και έλλειψη χώρων στάθμευσης και συμφόρησης των κέντρων των πόλεων. Ύπαρξη σημαντικού κτιριακού αποθέματος που δεν χρησιμοποιείται ή χρησιμοποιείται αναποτελεσματικά

Τα προβλήματα στο αστικό περιβάλλον, όπως η ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, η έλλειψη πρασίνου και επαρκούς ελεύθερου δημόσιου χώρου (και ανισοκατανομημένου), το ιδιαίτερος σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα, καθώς και η έλλειψη χώρων στάθμευσης και συμφόρησης των κέντρων των πόλεων απειλούν τη φέρουσα ικανότητα του αστικού περιβάλλοντος, θέτοντας αναπόφευκτα όρια και φραγμούς στην αναπτυξιακή δυναμική των εκάστοτε πόλεων. Έτσι, υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων και η ανάγκη για ελεύθερους χώρους, ισοκατανομημένους –κατά το εφικτό, και μέσω αναπλάσεων- στον αστικό ιστό κρίνεται ως ιδιαίτερος επείγουσας σημασίας. Η ύπαρξη σημαντικού κτιριακού αποθέματος που δεν χρησιμοποιείται ή χρησιμοποιείται αναποτελεσματικά, αποτελεί μελανό σημείο του αστικού συστήματος. Η άμεση απάντηση έγκειται στην κατάλληλη αξιοποίηση αυτού του κτιριακού αποθέματος με νέες λειτουργίες (όπως πολιτιστικές λειτουργίες, αναψυχής, δημόσιων υπηρεσιών κ.α.) και κατ' επέκταση, ο περιορισμός κατά το εφικτό της αστικής διάχυσης.

13. Διαρθρωτικές αδυναμίες στον τουρισμό (ΜΜΕ, υψηλό κόστος και τιμές, μη αξιοποίηση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, εποχικότητα) και μικρός βαθμός σύνδεσης του τουριστικού κυκλώματος με το τοπικό παραγωγικό σύστημα. Μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα στον τουρισμό, παρά τις θετικές προοπτικές

Μια άλλη σημαντική αδυναμία που εντοπίζεται στην περιοχή, είναι οι διαρθρωτικές αδυναμίες στον τουρισμό, όπως οι πολλές ΜΜΕ με σχετικά μικρό κεφάλαιο, το υψηλό κόστος και τιμές σε σύγκριση με άλλες ανταγωνίσιμες περιφέρειες (π.χ. οι παραθαλάσσιες περιοχές της Τουρκίας κ.α.), η μη αξιοποίηση και στελέχωση εξειδικευμένου ανθρώπινου

δυναμικού και η έντονη εποχικότητα του τουριστικού προϊόντος, καθώς και ο μικρός βαθμός σύνδεσης του τουριστικού κυκλώματος με το τοπικό παραγωγικό σύστημα που αποτελούν αγκάθια προς εξυγίανση, προκειμένου να εκμεταλλευτεί η περιοχή, την υψηλή προστιθέμενη αξία που παράγει το τουριστικό φαινόμενο (πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, τόνωση απασχόλησης, αύξηση εισοδημάτων κ.λπ.). Η επενδυτική δραστηριότητα στον τουριστικό τομέα κυμαίνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Το ποσοστό των νέων τουριστικών επιχειρήσεων (στο σύνολο των νέων επιχειρήσεων του εκάστοτε νομού) ανέρχεται από 2-5% στους τρεις νομούς και 13% μόνο στο νομό Μαγνησίας, ενώ ως προς το επενδυμένο κεφάλαιο (στο σύνολο του επενδυμένου κεφαλαίου του εκάστοτε νομού) στον εν λόγω τομέα ανέρχεται από 1-6% στους τρεις νομούς και 17% μόνο στο νομό Μαγνησίας. Έτσι, επαληθεύεται η επενδυτική ένδεια στον τουριστικό τομέα, έναν τομέα που η περιοχή οφείλει να εκμεταλλευτεί με βάση την αφθονία των τουριστικών πόρων και υποδομών (και της μοναδικής και ιδιαίτερης γεωμορφολογίας της) που διαθέτει.

14. Απουσία θεσμοθετημένων εξωαστικών ζωνών (ΖΟΕ, χρήσεων γης) υποβαθμίζοντας το φυσικό περιβάλλον και κατασπαταλώντας πόρους

Αξιοσημείωτο και ταυτόχρονα δυσσώονο αποτελεί το γεγονός της απουσίας εξωαστικών ζωνών με σχέδια χρήσεων γης. Αυτό μέσο και μακροπρόθεσμα οδηγεί σε άναρχη δόμηση των περιαστικών και εξωαστικών περιοχών, που σε συνδυασμό με το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης (συν τη νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση) συντελούν στην καταστροφή και υποβάθμιση του τοπίου και του περιβάλλοντος και οδηγούν σε κατασπατάληση πόρων για την εκ των υστέρων πολεοδόμηση περιοχών και την αντιμετώπιση διαφόρων ζημιογόνων καταστάσεων του περιβάλλοντος, για την αποκατάστασή του.

8.4 Ευκαιρίες

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται οι κυριότερες ευκαιρίες (που εντοπίζονται στο εξωτερικό περιβάλλον) του θεσσαλικού αστικού συστήματος και έπεται η τεκμηρίωσή τους.

Πίνακας 8.3: Ευκαιρίες Θεσσαλικού Αστικού Συστήματος

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ	
1.	Δυνατότητες δικτύωσης με λοιπά αστικά κέντρα, νέος εν δυνάμει 3ος εθνικός μητροπολιτικός πόλος ανάπτυξης Λάρισα-Βόλος και η από κοινού ανάπτυξη του διπόλου Καρδίτσα-Τρίκαλα με συμπληρωματικές δραστηριότητες μεταξύ τους
2.	Αναπτυξιακός νόμος (νέα επενδυτικά κίνητρα)
3.	Πόροι της ΕΕ (4ο ΚΠΣ) και Εθνικοί πόροι
4.	Διεθνοποίηση, Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και Αναδυόμενες γειτονικές αγορές
5.	Διαμόρφωση στρατηγικής για την προσέλκυση επενδύσεων και την ενδογενή ανάπτυξη και την επίλυση κοινών προβλημάτων
6.	Η συνεχής τεχνολογική πρόοδος και η μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας. Ευρυζωνικότητα και αξιοποίηση και διάδοση διαδικτύου
7.	Αποκέντρωση Κεντρικής Διοίκησης και εκσυγχρονισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
8.	Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
9.	Προγράμματα απασχόλησης, καταπολέμησης της ανεργίας και επαγγελματικής κατάρτισης (και δια βίου εκπαίδευσης)
10.	Η έγκαιρη εφαρμογή των Κοινοτικών οδηγιών και της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, την ενδογενή ανάπτυξη, την επιχειρηματικότητα και την καινοτομία
11.	Η ανάπτυξη νέων μορφών ζήτησης στους τομείς των υπηρεσιών (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις) και του τουρισμού (συνεδριακός, αθλητικός, γαστρονομικός κ.α.) και η ανάπτυξη της κοινωνικής οικονομίας
12.	Εισαγωγή της τηλεματικής στον μεταφορικό τομέα και εν γένει της ψηφιακής τεχνολογίας σε διάφορους οικονομικούς τομείς (τηλεργασία, τηλεεκπαίδευση κ.α.)
13.	Αξιοποίηση των ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών της Θεσσαλίας
14.	Το φυσικό αέριο αποτελεί εναλλακτικό καύσιμο για οικιακή και βιομηχανική χρήση, μειώνοντας συνολικά τη ρύπανση στις πόλεις

1. Δυνατότητες δικτύωσης με λοιπά αστικά κέντρα, νέος εν δυνάμει 3ος εθνικός μητροπολιτικός πόλος ανάπτυξης Λάρισα-Βόλος και η από κοινού ανάπτυξη του διπόλου Καρδίτσα-Τρίκαλα με συμπληρωματικές δραστηριότητες μεταξύ τους

Οι δυνατότητες δικτύωσης των πόλεων του αστικού συστήματος μεταξύ τους, αλλά και σε άλλα χωρικά επίπεδα (διαπεριφερειακό, Κοινοτικό, διεθνές κ.α.) προσφέρουν την ευκαιρία, τόσο για ανταλλαγή εμπειριών, γνώσεων, τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, όσο και για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων. Το δίπολο Λάρισας-Βόλου (οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης) έχει την ευκαιρία να αναπτυχθεί ως νέος εν δυνάμει 3ος εθνικός μητροπολιτικός πόλος ανάπτυξης διεκδικώντας συμπληρωματικές λειτουργίες από Αθήνα και Θεσσαλονίκη (οι παράγοντες χωροθέτησης των οποίων δεν περιορίζουν τις εναλλακτικές θέσεις στη μεγάλη μητρόπολη, όπως π.χ. στον τομέα του εμπορίου κ.λπ.). Ευκαιρία αποτελεί και η από κοινού ανάπτυξη του διπόλου Καρδίτσα-Τρίκαλα με συμπληρωματικές δραστηριότητες μεταξύ τους (σε (δια) περιφερειακό επίπεδο), και ειδικότερα, αφού από αυτήν την περιοχή θα διέρχεται και ο προγραμματισμένος αναπτυξιακός και μεταφορικός άξονας Ε 65, που θα συνδέεται με Εγνατία οδό.

2. Αναπτυξιακός νόμος (νέα επενδυτικά κίνητρα)

Ο νέος αναπτυξιακός / επενδυτικός νόμος, με τον οποίο παρέχονται κίνητρα για ιδιωτικά επενδυτικά σχέδια, ενισχύει την ανάπτυξη των νέων και τον εκσυγχρονισμό των παλαιών επιχειρήσεων, αυξάνοντας την απασχόληση, αλλά και την επιχειρηματικότητα στην περιοχή. Επιπλέον, μπορεί να λειτουργήσει θετικά στην προσέλκυση επενδυτών και την

δημιουργία ενός θετικού επενδυτικού κλίματος με πολλαπλά οφέλη στο αστικό σύστημα και όλη την περιφέρεια (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

3. Πόροι της ΕΕ (4ο ΚΠΣ) και Εθνικοί πόροι

Οι πόροι του ΚΠΣ (4^{ου}), όπως κατανέμονται στα επιχειρησιακά προγράμματα των Υπουργείων και το ΠΕΠ Θεσσαλίας, αλλά και οι Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, αποτελούν ιδανική ευκαιρία για μια σειρά δράσεων, που στόχο θα έχουν την αστική ανάπτυξη, την αναβάθμιση των υποδομών και δικτύων, την προώθηση της τοπικής επιχειρηματικότητας, την ανασυγκρότηση του αστικού χώρου, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τη βελτίωση της ποιότητας του ανθρώπινου δυναμικού, την αύξηση της απασχόλησης και τη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων, τον εκσυγχρονισμό της διοίκησης, κ.α. (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

4. Διεθνοποίηση, Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και Αναδυόμενες γειτονικές αγορές

Η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, η διεθνοποίηση της οικονομίας και το άνοιγμα των γειτονικών αγορών, συντελούν στην ευκολότερη μετακίνηση των προϊόντων και των παραγωγικών συντελεστών (κεφάλαιο, ανθρώπινο δυναμικό) και αποτελούν αναμφισβήτητα, μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την τοπική οικονομία και κοινωνία. Αυτό έχει επιπτώσεις σε δύο μέτωπα, πρώτον, δημιουργούνται προοπτικές για διεξόδου των τοπικών επιχειρήσεων (μέσω επενδύσεων, εξαγωγών προϊόντων, υπηρεσιών, τεχνογνωσίας κ.α., αλλά και εισαγωγών φθηνότερων πρώτων υλών), και δεύτερον, καθίσταται αναγκαία η διαμόρφωση στρατηγικής σε τοπικό επίπεδο με σκοπό την προσέλκυση επενδύσεων στις πόλεις (μέσω προβολής των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, αλλά και αναδιαμόρφωσης των δομών και του θεσμικού πλαισίου τους) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

5. Διαμόρφωση στρατηγικής για την προσέλκυση επενδύσεων και την ενδογενή ανάπτυξη και την επίλυση κοινών προβλημάτων

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο υπερτοπικών συνεργασιών και δημιουργίας συστήματος αστικών κέντρων (Βόλου – Λάρισας – Καρδίτσας – Τρικάλων) είναι πλέον αναγκαία η ανάπτυξη ενός ευρύτερου πλαισίου στρατηγικής και άσκησης πολιτικής, που υπερβαίνει τα όρια της εκάστοτε πόλης και διαμορφώνει συλλογικά οράματα και στόχους για την προσέλκυση επενδύσεων, την ενδογενή και βιώσιμη ανάπτυξη και την επίλυση των κοινών προβλημάτων (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

6. Η συνεχής τεχνολογική πρόοδος και η μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας. Ευρυζωνικότητα και αξιοποίηση και διάδοση διαδικτύου

Η τεχνολογική εξέλιξη και η μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (μέσω και των Κοινοτικών ή/και διεθνών αστικών δικτύων συνεργασίας) πρέπει να ενσωματώνεται τάχιστα στους διάφορους οικονομικούς και κοινωνικούς τομείς του αστικού συστήματος. Έτσι, αυξάνεται η παραγωγικότητα της οικονομίας και κατ' επέκταση η ανταγωνιστικότητα και τα

επίπεδα ευημερίας. Προς μια πραγματική ψηφιακή οικονομία συμβάλλουν και οι ποιοτικές τηλεπικοινωνιακές υποδομές και μέσα, όπως η υιοθέτηση οπτικών ινών, η ευρυζωνικότητα και η αξιοποίηση και διάδοση του διαδικτύου. Με βάση τα παραπάνω, ευκαιρία αποτελεί και η καταπολέμηση του ηλεκτρονικού αναλφαριθμητισμού (Κοινοτικά κονδύλια για μια ψηφιακή οικονομία).

7. Αποκέντρωση Κεντρικής Διοίκησης και εκσυγχρονισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Η αποκέντρωση της Δημόσιας Διοίκησης αποτελεί επιτακτική ανάγκη και σημαντική ευκαιρία μέσα στο γενικότερο κλίμα αποκέντρωσης της Δημόσιας Διοίκησης. Έτσι, θα επέλθει μείωση της εξάρτησης της περιφέρειας από το κέντρο και θα συμβάλλει στην απεξάρτηση και ενεργοποίηση του τοπικού δυναμικού της κάθε περιοχής (θα πρέπει φυσικά η αποκέντρωση να συνοδεύεται και από την ανάλογη μεταφορά πόρων) (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004). Σε συνδυασμό, με τον εκσυγχρονισμό της Τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως τη δια βίου εκπαίδευση των στελεχών, την ενσωμάτωση και αξιοποίηση της ψηφιακής τεχνολογίας, τον περιορισμό της διαφθοράς και των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων κ.α., δημόσιος και ιδιωτικός τομέας δύνανται να αναβαθμίσουν την οικονομική αποδοτικότητα και βιωσιμότητα των έργων και επενδύσεων, με όλες τις συνεπαγόμενες αναπτυξιακές επιδράσεις (πολλαπλασιαστικά οφέλη, αναβάθμιση επιχειρηματικού κλίματος, τόνωση επενδύσεων και απασχόλησης, καλύτερη αξιοποίηση ανθρώπινου δυναμικού και αύξηση της παραγωγικότητας κ.λπ.)

8. Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

Οι ΣΔΙΤ αποτελούν μια εναλλακτική πρακτική για την αποτελεσματική υλοποίηση υποδομών και την παροχή καλύτερων υπηρεσιών προς τους πολίτες, με τη χρήση κατάλληλου μείγματος δημόσιας και ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Η διεθνής εμπειρία διαβεβαιώνει ότι μπορούν να δώσουν νέα ώθηση στην τοπική ανάπτυξη και να διασφαλίσουν την έγκαιρη και σωστή ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων έργων υποδομής, ενώ παράλληλα, απελευθερώνονται πόροι για περισσότερες επενδύσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση, αλλά και για την άσκηση κοινωνικής πολιτικής (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

9. Προγράμματα απασχόλησης, καταπολέμησης της ανεργίας και επαγγελματικής κατάρτισης (και δια βίου εκπαίδευσης)

Τα προγράμματα απασχόλησης, καταπολέμησης της ανεργίας και επαγγελματικής κατάρτισης (τα οποία προέρχονται κατά κύριο λόγο από κονδύλια της ΕΕ) έχουν ως στόχο, τον περιορισμό του μείζονος κοινωνικού προβλήματος, της ανεργίας, και την αύξηση της απασχολησιμότητας. Αυτή η ευκαιρία όμως, πρέπει να αξιοποιηθεί με τον πιο ορθολογικό τρόπο, δηλαδή την άμεση σύνδεση της κατάρτισης με την αγορά εργασίας (μέσω και ενός παρατηρητηρίου αγοράς εργασίας), ώστε να μη δαπανηθούν πόροι, χωρίς τα αναμενόμενα αναπτυξιακά αποτελέσματα.

10. Η έγκαιρη εφαρμογή των Κοινοτικών οδηγιών και της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, την ενδογενή ανάπτυξη, την επιχειρηματικότητα και την καινοτομία

Η έγκαιρη και αποτελεσματική εφαρμογή των Κοινοτικών οδηγιών και κανονισμών αποτελεί μια πρόκληση και ευκαιρία για το αστικό σύστημα να εναρμονισθεί με τις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις και να ενταχθεί με επιτυχία σε ένα κοινό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος, την αειφόρο ανάπτυξη και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

11. Η ανάπτυξη νέων μορφών ζήτησης στους τομείς των υπηρεσιών (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις) και του τουρισμού (συνεδριακός, αθλητικός, γαστρονομικός κ.α.) και η ανάπτυξη της κοινωνικής οικονομίας

Η ανάπτυξη νέων μορφών ζήτησης στους τομείς των υπηρεσιών (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, συμβουλευτικές κ.α.) και του τουρισμού (όπως συνεδριακός, γαστρονομικός, αθλητικός, αστικός) αποτελεί σημαντική ευκαιρία για το αστικό σύστημα, προκειμένου να δημιουργήσει και να αναδείξει τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα, και να αυξήσει την ελκυστικότητά του για επενδύσεις και υψηλής ποιότητας ανθρώπινο δυναμικό.

12. Εισαγωγή της τηλεματικής στον μεταφορικό τομέα και εν γένει της ψηφιακής τεχνολογίας σε διάφορους οικονομικούς τομείς (τηλεργασία, τηλεκπαίδευση κ.α.)

Όλες οι πόλεις οφείλουν να παρακολουθούν, να ενημερώνονται και να υιοθετούν τις νέες πρακτικές, τεχνικές και τεχνολογίες που μπορούν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων (περιβαλλοντικών, κυκλοφοριακού, κ.λπ.), στην αποτελεσματική διαχείριση του αστικού χώρου, στην αύξηση της απασχόλησης και γενικότερα, στην αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής (προώθηση εναλλακτικών μορφών ενέργειας, χρήση τηλεκπαίδευσης, υιοθέτηση τηλεργασίας, κ.λπ.) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

13. Αξιοποίηση των ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών της Θεσσαλίας (π.χ. υδροηλεκτρικό, ηλιακό, και αιολικό δυναμικό)

Η ορθολογική αξιοποίηση των ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών της Θεσσαλίας (π.χ. υδροηλεκτρικό, ηλιακό, και αιολικό δυναμικό) δύναται να αυξήσει τη μερική ενεργειακή ανεξαρτησία της περιοχής, τις φιλικότερες προς το περιβάλλον ενεργειακές μορφές, καθώς και την εμπορία των αποθεμάτων ενέργειας από εθνικές ή αλλοδαπές επιχειρήσεις (μεγάλα κοινωνικοοικονομικά, περιβαλλοντικά και εν γένει αναπτυξιακά οφέλη).

14. Το φυσικό αέριο αποτελεί εναλλακτικό καύσιμο για οικιακή και βιομηχανική χρήση, μειώνοντας συνολικά τη ρύπανση στις πόλεις

Η αξιοποίηση και διάδοση του φυσικού αερίου σε όλο το θεσσαλικό αστικό σύστημα (όπως έχει ήδη προγραμματιστεί), ως εναλλακτικό καύσιμο για οικιακή και βιομηχανική χρήση αυξάνει την οικονομική αποδοτικότητα των πόλεων, εκλύοντας και λιγότερους ρύπους

σε σχέση με το πετρέλαιο. Άμεση συνέπεια αποτελεί η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του θεσσαλικού αστικού συστήματος και του βιοτικού του επιπέδου, καθώς και η χαμηλότερη επιρροή των διακυμάνσεων των διεθνών τιμών του πετρελαίου, στην κοινωνικοοικονομική ζωή των πόλεων.

8.5 Απειλές

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται οι κυριότερες απειλές (που εντοπίζονται στο εξωτερικό περιβάλλον) του θεσσαλικού αστικού συστήματος και έπεται η τεκμηρίωσή τους.

Πίνακας 8.4: Απειλές Θεσσαλικού Αστικού Συστήματος

ΑΠΕΙΛΕΣ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ	
1.	Πολιτική αστάθεια και γεωπολιτικά προβλήματα στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο
2.	Ανορθόδοξη χρήση των πόρων από την ΕΕ και την κεντρική κυβέρνηση
3.	Αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης και αύξηση περιφερειακών ανισοτήτων (ειδικά μεταξύ δυτικού και ανατολικού τμήματος)
4.	Αύξηση του ανταγωνισμού από χώρες χαμηλού κόστους (λ.χ. Βουλγαρία), αλλά και υψηλής τεχνολογίας (λ.χ. Ιταλία) που μπορεί να οδηγήσει σε επιπλέον συρρίκνωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης
5.	Αδυναμία άμεσων διαρθρωτικών αναπροσαρμογών και δυσμενής εξέλιξη εθνικών και διεθνών μακροοικονομικών παραμέτρων (υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου και επιπέδων ευημερίας)
6.	Περιορισμός εθνικών ή ευρωπαϊκών κονδυλίων
7.	Διατήρηση δύσκαμπτου θεσμικού πλαισίου σε εθνικό επίπεδο (φορολογικό, χωροταξικό κ.λπ.)
8.	Κινητικότητα κεφαλαίου, επιχειρήσεων και εργατικού δυναμικού. Ο ανταγωνισμός πόλεων και έλλειψη πολιτικής μάρκετινγκ του τόπου
9.	Η ενίσχυση του συγκεντρωτισμού στην οικονομία και η αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων
10.	Αδυναμία παρακολούθησης και αξιοποίησης των τεχνολογικών εξελίξεων και της ανάπτυξης της καινοτομίας
11.	Αδυναμία απορρόφησης επενδύσεων ως εναλλακτικοί δυναμικοί τόποι σε σύγκριση με Αττική και Θεσσαλονίκη (που προσελκύουν την πλειονότητα των επενδυτικών επιλογών και κεφαλαίου)
12.	Αναντιστοιχία κατάρτισης με την αγορά εργασίας, μείωση ευελιξίας
13.	Ο κίνδυνος φυσικών ή τεχνολογικών καταστροφών (πυρκαγιών, πλημμυρών, βιομηχανικών καταστροφών κ.α.)

1. Πολιτική αστάθεια και γεωπολιτικά προβλήματα στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο

Κάθε παράγοντας που μπορεί να αποσταθεροποιήσει την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και Ανατολικής Μεσογείου (π.χ. συρράξεις, σημαντικά διπλωματικά επεισόδια, πολιτική αστάθεια, κοινωνικές αναταραχές κ.α.) αποτελεί δυνητική απειλή για την οικονομική ζωή και την ευημερία της χώρας και κατ' επέκταση του θεσσαλικού αστικού συστήματος (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

2. Ανορθόδοξη χρήση των πόρων από την ΕΕ και την κεντρική κυβέρνηση

Η ανορθόδοξη χρήση των πόρων από την ΕΕ και την κεντρική κυβέρνηση μπορεί να οφείλεται σε κακοδιαχείριση από διάφορα επίπεδα εξουσίας (κεντρικό, περιφερειακό, τοπικό), σε φαινόμενα διαφθοράς, σε αδυναμία απορρόφησης των κονδυλίων, σε άστοχες επιλογές και ασυνέπεια χρονοδιαγραμμάτων κ.λπ., που μειώνει την αναπτυξιακή αποδοτικότητα πολλών έργων, ή επιλογής έργων και επενδύσεων μικρής προστιθέμενης αξίας.

3. Αποτυχία στην άσκηση περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης και αύξηση περιφερειακών ανισοτήτων (ειδικά μεταξύ δυτικού και ανατολικού τμήματος)

Η αποτυχία στην άσκηση των περιφερειακών πολιτικών σύγκλισης μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων (ειδικά μεταξύ δυτικού και ανατολικού τμήματος), με ενίσχυση του μητροπολιτικού ρόλου της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και κοινωνικοοικονομική υποβάθμιση των περιφερειακών αστικών κέντρων με ευρύτερες συνέπειες (υποβάθμιση βιοτικού επιπέδου κ.α.) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

4. Αύξηση του ανταγωνισμού από χώρες χαμηλού κόστους (λ.χ. Βουλγαρία), αλλά και υψηλής τεχνολογίας (λ.χ. Ιταλία) που μπορεί να οδηγήσει σε επιπλέον συρρίκνωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης

Πολλές ελληνικές επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται ως έντασης «ενδιάμεσης» τεχνολογίας, δηλαδή, ούτε έντασης κεφαλαίου/τεχνολογίας, ούτε έντασης εργασίας, αντιμετωπίζοντας διαφόρων ειδών προβλήματα ανταγωνιστικότητας, όπως τον ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας της δυτικής Ευρώπης αφενός, και τον ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις φθηνού εργατικού δυναμικού των Βαλκανίων αφετέρου, που ενδέχεται να οδηγήσει σε συρρίκνωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης της περιοχής και σε αντίστοιχες συνέπειες (υποβάθμιση επιπέδων ευημερίας, μετανάστευση, ανεργία κ.α.).

5. Αδυναμία άμεσων διαρθρωτικών αναπροσαρμογών και δυσμενής εξέλιξη εθνικών και διεθνών μακροοικονομικών παραμέτρων (υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου και επιπέδων ευημερίας)

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα της αναδιάρθρωσης της παραγωγικής βάσης συσχετίζεται με τη μείωση της βιομηχανικής απασχόλησης και την ανάγκη ο τριτογενής τομέας να (υπέρ)καλύψει τις θέσεις εργασίας που χάνονται. Εκεί όπου ο συνδυασμός εξωτερικών παραγόντων και εσωτερικών δυνατοτήτων είναι τέτοιος, ώστε οι θέσεις στη βιομηχανία να χάνονται με γρήγορους ρυθμούς και οι θέσεις στον τριτογενή τομέα να δημιουργούνται με αργούς ρυθμούς, οι πόλεις αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα απασχόλησης (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Επιπρόσθετα, πιθανή δυσμενή εξέλιξη εθνικών και διεθνών μακροοικονομικών παραμέτρων θα υποβαθμίσουν περαιτέρω τους δείκτες ευημερίας, θα μειώσουν τη συνολική ανταγωνιστικότητα του συστήματος και θα μειώσουν τη θέση τους στην παγκόσμια ιεραρχία του αστικού συστήματος.

6. Περιορισμός εθνικών ή ευρωπαϊκών κονδυλίων

Ο περιορισμός του δημόσιου τομέα και των δημοσίων δαπανών σε μια προσπάθεια εξυγίανσης της οικονομίας και ο περιορισμός των ευρωπαϊκών πόρων, οι οποίοι σταδιακά θα κατευθύνονται προς τα νέα μέλη της ΕΕ, είναι δυνατόν να επηρεάσουν αρνητικά τη δυνατότητα χρηματοδότησης σημαντικών έργων και κατά συνέπεια να δημιουργήσουν δυσκολίες και εμπόδια στην αναπτυξιακή προοπτική του αστικού συστήματος (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

7. Διατήρηση δύσκαμπτου θεσμικού πλαισίου σε εθνικό επίπεδο (φορολογικό, χωροταξικό κ.λπ.)

Τα προβλήματα και αδυναμίες που υπάρχουν στο εθνικό θεσμικό πλαίσιο (π.χ. έλλειμμα μηχανισμών υλοποίησης πολεοδομικού σχεδιασμού και πολιτικής γης, πολυνομία, γραφειοκρατία, διαφθορά, κ.λπ..) μεταφέρονται αυτόματα και σε υποκείμενα επίπεδα. Αν και σε κάποιο βαθμό είναι δυνατή η προσαρμογή τους στις τοπικές συνθήκες και η βελτίωση της κατάστασης σε τοπικό επίπεδο, τέτοια ζητήματα θεσμικής αναποτελεσματικότητας απαιτούν ως επί το πλείστο, συνολική διευθέτηση σε κεντρικό και νομοθετικό επίπεδο (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

8. Κινητικότητα κεφαλαίου, επιχειρήσεων και εργατικού δυναμικού. Ο ανταγωνισμός πόλεων και έλλειψη πολιτικής μάρκετινγκ του τόπου

Ο αυξημένος βαθμός κινητικότητας προϊόντων, κεφαλαίου, επιχειρήσεων και εργατικού δυναμικού, που οφείλεται στη διεθνοποίηση της οικονομίας και την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση (λόγω της κατάργησης των εσωτερικών συνόρων και της άρσης των εθνικών πολιτικών προστατευτισμού), και η συνεπαγόμενη αύξηση του ανταγωνισμού από πόλεις είτε χαμηλού κόστους, είτε υψηλής τεχνολογίας, είτε άλλου συγκριτικού πλεονεκτήματος (π.χ. ποιότητα ζωής, ανθρώπινου δυναμικού, θεσμικού πλαισίου), αποτελούν μια υπαρκτή απειλή για το αστικό σύστημα, και μπορεί να οδηγήσουν σε επιπλέον συρρίκνωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης και των άλλων συνεπειών, εξαιτίας της απώλειας της αναπτυξιακής δυναμικής του. Αυτό καθιστά αναγκαίο, το αστικό σύστημα να αναζητήσει (ή και να δημιουργήσει) και να προβάλλει (μέσω μάρκετινγκ του τόπου) τα δικά του συγκριτικά πλεονεκτήματα, προκειμένου να ισχυροποιήσει τη θέση του στην εθνική, αλλά και στην ευρωπαϊκή σκηνή, έναντι των άλλων ανταγωνιστών του (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

9. Η ενίσχυση του συγκεντρωτισμού στην οικονομία και η αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων

Η διατήρηση του συγκεντρωτισμού σε πολιτικό επίπεδο και η ενίσχυση της συγκεντροποίησης σε οικονομικό επίπεδο εγκυμονεί μια σειρά από κινδύνους για την αειφόρο ανάπτυξη και τη διακυβέρνηση του αστικού συστήματος. Η στροφή σε μοντέλα διοικητικού συγκεντρωτισμού είναι λιγότερο πιθανή, δεδομένης της αντίθετης τάσης που επικρατεί διεθνώς και της πορείας που έχει ήδη διαγράψει η χώρα. Η οικονομική

συγκεντροποίηση ωστόσο, δηλαδή η ενίσχυση των μητροπολιτικών κέντρων της Αθήνας και Θεσσαλονίκης, είναι κάτι που ενισχύεται από τις διαρθρωτικές αλλαγές και την τριτογενεοποίηση της οικονομίας (αφού ο τριτογενής τομέας χαρακτηρίζεται από σημαντικές οικονομίες αστικής κλίμακας και συγκεντρώσης), και θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με κατάλληλες περιφερειακές πολιτικές σύγκλισης (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

10. Αδυναμία παρακολούθησης και αξιοποίησης των τεχνολογικών εξελίξεων και της ανάπτυξης της καινοτομίας

Όταν οι αποτελεσματικές τεχνικές και τεχνολογίες δεν υιοθετούνται σε τοπικό επίπεδο, ενισχύεται η αδυναμία των πόλεων να διαχειρισθούν ικανοποιητικά τον αστικό χώρο, να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τα αστικά προβλήματα και να προάγουν τη βιώσιμη ανάπτυξη της εκάστοτε πόλης του αστικού συστήματος (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

11. Αδυναμία απορρόφησης επενδύσεων ως εναλλακτικοί δυναμικοί τόποι σε σύγκριση με Αττική και Θεσσαλονίκη (που προσελκύουν την πλειονότητα των επενδυτικών επιλογών και κεφαλαίου)

Εξαιτίας και του πιθανού εντεινόμενου οικονομικού συγκεντρωτισμού (σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη) που αναφέρθηκε παραπάνω, υπάρχει ο κίνδυνος, περαιτέρω αδυναμίας απορρόφησης επενδύσεων για τις θεσσαλικές πόλεις ως εναλλακτικοί δυναμικοί τόποι, εάν δεν μεγιστοποιήσουν την αναπτυξιακή τους δυναμική, για να προσελκύσουν επενδύσεις και ανθρώπινο δυναμικό υψηλής ποιότητας. Έτσι, θα πρέπει να αναπτύξουν συμπληρωματικές λειτουργίες σε διάφορους τομείς (π.χ. στον τομέα του εμπορίου, της διαμετακόμισης κ.α.) και σε διάφορα γεωγραφικά επίπεδα (δίπολα, αστικό σύστημα), προκειμένου να βρεθούν σε θέση να διεκδικήσουν οικονομικές λειτουργίες από τα μητροπολιτικά κέντρα, αξιοποιώντας στο έπακρο τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα και αναβαθμίζοντας διάφορους αναπτυξιακούς παράγοντες (αναβάθμιση ποιότητας ζωής στις πόλεις, στον τομέα της εκπαίδευσης κ.α.).

12. Αναντιστοιχία κατάρτισης με την αγορά εργασίας, μείωση ευελιξίας

Η άμεση σύνδεση της κατάρτισης με την αγορά εργασίας (μέσω και ενός παρατηρητηρίου αγοράς εργασίας), ώστε να μη σπαταληθούν οι όντως πια, περιορισμένοι πόροι και δεν επιτευχθούν τα αναμενόμενα αναπτυξιακά αποτελέσματα αποτελεί ανάγκη πρώτης προτεραιότητας. Αν συνεχιστεί η υφιστάμενη κατάσταση, ο κίνδυνος κατασπατάλησης πόρων και περιορισμένων αναπτυξιακών αποτελεσμάτων θα είναι πλέον ορατός.

13. Ο κίνδυνος φυσικών ή τεχνολογικών καταστροφών (πυρκαγιών, πλημμυρών, βιομηχανικών καταστροφών κ.α.)

Οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι που έχουν υπερτοπική διάσταση είναι υπαρκτοί και δυστυχώς αναμένεται να εντατικοποιηθούν. Για το λόγο αυτό απαιτούνται προληπτικά έργα και μέτρα προστασίας (όπως δένδροφυτεύσεις, επέκταση και βελτίωση του δικτύου όμβριων κ.α.). Επίσης, ιδιαίτερα έντονο εξακολουθεί να είναι το πρόβλημα της ρύπανσης των υδάτων (επιφανειακών και υπόγειων), κυρίως λόγω της υπερβολικής χρήσης λιπασμάτων και φαρμάκων στη γεωργία. Το πρόγραμμα καταπολέμησης της νιτρορύπανσης θα πρέπει να συνεχιστεί και να επεκταθεί στο σύνολο του κάμπου, καθώς και η εφαρμογή ενός προγράμματος για την προστασία των υδάτων της περιοχής (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Επίσης, πρόληψη πρέπει να υπάρχει και για τυχόν τεχνολογικές καταστροφές (βιομηχανικές καταστροφές κ.α.), προκειμένου να μην εκλυθούν ρυπογόνες ουσίες με ανεπανόρθωτες βλάβες στο φυσικό περιβάλλον, αλλά και την ποιότητα ζωής των κατοίκων των θεσσαλικών πόλεων.

Με βάση αυτή την ανάλυση παρουσιάστηκαν λεπτομερώς τα εγγενή πλεονεκτήματα που χαρακτηρίζουν το αστικό σύστημα, καθώς και οι ευκαιρίες που λαμβάνουν χώρα στη παρούσα χρονική συγκυρία από το εξωτερικό περιβάλλον (Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, Διεθνοποίηση, ΕΕ-πόροι κ.α.), η αξιοποίηση των οποίων με τον προσφορότερο τρόπο, θα δώσει μια άλλη αναπτυξιακή δυναμική στο αστικό σύστημα, με ταυτόχρονες αναπτυξιακές επιδράσεις (διάχυση) σε ολόκληρη την περιφέρεια. Από την άλλη, τα τοπικά μειονεκτήματα που χαρακτηρίζουν το εν λόγω αστικό σύστημα, καθώς και οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται από το εξωτερικό περιβάλλον (ανταγωνισμός, περιορισμός Κοινοτικών πόρων κ.α.), πρέπει να αντιμετωπιστούν με τον αποτελεσματικότερο τρόπο, ώστε να μην επέλθει απώλεια ανταγωνιστικότητας και επιπέδων ευημερίας στην περιοχή μελέτης. Αυτό το σκοπό έχει η επόμενη ενότητα της στρατηγικής, η οποία είναι αλληλένδετη με την παρούσα, και έχει ως σκοπό την χάραξη στρατηγικής και οράματος με ευρύτερες αναπτυξιακές επιδράσεις για το θεσσαλικό αστικό σύστημα και όλη την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

9. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

9.1 Το Πλαίσιο και οι Συνιστώσες της Αναπτυξιακής Στρατηγικής

Η αναπτυξιακή στρατηγική του αστικού συστήματος Θεσσαλίας υιοθετείται με βάση την αξιοποίηση των ισχυρών σημείων του εσωτερικού του περιβάλλοντος, καθώς και των ευκαιριών που του παρουσιάζονται από το εξωτερικό περιβάλλον. Η χάραξη της στρατηγικής, έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει με τον προσφορότερο τρόπο, τις τοπικές αδυναμίες που εντοπίστηκαν στη φάση της ανάλυσης στην περιοχή μελέτης, καθώς και τους κινδύνους που διατρέχει από το άμεσο και ευρύτερο εξωτερικό περιβάλλον.

Η χάραξη και δομή της αναπτυξιακής στρατηγικής διαφοροποιείται από την αναπτυξιακή στρατηγική που διαμορφώνεται στο επίπεδο της εκάστοτε πόλης. Κι αυτό, γιατί η διαμόρφωση της στρατηγικής σε επίπεδο αστικού συστήματος περιλαμβάνει συνιστώσες σε μακροεπίπεδο και δεν εισέρχεται στο αναλυτικό επίπεδο των εκάστοτε πόλεων. Ο λόγος είναι προφανής, αφού για την κάθε πόλη εκπονούνται χωριστά, τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης. Έτσι, οι συνιστώσες όπου επικεντρώνεται η στρατηγική εντάσσονται σε ένα γενικότερο πλαίσιο, με στόχο την προώθηση της ανταγωνιστικότητας του αστικού συστήματος και της αναβάθμισης των επιπέδων και δεικτών ευημερίας του και κατ' επέκταση, ολόκληρου του περιφερειακού χώρου.

Η αναπτυξιακή στρατηγική λοιπόν, εστιάζεται στην πλήρη και ορθολογική αξιοποίηση των συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων του αστικού συστήματος, καθώς και στη δυναμική αποκάλυψη νέων, περιορίζοντας στο ελάχιστο τα μειονεκτήματα και αντιμετωπίζοντας τους εξωτερικούς κινδύνους, ούτως ώστε, να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στη δυναμική αναπτυξιακή πορεία του συστήματος και της περιφέρειας. Σε αυτό το πλαίσιο πρέπει να ληφθούν υπόψη, όλες οι νέες συγκυρίες που λαμβάνουν χώρα σε όλα τα γεωγραφικά επίπεδα και επηρεάζουν άμεσα και έμμεσα την περιοχή μελέτης, σε μια προοπτική δεκαετίας, με ενδιάμεσους ελέγχους, προκειμένου να διαπιστωθεί, εάν εκπληρώνονται και σε ποιο βαθμό, οι επιδιωκόμενοι στόχοι ανάπτυξης της περιοχής.

Η αναπτυξιακή στρατηγική λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες που λαμβάνουν χώρα από το τοπικό έως το παγκόσμιο επίπεδο στην παρούσα χρονική συγκυρία. Οι συνθήκες αυτές υποδεικνύουν νέες πορείες για την αναπτυξιακή ανέλιξη του συστήματος. Το εν λόγω σύστημα, πρέπει να ανταποκριθεί σε αυτές τις συνθήκες, να αναδιαρθρώσει την οικονομία του και να παράγει αγαθά και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, διακριτής ταυτότητας και υψηλής προστιθέμενης αξίας. Αφού υφίσταται τον έντονο ανταγωνισμό από χώρες υψηλής τεχνολογίας (δυτικής Ευρώπης) και χαμηλού κόστους εργατικού δυναμικού (βαλκανικές χώρες), το θεσσαλικό σύστημα πρέπει να αναλάβει το δικό του ρόλο και με ποιοτικά προϊόντα να διεισδύσει σε ευρύτερες αγορές (βαλκανικές, Μέση Ανατολή κ.α.), όπου διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα (υψηλότερο επίπεδο τεχνολογίας από χώρες Μέσης Ανατολής και Βαλκανικής κ.α.).

Το αστικό σύστημα πρέπει και οφείλει να αναπτύξει περαιτέρω το συγκριτικό του πλεονέκτημα στον τομέα του τουρισμού. Οι προϋποθέσεις που υφίστανται στην περιοχή για την αξιοποίηση όλων των ειδών του τουριστικού φαινομένου (αστικός, θρησκευτικός,

αγροτουριστικός, θαλάσσιος, χειμερινός, συνεδριακός κ.λπ.), πρέπει να ενεργοποιήσει τις παραγωγικές δυνάμεις της περιοχής για ποιοτικές υπηρεσίες και προϊόντα στον εν λόγω τομέα, μέσα από μια λογική δικτύωσης τουριστικών πόλων και τουριστικών κυκλωμάτων (και σύνδεση με την τοπική παραγωγή). Η πληθώρα και περαιτέρω ανάπτυξη των (ποιοτικών) τουριστικών πόρων και υποδομών μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά. Κι έτσι, ο τομέας αυτός θα προσδώσει σημαντικά αναπτυξιακά οφέλη, αυξάνοντας εισοδήματα, απασχόληση και άλλους αναπτυξιακούς δείκτες και επίπεδα ευημερίας σε όλη την περιφέρεια (τομέας υψηλής προστιθέμενης αξίας). Ειδικά, αν το αμελήσει η αναπτυξιακή στρατηγική, υφίσταται έντονος κίνδυνος απώλειας και σπατάλης, αυτού του τόσο σημαντικού συγκριτικού πλεονεκτήματος που διαθέτει η περιοχή. Ανταγωνιστικές χώρες και περιοχές που βρίσκονται σε σχετική εγγύτητα με την περιφέρεια (Τουρκία, Βουλγαρία κ.α.), λόγω χαμηλότερου κόστους, «παραμονεύουν» και αναδιαρθρώνονται, προκειμένου να αφαιμάξουν όλα τα αναπτυξιακά οφέλη που παρουσιάζει ο τομέας, λόγω και του έντονου βαθμού διεθνοποίησής του.

Ένα ακόμη πολύ βασικό σημείο, είναι το αξιόλογης ποσότητας και ποιότητας ανθρώπινο δυναμικό, που διαθέτει η περιοχή. Η κατάλληλη αξιοποίησή του, σε συνδυασμό με την τρέχουσα και επικείμενη αναδιάρθρωση της οικονομίας των πόλεων (τριτογενοποίηση, βιομηχανίες έντασης τεχνολογίας, καθετοποίηση αγροτικών προϊόντων, διαφοροποίηση παραγωγικής βάσης για την αποφυγή οικονομικών κρίσεων από φθίνοντες αναπτυξιακούς κλάδους, τόνωση της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας, σύνδεση πανεπιστημίου και ΤΕΙ με την έρευνα και την παραγωγή, προαγωγή καινοτομίας κ.λπ.) θα συμβάλλει στην γοργή και αποτελεσματική αναπτυξιακή δυναμική του συστήματος και της περιφέρειας συνολικά (εταιρική σχέση πόλης υπαίθρου). Αυτός ο συνδυασμός (ανθρώπινο κεφάλαιο-παραγωγικό δυναμικό-επιχειρηματικότητα-καινοτομία), πέρα από την αναβάθμιση των αναπτυξιακών δεικτών, έχει ως άμεσο αποτέλεσμα, την προσέλκυση επενδύσεων και ανθρώπινου δυναμικού υψηλής ποιότητας και τη συγκράτηση φυσικά, του πιο ενεργού και παραγωγικού δυναμικού της περιοχής (αποτροπή μετανάστευσης προς τα μητροπολιτικά κέντρα ανάπτυξης-Αθήνα, Θεσσαλονίκη).

Έμφαση θα δοθεί και στην ποιότητα του περιβάλλοντος του αστικού συστήματος, το οποίο διαθέτει ένα ιδιαίτερος αξιόλογο περιβάλλον για εγκατάσταση επιχειρήσεων και ανθρώπινου δυναμικού υψηλής ποιότητας και σε συνδυασμό με ένα σύνολο πλεονεκτημάτων που συνοδεύουν τις πόλεις αυτού του μεγέθους (χαμηλό κόστος γης, δεν χαρακτηρίζονται από αντικονομίες συγκέντρωσης και κορεσμό δικτύων και υποδομών, διαθέτουν οικονομικό δυναμισμό σε κλάδους με συγκριτικό πλεονέκτημα κ.α.), αποτελούν μια πραγματική εναλλακτική λύση, ως προς τα μητροπολιτικά κέντρα ανάπτυξης. Η περαιτέρω βελτίωση και αναβάθμιση του περιβάλλοντος (ολοκλήρωση και αναβάθμιση-επέκταση υποδομών μεταφορικών, κοινωνικών, πολιτισμικών, τηλεπικοινωνιακών-ΤΠΕ, περιβαλλοντικών και κάθε είδους, καθώς και με την ευκαιρία αξιοποίησης των Κοινοτικών και εθνικών κονδυλίων) του αστικού συστήματος, θα αυξήσει την ελκυστικότητα και το αναπτυξιακό δυναμισμό του. Απεναντίας, η επιδείνωση του περιβάλλοντος, θα μειώσει αυτόματα την ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα του συστήματος και κατ' επέκταση, τη

θέση του στην παγκόσμια ιεραρχία του αστικού συστήματος και των πόλεων, με ότι αυτό συνεπάγεται (απώλεια επενδύσεων, θέσεων απασχόλησης, εισοδημάτων και γενικότερα, υποβάθμιση των αναπτυξιακών δεικτών και δεικτών ευημερίας).

Η αναπτυξιακή στρατηγική οφείλει να αντιμετωπίσει τα μείζονα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που εμφανίζονται σε οποιαδήποτε χωρική ενότητα σε ένα πλαίσιο ολοκληρωμένου σχεδιασμού και προγραμματισμού, προς ένα πραγματικά βιώσιμο κόσμο. Η κοινωνική συνοχή θεωρείται το υπόβαθρο για την αναπτυξιακή δυναμική και ανέλιξη του αστικού συστήματος. Αν και στις πόλεις προσφέρονται οι περισσότερες θέσεις εργασίας, το παράδοξο είναι ότι ταυτόχρονα, εμφανίζεται και το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας. Το μείζον αυτό κοινωνικό πρόβλημα έχει πολύπλευρες διαστάσεις, που αν δεν αντιμετωπιστεί με ολοκληρωμένο τρόπο, θα έχει πολλές αναπτυξιακές (μετανάστευση, μείωση ανταγωνιστικότητας και ελκυστικότητας κ.α.) και κοινωνικές «παρενέργειες». Αποτελεί παράγοντα κοινωνικού αποκλεισμού, κοινωνικής απαξίωσης και συντελεί στην αύξηση της παραβατικότητας και εγκληματικότητας, ως παρενέργειες. Σε συνδυασμό με τον κοινωνικό αποκλεισμό και τη δυσκολία κοινωνικής ένταξης και επανένταξης πολλών κοινωνικών ομάδων, όπως ΑΜΕΑ, φτωχοί, τσιγγάνοι, «ομάδες» σε διάφορους αστικούς θύλακες υποβάθμισης κ.α., καθίσταται επιτακτική η ανάγκη αντιμετώπισης όλων αυτών των ζητημάτων, με έναν πλήρως ολοκληρωμένο τρόπο. Ειδικά, η διάλυση της κοινωνικής συνοχής, πέρα από το ότι αποτελεί σημαντική τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξη και σταθερότητα στον εκάστοτε τόπο, δεν αρμόζει στα πλαίσια μιας δίκαιης κοινωνίας (οφείλουμε ως κοινωνία να κατανέμουμε τα αναπτυξιακά μερίσματα σε όλους τους κατοίκους της εκάστοτε περιοχής και όχι μόνο στην «ελίτ»).

Όλα τα παραπάνω επιηρεάζουν το ένα το άλλο, με διαφορετικό τρόπο και σε διαφορετικό βαθμό. Ο βαθμός συνέργειας είναι ο μέγιστος, κι αυτό πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη η αναπτυξιακή στρατηγική, που στη συνέχεια με υπόβαθρο τα παραπάνω, θέτει τους στόχους. Η δικτύωση των αστικών κέντρων του αστικού συστήματος, τόσο μεταξύ τους, όσο και με άλλες πόλεις (περιφερειακού, εθνικού και διεθνές επιπέδου) θα συντείνει προς την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων, τη διάδοση ιδεών, εμπειριών και τεχνογνωσίας, με άμεσο αποτέλεσμα την αναβάθμιση της αναπτυξιακής δυναμικής όλων των συμμετεχόντων εταίρων και όχι μόνο. Σε αυτό το σύγχρονο κλίμα και περιβάλλον, η αναπτυξιακή στρατηγική οφείλει και πρέπει να δρα τοπικά και να σκέφτεται παγκόσμια! Έτσι, ανταποκρίνεται στις διάφορων γεωγραφικών κλιμάκων απαιτήσεις ανταγωνισμού και επιδιώκει την επίτευξη των μέγιστων αναπτυξιακών αποτελεσμάτων για τους πολίτες της εκάστοτε περιοχής.

9.2 Στόχοι Ανάπτυξης

Η αναπτυξιακή στρατηγική του αστικού συστήματος μετουσιώνεται σε τέσσερις άμεσα αλληλένδετους στόχους με υψηλό βαθμό συνέργειας, αλλά και διακριτά χαρακτηριστικά. Αυτοί οι στόχοι συγκροτούν ένα ενιαίο αναπτυξιακό όραμα, τόσο για τα θεσσαλικά αστικά κέντρα, όσο και για ολόκληρη την περιφέρεια Θεσσαλίας, της οποίας απαρτίζουν τους κινητήριους μοχλούς ανάπτυξης:

Πίνακας 9.1: Αναπτυξιακοί Στόχοι Θεσσαλικού Αστικού Συστήματος

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
1. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των αστικών κέντρων και σύγκλιση με τα πραγματικά επίπεδα ευημερίας και ανάπτυξης των ανεπτυγμένων πόλεων της ΕΕ
2. Ενίσχυση της περιφερειακής ολοκλήρωσης και συνοχής του θεσσαλικού χώρου (ενίσχυση χωρικής και κοινωνικής συνοχής)
3. Βιώσιμες και λειτουργικές πόλεις και ποιότητα ζωής
4. Ενίσχυση της διεθνοποίησης και εξωστρέφειας του παραγωγικού ιστού των πόλεων³²

Ο πρώτος στόχος επιδιώκει να ενισχύσει την αναπτυξιακή δυναμική του αστικού συστήματος και να συμβάλει στην αύξηση της απασχόλησης, μέσα από παρεμβάσεις οι οποίες ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα και παραγωγικότητα των παραγωγικών συστημάτων (διαφοροποιημένη παραγωγική βάση, εξειδικεύσεις σε τομείς αιχμής κ.λπ.), το ευνοϊκό επενδυτικό και επιχειρηματικό περιβάλλον (προσέλκυση επενδύσεων και ανθρώπινου δυναμικού), συμβάλλουν στο διαρθρωτικό μετασχηματισμό των οικονομιών, τη συνεχή αύξηση του ΑΕΠκκ και των δεικτών ευημερίας, προς μια πραγματική σύγκλιση με τα επίπεδα ευημερίας και ανάπτυξης των ανεπτυγμένων πόλεων της ΕΕ.

Ο δεύτερος στόχος επιδιώκει να ενισχύσει την οικονομική και κοινωνική ολοκλήρωση του θεσσαλικού χώρου (ενίσχυση κοινωνικοοικονομικής συνοχής), για να αυξήσει την αποτελεσματικότητά του και την ανταγωνιστικότητά του, μέσα από τη διαμόρφωση διακριτής θεσσαλικής ταυτότητας και νέων παραγωγικών, διοικητικών και επιστημονικών δικτύων. Με την αναδιάρθρωση των οικονομιών και τη συνεχή τεχνολογική πρόοδο, επιδιώκει να αντιμετωπίσει με τον προσφορότερο τρόπο την ολική, ή μερική απώλεια θέσεων εργασίας, την απώλεια μέρους του εισοδήματος, την εποχιακή απασχόληση, την ένταξη και ενσωμάτωση ΑΜΕΑ, φτωχών, ανέργων και αλλοδαπών στην οικονομία, ούτως ώστε να εξομαλυνθούν οι κοινωνικοοικονομικές ανισότητες και να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα, παραγωγικοί συντελεστές που υποαπασχολούνται ή βρίσκονται σε αχρησία.

Ο τρίτος στόχος δίνει έμφαση στη βελτίωση και αναβάθμιση των ποιοτικών χαρακτηριστικών των θεσσαλικών πόλεων και ειδικότερα, σε αυτά που αφορούν στην ποιότητα του περιβάλλοντος και τα αειφορικά χαρακτηριστικά των υποδομών, λειτουργιών και δραστηριοτήτων. Εκτός από την ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων, ενισχύεται και η προσέγγιση προσέλκυσης επενδύσεων, ανθρώπινου δυναμικού και επισκεπτών, μέσω του ποιοτικότερου και ευχάριστου περιβάλλοντος.

³² Ο στόχος αυτός θα μπορούσε ασφαλώς να ενταχθεί στο στόχο 1 και να αποτελέσει μια επιπλέον συνιστώσα του. Ο λόγος που επιλέχθηκε για να αποτελέσει διακριτό στόχο (με άμεση συνέργεια και συμπληρωματικότητα με τους άλλους και ιδιαίτερα με το στόχο 1) είναι ότι, οι εν λόγω πόλεις -όπως και η πλειονηφία των ελληνικών πόλεων- υστερούν κατά πολύ σε αυτόν τον τόσο νευραλγικό τομέα ανάπτυξης, ειδικά σήμερα, στην τόσο διεθνοποιημένη εποχή, όπου η διεθνοποίηση και η εξωστρέφεια των παραγωγικών συστημάτων θα καθορίσουν πολλά, για την αναπτυξιακή δυναμική και ανταγωνιστικότητα του αστικού συστήματος και της περιφέρειας ολόκληρης.

Ο τέταρτος στόχος επιδιώκει να ενισχύσει τα διεθνή χαρακτηριστικά και τη διεθνή παρουσία των αστικών κέντρων της Θεσσαλίας, σε ένα σύνολο τομέων στους οποίους υφίσταται, ή είναι δυνατόν να επιτευχθεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ο στόχος αυτός επιχειρεί να ενισχύσει την εξωστρέφεια των παραγωγικών συστημάτων, είτε ως διαδικασία προσέλκυσης επισκεπτών και κεφαλαίων, είτε ως διαδικασία απόκτησης υψηλής τεχνογνωσίας και τεχνολογίας, είτε ως διαδικασία προώθησης τοπικών προϊόντων (ΠΟΠ, ΠΓΕ κ.α.), ή υπηρεσιών (τουριστικό προϊόν κ.α.) σε διεθνείς αγορές.

Οι στόχοι αυτοί, που εκφράζουν την ανταγωνιστικότητα, τη συνοχή, την υψηλή ποιότητα και τη διεθνοποίηση είναι πλήρως αλληλένδετοι, με υψηλό βαθμό συνέργειας και συμπληρωματικότητας και συμβάλλουν έκαστος, με διαφορετικό τρόπο στην ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη του αστικού συστήματος της περιφέρειας της Θεσσαλίας (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

9.3 Συνάφεια Στόχων Ανάπτυξης με Στόχους Περιφέρειας, Χώρας και ΕΕ

Στην ενότητα αυτή παρατίθεται σχετικός πίνακας, προκειμένου να διαπιστώσουμε το βαθμό συνάφειας των αναπτυξιακών στόχων του θεσσαλικού αστικού συστήματος με τους αντίστοιχους, σε υπερκείμενα γεωγραφικά επίπεδα (περιφερειακό, εθνικό, Κοινοτικό), ώστε να υπάρχει συνοχή μεταξύ των στόχων στα διάφορα χωρικά επίπεδα και όχι αντιφάσεις, που θα μειώσουν την αναπτυξιακή αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα του προγράμματος, με συνέπεια, τις περιορισμένες αναπτυξιακές επιδράσεις στην περιοχή μελέτης και την κατασπατάληση πόρων.

Πίνακας 9.2: Συνάφεια Στόχων Ανάπτυξης με Στόχους Περιφέρειας, Χώρας και ΕΕ

ΕΠΜ	Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των αστικών κέντρων και σύγκλιση με τα πραγματικά επίπεδα ευημερίας και ανάπτυξης των ανεπτυγμένων πόλεων της ΕΕ	Ενίσχυση της περιφερειακής ολοκλήρωσης και συνοχής του θεσσαλικού χώρου (ενίσχυση χωρικής και κοινωνικής συνοχής)	Βιώσιμες και λειτουργικές πόλεις και ποιότητα ζωής	Ενίσχυση της διεθνοποίησης και εξωστρέφειας του παραγωγικού ιστού των πόλεων
Αποκατάσταση της δημοσιονομικής ισορροπίας και εξασφάλιση της μακροχρόνιας βιωσιμότητας των δημόσιων οικονομικών.	+	+	+	+
Αύξηση της παραγωγικότητας, μέσα από την αντιμετώπιση των διαρθρωτικών προβλημάτων στη λειτουργία των αγορών, τις επενδύσεις σε ανθρώπινο κεφάλαιο και την προώθηση της Κοινωνίας της Γνώσης.	+	+		+
Βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, ενίσχυση του ανταγωνισμού, άνοιγμα των αγορών, αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ως πόλου έλξης επενδυτικών δραστηριοτήτων με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.	++	+	+	++
Αύξηση της απασχόλησης, μείωση της ανεργίας, καθώς και αποτελεσματικότερη λειτουργία των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης με μια σειρά από στοχευμένες δράσεις που περιορίζουν παράλληλα τον κίνδυνο του κοινωνικού αποκλεισμού.	+	++	+	+
ΕΣΠΑ				
Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας	++		+	++
Κοινωνία της γνώσης και καινοτομία	++	+	+	
Απασχόληση και Κοινωνική Συνοχή	+	++	+	+
Θεσμικό Περιβάλλον	+	+	+	
Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης	+	+	+	+
Χωρικές προτεραιότητες		++	+	
ΣΚΓΚ				
Να γίνει η ΕΕ και οι περιφέρειες της πιο ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση	++	++	++	++
Βελτίωση των γνώσεων και της καινοτομίας με στόχο την ανάπτυξη	++	+	+	+
Περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας	++	++	+	++
ΠΕΠ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ				
Ταχύτερη οικονομική σύγκλιση	++	+	+	++
Βιώσιμη ανάπτυξη	+	+	++	+
Μεγαλύτερη κοινωνική και χωρική συνοχή	+	++	+	+

++ Άμεση Συνάφεια

+ Έμμεση Συνάφεια

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε τον ιδιαίτερος υψηλό βαθμό άμεσης και έμμεσης συνάφειας των αναπτυξιακών στόχων του αστικού συστήματος με τους στόχους των περιφερειακών, εθνικών και Κοινοτικών αναπτυξιακών προγραμματικών κειμένων και πολιτικών. Τα πλαίσια αναφοράς (στα οποία υπόκεινται οι αναπτυξιακοί στόχοι του αστικού συστήματος σε συνάφεια) είναι το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ), το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), οι Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της

Κοινότητας (ΣΚΓΚ) και το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Σχέδιο Θεσσαλίας (ΠΕΠΘ, 2006). Από την προσεκτική εξέταση του εν λόγω πίνακα συμπεραίνεται ότι, οι αναπτυξιακοί στόχοι του θεσσαλικού αστικού συστήματος συνάδουν απόλυτα με τις εθνικές και ευρωπαϊκές αναπτυξιακές κατευθύνσεις, που αποτελεί και το ζητούμενο, για τη μεγιστοποίηση της αναπτυξιακής αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων και την αειφόρο ανάπτυξη όλων των γεωγραφικών επιπέδων (έντονες αλληλεπιδράσεις).

10. ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

10.1 Θεματικές Ενότητες Ανάπτυξης

Η στρατηγική και οι στόχοι της ανάπτυξης απαιτούν ένα πλέγμα από παρεμβάσεις, οι οποίες θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τα σημαντικότερα προβλήματα των πόλεων, με συνθετικό και πολυδιάστατο τρόπο και οι οποίες θα μπορούν να ενισχύουν με ορατό και μετρήσιμο τρόπο την ανταγωνιστικότητα, την (δια)περιφερειακή συνεργασία, τη δικτύωση και συνοχή, την αναπτυξιακή διάχυση και διεθνοποίηση των πόλεων (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

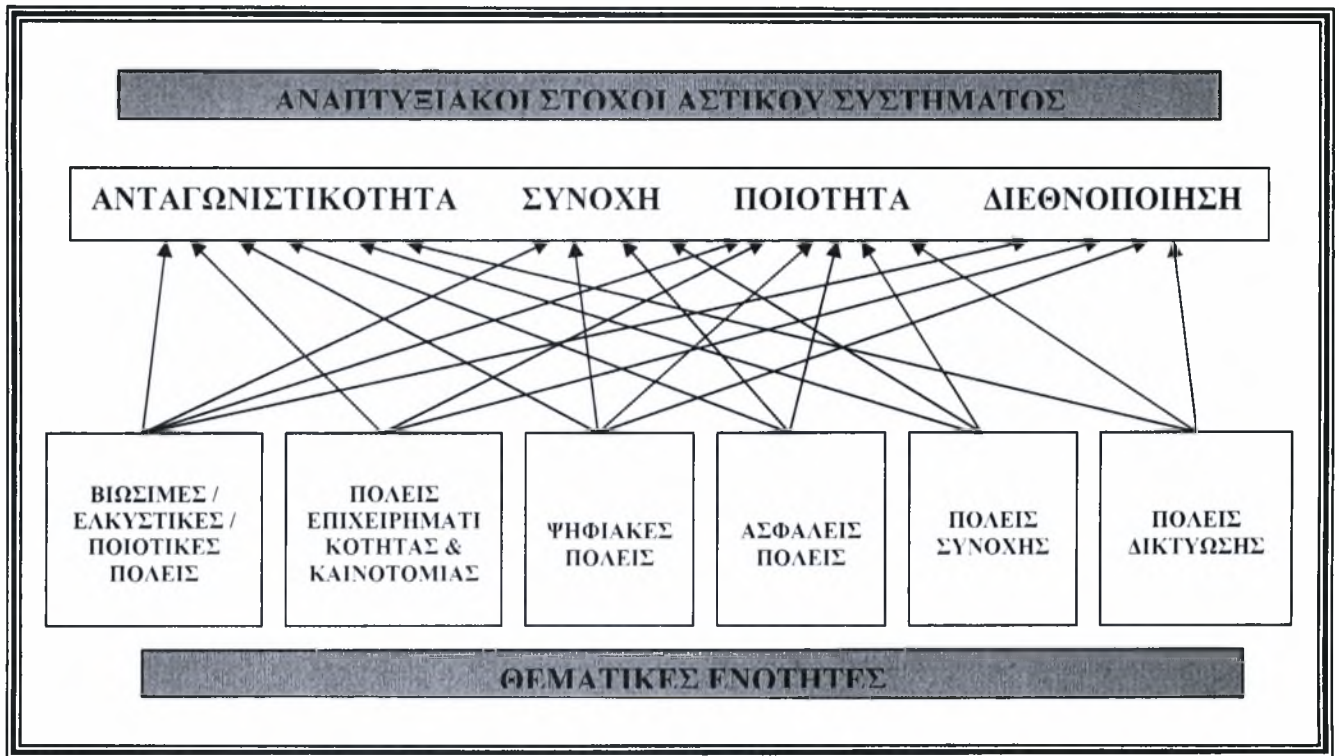
Σε αυτό το σημείο θα παρουσιαστούν οι θεματικές ενότητες για την ανάπτυξη των πόλεων του αστικού συστήματος, θεματικές ενότητες που αποτελούν οιονεί άξονες προτεραιότητας στο επίπεδο της εκάστοτε πόλης. Η διαφοροποίηση των θεματικών ενοτήτων από τους άξονες προτεραιότητας των εκάστοτε πόλεων έγκειται στο γεγονός ότι, οι θεματικές ενότητες περιλαμβάνουν παρεμβάσεις και τομείς, που είναι αντιμετωπίσιμες από το σύνολο των πόλεων του αστικού συστήματος και δεν στοχοθετεί παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση π.χ. ενός ιδιαίτερος έντονου τοπικού χαρακτήρα προβλήματος μιας και μόνο πόλης (που αντιμετωπίζεται από τα αντίστοιχα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των πόλεων), αφού η μελέτη εστιάζεται στο σύνολο του αστικού συστήματος. Γι' αυτό το λόγο, οι θεματικές ενότητες περιλαμβάνουν ένα ευρύ πεδίο δράσης και αναγκαστικά περιέχουν έναν γενικό, αλλά ευρύ χαρακτηρισμό (π.χ. βιώσιμες πόλεις). Η κάθε μια θεματική ενότητα αντιμετωπίζει ένα συγκεκριμένο σύνολο προβλημάτων που εμφανίζονται στις πόλεις του αστικού συστήματος και έχουν υψηλή συνέργεια και συμπληρωματικότητα μεταξύ τους, προς επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων του αστικού συστήματος. Οι θεματικές ενότητες παρουσιάζονται στη συνέχεια:

- ❖ Βιώσιμες, Ελκυστικές και Ποιοτικές πόλεις
- ❖ Ψηφιακές Πόλεις
- ❖ Πόλεις Επιχειρηματικότητας και Καινοτομίας
- ❖ Πόλεις Συνοχής
- ❖ Ασφαλείς Πόλεις
- ❖ Πόλεις Δικτύωσης

Όπως προαναφέρθηκε, οι παραπάνω έξι θεματικές ενότητες χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό συνέργειας και συμπληρωματικότητας (αλληλεξάρτηση και πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα), όπως λ.χ. οι ψηφιακές πόλεις με τη διάδοση ενός συνόλου ηλεκτρονικών υπηρεσιών (διαδικτύου, τηλεργασίας, διεθνοποίησης κ.λπ.) κάνουν τις πόλεις περισσότερο ελκυστικές και ποιοτικές, όπου με τη σειρά τους, και την ταυτόχρονη αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (υποδομές, εικόνα των πόλεων, αισθητική αναβάθμιση κ.λπ.) θα προσελκύσουν επενδύσεις και ανθρώπινο δυναμικό και θα προαγάγουν περαιτέρω την επιχειρηματικότητα και την καινοτομία. Πόλεις με δράσεις για αυξανόμενη κοινωνικοοικονομική συνοχή θα εξασφαλίζουν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας σε αυτές κ.ο.κ.. Εκτός όμως, από τον υψηλό βαθμό συνέργειας και συμπληρωματικότητας, οι

θεματικές ενότητες θα πρέπει προαγάγουν φυσικά την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων του αστικού συστήματος, ειδάλλως οδηγούμαστε σε περιορισμένα ή χαμηλής ποιότητας αναπτυξιακά αποτελέσματα και κατασπαταλώνται αδίκως, οι πολύτιμοι και πολύ περιορισμένοι πόροι πάσης φύσεως. Για τη μεγιστοποίηση των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων λοιπόν, θα πρέπει να χαρακτηρίζεται το πρόγραμμα από εσωτερική και εξωτερική συνοχή. Δηλαδή, να υφίσταται μια αρμονία αναπτυξιακών στόχων, θεματικών ενοτήτων και δράσεων και να χαρακτηρίζονται από συνάφεια με τις αντίστοιχες εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές. Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής του προγράμματος βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα και αυτό διακρίνεται ευκρινώς από το παρακάτω σχήμα, όπου παρουσιάζεται η σχέση των θεματικών ενοτήτων και των στόχων ανάπτυξης του θεσσαλικού αστικού συστήματος. Έτσι, διαπιστώνουμε ότι ο βαθμός εσωτερικής και εξωτερικής συνοχής του προγράμματος τοποθετείται σε ιδιαίτερος υψηλά επίπεδα.

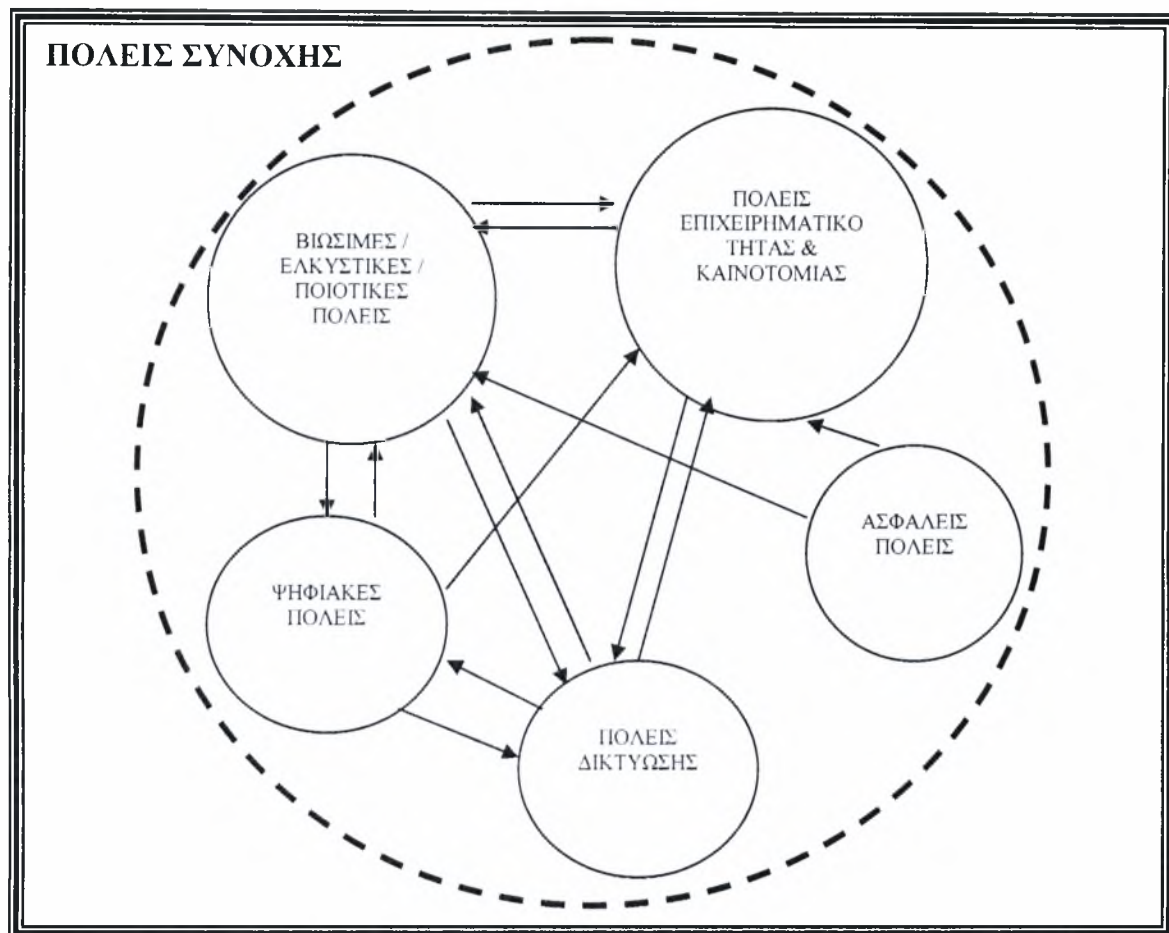
Σχήμα 10.1: Σχέση Θεματικών Ενοτήτων και Στόχων Ανάπτυξης του Αστικού Συστήματος



Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί το σχήμα αλληλεπίδρασης μεταξύ των θεματικών ενοτήτων, προκειμένου να φανεί ακόμη καλύτερα, ο βαθμός συνέργειας και συμπληρωματικότητας μεταξύ τους, καθώς και τα πολλαπλασιαστικά αναπτυξιακά αποτελέσματα που προκύπτουν από αυτές τις αλληλεπιδράσεις. Σε αυτό το σημείο, πρέπει να τονιστεί ότι, εκτός από την εσωτερική αρμονία που υπάρχει στο πρόγραμμα, υφίσταται και η εξωτερική συνάφεια με αντίστοιχα εθνικά (ΕΠΜ, ΕΣΠΑ, ΠΕΠΘ) και ευρωπαϊκά (ΣΚΓΚ) αναπτυξιακά προγράμματα, καθώς και οι θεματικές ενότητες κινούνται σε τέτοια πλαίσια,

προς την πλήρη και επακριβή εκπλήρωση των αναπτυξιακών στόχων του θεσσαλικού αστικού συστήματος.

Σχήμα 10.2: Αλληλεπίδραση Θεματικών Ενοτήτων



Η κοινωνική συνοχή (πόλεις συνοχής) αποτελεί το αναγκαίο υπόβαθρο και την αναγκαία προϋπόθεση για την αποτελεσματική αξιοποίηση των παρεμβάσεων στις υπόλοιπες θεματικές ενότητες ανάπτυξης. Μια κοινωνία που προστατεύει τα αδύνατα μέλη της, παράγει και διανέμει αναπτυξιακό μέρισμα σε όλες τις κοινωνικές ομάδες και αποφεύγει τις έντονες διαιρέσεις και συγκρούσεις, βρίσκεται σε θέση να απελευθερώσει περισσότερες δημιουργικές δυνάμεις και να επιτύχει πιο εύκολα τους αναπτυξιακούς της στόχους (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005). Η αλληλεπίδραση μεταξύ των υπόλοιπων θεματικών ενοτήτων παρουσιάζεται στο παραπάνω σχήμα, όπου άλλες αλληλεπιδράσεις είναι σαφώς ισχυρότερες (λόγω και της φύσης τους, αλλά και της ευθέως συμπληρωματικότητάς τους), ενώ άλλες λιγότερο. Για παράδειγμα, οι δικτυωμένες πόλεις ενισχύουν άμεσα τις ψηφιακές, επιχειρηματικές και βιώσιμες πόλεις (γενικές κατηγορίες με ευρύ πεδίο δράσης), καθώς αυτό επιτυγχάνεται ευκολότερα μέσα από την ανταλλαγή ιδεών εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.α., αλλά και διασυνδέσεις μεταξύ παραγωγικών, επιστημονικών κ.α. φορέων μεγιστοποιώντας την αναπτυξιακή αποτελεσματικότητα του συστήματος, που είναι και το ζητούμενο. Με το

ίδιο σκεπτικό, ολοκληρώνονται μεταξύ τους οι βιώσιμες, ποιοτικές (κ.α.), ψηφιακές και επιχειρηματικές πόλεις, αφού ο ένας τομέας αλληλοτροφοδοτεί τον άλλον και μεγιστοποιούνται τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα μεταξύ τους. Όπως επίσης, και οι ασφαλείς πόλεις που αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για βιώσιμες και επιχειρηματικές (προσέλκυση επενδύσεων, ανθρώπινου δυναμικού υψηλής ποιότητας κ.α.) πόλεις κ.ο.κ.. Στη συνέχεια αυτής της ενότητας, για την υλοποίηση των θεματικών ενοτήτων και κατ' επέκταση των αναπτυξιακών στόχων, παρουσιάζονται οι αντίστοιχες πολιτικές ανάπτυξης-δράσεις της εκάστοτε θεματικής ενότητας, για την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη του αστικού συστήματος.

10.2 Πολιτικές Ανάπτυξης – Δράσεις

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν οι πολιτικές ανάπτυξης ανά θεματική ενότητα. Οφείλουμε να διευκρινίσουμε ακόμη μια φορά ότι, οι παρακάτω δράσεις που εντάσσονται σε διάφορες θεματικές ενότητες λειτουργούν συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τις υπόλοιπες κι ότι δεν υφίστανται στεγανά και φραγμοί μεταξύ των θεματικών ενοτήτων ανάπτυξης, αφού όλες μαζί επιδιώκουν την υλοποίηση των αναπτυξιακών στόχων του θεσσαλικού αστικού συστήματος.

Βιώσιμες, Ελκυστικές και Ποιοτικές πόλεις

Αυτή η θεματική ενότητα έχει ευρύ πεδίο δράσης και αφορά ρυθμίσεις και παρεμβάσεις στο δομημένο χώρο των πόλεων, οι οποίες έχουν στόχο τη βελτίωση και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής του αστικού περιβάλλοντος των πόλεων. Επιπρόσθετα, αυτές οι πόλεις, μέσα από στρατηγικά σχεδιασμένες διαδικασίες, δύνανται να αναδείξουν την ποικιλία, τον πλούτο και την ποιότητα των ιδιαίτερων συμπληρωματικών χαρακτηριστικών που διαθέτουν, με απώτερο στόχο την ανάδειξη της πολιτιστικής και τουριστικής ταυτότητας (ΠΚΣΑΑΘ, 2007). Έτσι, ένα περισσότερο βιώσιμο αστικό περιβάλλον (ποιότητα ζωής και όλων των ειδών υποδομών) συνδέεται άμεσα με την ελκυστικότητα της περιοχής (προσέλκυση επιχειρήσεων και ανθρώπινου δυναμικού υψηλής ποιότητας) και με γνώμονα την ποιότητα σε όλους τους κοινωνικοοικονομικούς και περιβαλλοντικούς τομείς.

1. Δημιουργία δικτύων αστικών χώρων πρασίνου

Όπως η πλειονότητα των ελληνικών πόλεων, έτσι και οι θεσσαλικές πρωτεύουσες έχουν περιορισμένα αποθέματα αστικού πράσινου και ελεύθερων χώρων, οι οποίοι θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει τη διαμόρφωση σε κάθε πόλη ενός ενοποιημένου δικτύου πρασίνου, που θα αποτελείται από «κόμβους» (περιοχές πρασίνου, πάρκα, κ.λπ.) και «διαδρόμους» (που θα λειτουργούν ως φυσικοί αεραγωγοί των πόλεων) σύνδεσης των κόμβων αυτών. Ο καινοτόμος χαρακτήρας της πρότασης έγκειται στο γεγονός ότι, οι χώροι αυτοί πρασίνου θα αποτελούν ένα δίκτυο το οποίο θα είναι προσβάσιμο από τους πολίτες, θα τους παρέχει εναλλακτικές δυνατότητες και υπηρεσίες και θα χρησιμοποιείται στην καθημερινή τους δραστηριότητα.

2. Περιβαλλοντικά φιλικές μορφές ενέργειας

Η δράση αυτή επιδιώκει την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για την παροχή νέων, περιβαλλοντικά πιο φιλικών, μορφών ενέργειας. Σε αυτά τα πλαίσια, σε άμεση συνέργεια με το δημόσιο τομέα (ΚΕΤΕΑΘ, ΤΕΙ Λάρισας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας) θα αναζητηθεί ο ρόλος και η συμβολή του ιδιωτικού τομέα, ενώ ήδη διερευνώνται οι δυνατότητες ανάπτυξης καινοτόμων υλικών τα οποία χρησιμοποιούνται είτε στην κατασκευή κτιρίων, είτε στον πολεοδομικό εξοπλισμό των πόλεων. Τα υλικά αυτά θα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των Μεσογειακών πόλεων, θα μπορούν να αξιοποιηθούν από την κατασκευαστική βιομηχανία και έχουν ως σκοπό, να συσσωρεύουν και να αξιοποιούν την ηλιακή ενέργεια, μειώνοντας την ενεργειακή εξάρτηση των πόλεων από τις μη ανανεώσιμες και ρυπαίνουσες μορφές ενέργειας.

3. Ενεργειακός έλεγχος κτιρίων

Τα δημόσια κτίρια των τεσσάρων πόλεων (υπηρεσίες, σχολεία, νοσοκομεία κ.α.) θα υφίστανται συστηματικά έλεγχο της ενεργειακής τους συμπεριφοράς που θα συνοδεύεται από πιστοποιητικό καλής λειτουργίας. Οι έλεγχοι θα διενεργούνται από πιστοποιημένο εργαστήριο του ΚΕΤΕΑΘ και θα συμβάλλουν στη μείωση κατά τουλάχιστον 30% στην κατανάλωση ενέργειας και ρύπων. Το ίδιο θα επιχειρηθεί να γίνει και για τις βιομηχανίες της ευρύτερης περιοχής των τεσσάρων πόλεων.

4. Ενέργειες για ανάπτυξη και εμπέδωση περιβαλλοντικής συνείδησης

Το μέτρο περιλαμβάνει ενημερωτικές εκστρατείες για την αύξηση χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, πιλοτικές εφαρμογές κάλυψης οροφών κτιρίων με πράσινο, ώστε να λειτουργούν ως φυσικά φίλτρα και ως πνεύμονες πρασίνου, ενθάρρυνση της αρχιτεκτονικής καινοτομίας, επαναχρήσεις κτιρίων με νέες λειτουργίες, διεθνείς συνεργασίες με περιοχές που έχουν εφαρμόσει επιτυχημένα αυτό το μοντέλο ανάπτυξης και ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών φορέων και της νεολαίας του, των τεσσάρων πόλεων προς την κατεύθυνση αυτή.

5. Διάδοση και ενθάρρυνση της εφαρμογής του EMAS ή άλλου συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης και πιστοποίησης (π.χ. ISO 14001)

Οι μεγάλες επιχειρήσεις των τεσσάρων πόλεων μπορούν να ενθαρρυνθούν να εφαρμόσουν ένα πιστοποιημένο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, ώστε να διασφαλίζεται η σταθερή ανάπτυξη των περιοχών γύρω από τις επιχειρήσεις αυτές.

6. Αισθητική αναβάθμιση της εικόνας των κτιρίων και των κεντρικών αξόνων των πόλεων

Στόχος της δράσης είναι η αναβάθμιση των όψεων των κτιρίων σε επιλεγμένους κεντρικούς άξονες των πόλεων. Ο όρος αναβάθμιση περιλαμβάνει την επισκευή (βάψιμο, αποκατάσταση κ.λπ.) υφιστάμενων όψεων, τόσο παραδοσιακών, όσο και συμβατικών, σε ειδικές περιπτώσεις την πλήρη αναμόρφωση των όψεων (περιπτώσεις κτιρίων σε στρατηγικές θέσεις με προβληματική εμφάνιση), την προσωρινή κάλυψη των γιαπιών, τη ρύθμιση των

διαφημιστικών πινακίδων, τη ρύθμιση των πληροφοριακών πινακίδων κ.λπ.. Η δράση πρέπει να αποκτήσει μόνιμο χαρακτήρα, με τη διαμόρφωση ειδικού μηχανισμού (που θα βασίζεται σε κανονιστικές διατάξεις υποχρεωτικές για τους ιδιώτες, αλλά επίσης και σε δράσεις που θα βασίζονται σε εθελοντική συμμετοχή). Η επίπτωση αυτής της δράσης συνίσταται στη βελτίωση της εικόνας των ευρύτερων κέντρων του θεσσαλικών πόλεων, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, στην αύξηση της ελκυστικότητας των πόλεων για τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων που επηρεάζονται από τις παραπάνω παραμέτρους, όπως ο τουρισμός και η αναψυχή.

7. Αστικές Αναπλάσεις σε ιδιαίτερες περιοχές, οι οποίες χρήζουν ολοκληρωμένης πολεοδομικής ή/και ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης

Υπάρχουν ολόκληρες περιοχές στις τέσσερις θεσσαλικές πρωτεύουσες, οι οποίες χρήζουν ολοκληρωμένης πολεοδομικής ή/και ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης. Οι παρεμβάσεις αυτές, εκτός από τις αναπλάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν και σύγχρονα δίκτυα υποδομών, αστικής «επίπλωσης», αλλά σε κάποιες περιπτώσεις και παρεμβάσεις στον τομέα της κοινωνικής ένταξης και συνοχής. Μέσω αυτής της δράσης θα αποκτήσουν οι πόλεις μια μεγαλύτερη αστική, αισθητική και κοινωνική συνοχή.

8. Σύμβολο και εικόνα των τεσσάρων πόλεων

Οι τέσσερις πόλεις θα πρέπει να βελτιώσουν την εικόνα τους ως πόλεις με την κατασκευή ενός συμβόλου και ενός 'σλόγκαν', τα οποία στη συνέχεια θα χρησιμοποιήσουν με κατάλληλες μεθόδους για την προβολή τους. Η ευρωπαϊκή εμπειρία δείχνει ότι, πολλές πόλεις μικρού ή μεσαίου μεγέθους κατάφεραν να δημιουργήσουν μια ταυτότητα (image) με αυτό τον τρόπο.

9. Αισθητική αναβάθμιση και αλλαγή χρήσεων εισόδων πόλεων

Στις περισσότερες πόλεις, οι εισοδοί φιλοξενούν ένα μείγμα χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, οι οποίες υποβαθμίζουν αισθητικά το αστικό τοπίο και επηρεάζουν τις προοπτικές τους για αναβάθμιση της αισθητικής και της εικόνας τους. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αναβάθμιση της εικόνας των εισόδων των πόλεων μέσα από ένα σχέδιο ήπιας ανάπλασης και προσδιορισμού των χρήσεων γης, αλλά και των όρων με τους οποίους θα γίνεται η εγκατάσταση των δραστηριοτήτων. Η δράση περιλαμβάνει, πέρα από αισθητικής φύσεως παρεμβάσεις, και τον αναγκαίο αστικό εξοπλισμό.

10. Επένδυση στην ανάπτυξη του αστικού τουρισμού

Το μέτρο αυτό επιδιώκει την ανάδειξη και προώθηση όλων των μορφών αστικού τουρισμού. Ο Αστικός Τουρισμός είναι μια μορφή εναλλακτικού Τουρισμού με ιδιαίτερη έμφαση στην αξιοποίηση αξιοθέατων, μουσείων αιθουσών τέχνης, θεματικών πάρκων κ.α. και δραστηριοποιείται σε θέματα που αφορούν συνέδρια, συναυλίες, όπερες, τυχερά παιχνίδια, εξόδους για φαγητό και ποτό, καθώς και ειδικά γεγονότα (καλλιτεχνικά, αθλητικά φεστιβάλ) και αγορές αναψυχής.

11. Τουριστικό marketplace

Προβλέπει τη δημιουργία ενός πολύγλωσσου ηλεκτρονικού marketplace, όχι απλής προβολής του τουριστικού και πολιτιστικού αποθέματος των τεσσάρων πόλεων, αλλά σύγχρονης προβολής του τουριστικού προϊόντος με την βοήθεια της ψηφιακής τεχνολογίας, συνεπικουρούμενης από την τεχνική δυνατότητα άμεσων κρατήσεων (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

12. Σύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή

Προκειμένου η τουριστική δραστηριότητα να έχει σημαντική πολλαπλασιαστική συμβολή στην τοπική ανάπτυξη και να αναβαθμισθεί και ο βαθμός αποδοχής της στην τοπική κοινωνία, είναι αναγκαίο να χρησιμοποιεί σε όσο υψηλότερο βαθμό γίνεται, τοπικές εισροές (π.χ. υλικά και εργασία, εξοπλισμοί κ.α. κατά τη διενέργεια τουριστικών επενδύσεων, τοπικά προϊόντα και εργασία κατά τη λειτουργία τους). Οι πιο απλές εφαρμογές αυτής της πρότασης ξεκινούν από τα εστιατόρια των ξενοδοχείων, τα οποία δεν πρέπει να αγνοούν τα τοπικά προϊόντα. Επίσης, είναι σημαντικό να αξιοποιεί ως εισροή τα τοπικά πολιτιστικά αγαθά και να είναι ενταγμένη όσο πιο αρμονικά γίνεται στη ζώσα πολιτιστική και κοινωνική ζωή. Σκοπός της δράσης είναι να ενισχύσει δράσεις (π.χ. προδιαγραφές κατασκευών, προγραμματικές συμφωνίες, προγράμματα απασχόλησης, ενίσχυση πολιτιστικών εκδηλώσεων) που θα προωθούν την ως άνω διασύνδεση (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

13. Επέκταση και εκσυγχρονισμός σχολικής στέγης. Αύξηση και ενίσχυση των βιβλιοθηκών και των εργαστηρίων των σχολείων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Επέκταση και αναβάθμιση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης. Δημιουργία νέων πανεπιστημιακών τμημάτων σε τομείς αιχμής

Η δράση αυτή έχει ευρύ περιεχόμενο και προτείνεται να εξειδικευτεί από υποκείμενα αναπτυξιακά σχέδια σε συνέργεια με υπερκείμενα. Έτσι, για την αύξηση της ελκυστικότητας και της ποιότητας των θεσσαλικών πόλεων προτείνεται η άμεση επέκταση και εκσυγχρονισμός της σχολικής στέγης, η αύξηση και ενίσχυση των βιβλιοθηκών και των εργαστηρίων των σχολείων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, η επέκταση και αναβάθμιση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης, καθώς και η δημιουργία νέων πανεπιστημιακών τμημάτων σε τομείς αιχμής.

14. Περιαστικές χρήσεις και πράσινο – Προσαρμογή και ενεργοποίηση ΖΟΕ

Στα πλαίσια μιας πολιτικής αστικής ανάπτυξης με σεβασμό προς το περιβάλλον είναι απαραίτητο να προστατευθεί η περιαστική ζώνη από την αυθαίρετη δόμηση και την άναρχη ανάπτυξη ανεπιθύμητων, ή ασύμβατων χρήσεων. Κρίνεται αναγκαία η εκ νέου προσαρμογή της Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου και η θεσμοθέτησή της και στις τέσσερις θεσσαλικές πόλεις, ως εργαλείο προστασίας της περιαστικής περιοχής, ιδιαίτερα του περιαστικού πρασίνου (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002).

15. Αντιμετώπιση ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης

Σκοπός της δράσης είναι ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Οδηγία 96/62) μέσω της συνεχούς παρακολούθησης και της εφαρμογής δέσμης ενεργειών και μέτρων, για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται κυρίως από μεταφορές, βιομηχανία, ενέργεια, κεντρική θέρμανση. Δεδομένου, ότι δεν υπάρχουν μέτρα καταστολής της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, έμφαση θα πρέπει να δοθεί σε δράσεις πρόληψης μέσω ενίσχυσης των σταθμών μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της εφαρμογής σύγχρονων τεχνολογιών, αυστηρών περιβαλλοντικών όρων και του προληπτικού περιβαλλοντικού ελέγχου. Επίσης, σε πολλές περιοχές, ιδίως τουριστικές, αντιμετωπίζουν έντονη ηχητική ρύπανση. Η αντιμετώπιση εντάσσεται στην παρούσα δράση. Ειδικότερα, η μείωση της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης επιδιώκεται με παρεμβάσεις στις πηγές πρόκλησης αυτών των μορφών ρύπανσης. Για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης απαιτείται μια δέσμη ενεργειών με μακροπρόθεσμο ορίζοντα, η οποία θα περιλαμβάνει ενέργειες για αύξηση της χρήσης φυσικού αερίου αντί ντίζελ θέρμανσης, μείωση της χρήσης του Ι.Χ. στην πόλη (π.χ. δακτύλιος, νέα parking, περιφερειακός), συνεχής έλεγχος βιομηχανιών της περιοχής, λεωφορεία και άλλα δημόσια οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, κ.α. (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

16. Ολοκλήρωση, Αναβάθμιση και Εκσυγχρονισμός Αστικών Υποδομών

Στόχος αυτής της δράσης είναι η ολοκλήρωση, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των αστικών υποδομών των τεσσάρων πόλεων, όπως η ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμός του υδρευτικού (μείωση διαρροών, πόσιμο νερό υψηλής ποιότητας κ.λπ.) και αποχετευτικού συστήματος, η ολοκλήρωση και αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών (παρακάμψεις αστικών κέντρων, διαπλατύνσεις, ποιοτικότερες διαστικές μεταφορικές συνδέσεις, όπως οδικές, σιδηροδρομικές, σύζευξη σχεδιασμού μεταφορών και χρήσεων γης προς εξορθολογισμό των αστικών μεταφορών, όπως μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και ρύπανσης, ποιοτικότερα μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι για ένα πιο φιλικό αστικό περιβάλλον προς τους πολίτες κ.α.), καθώς και η ολοκλήρωση των περιβαλλοντικών υποδομών (πλήρης αποκατάσταση ΧΑΔΑ, μελέτη κοινού ΧΥΤΑ για Καρδίτσα και Τρίκαλα, επέκταση ΧΥΤΑ σε Βόλο και Λάρισα, προώθηση ανακύκλωσης κ.λπ.). Τέλος, πλήρης κάλυψη του πλέγματος κοινωνικών υποδομών και υποδομών πρόνοιας.

17. Μελέτη δημιουργίας περιφερειακού αεροδρομίου, ή επέκταση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων (Ν. Αγχιάλου, Λάρισας κ.λπ.)

Προτείνεται στα πλαίσια αύξησης της ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών της περιφέρειας, η μελέτη για τη βιωσιμότητα και σκοπιμότητα ενός περιφερειακού, διεθνών προδιαγραφών αεροδρομίου (με περιφερειακές, εθνικές και διεθνείς συνδέσεις) για την κάλυψη των αναγκών και την αύξηση της προσβασιμότητας της περιφέρειας (εξυπηρέτηση εμπορικών, βιομηχανικών, τουριστικών κ.α. σκοπών του αστικού συστήματος και της περιφέρειας). Ειδικά, απαραίτητη επέκταση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων αεροδρομίων για την κάλυψη των τοπικών και περιφερειακών αναγκών.

Ψηφιακές Πόλεις

Ο κρίσιμος τομέας της ψηφιακής τεχνολογίας αποτελεί βασικό πεδίο ανάπτυξης για την περιφέρεια, αλλά και για όλη τη χώρα. Η ψηφιακή στρατηγική αποσκοπεί στην πραγματοποίηση ενός «ψηφιακού άλματος» στην παραγωγικότητα και την ποιότητα ζωής, αναδεικνύοντας τις ΤΠΕ, καθώς και τις νέες δεξιότητες, ως βασική στρατηγική κατεύθυνση σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Η επέκταση της ευρυζωνικότητας, σε συνδυασμό με την καθολική απορρόφηση της κινητής τηλεφωνίας δημιουργούν ένα νέο πλαίσιο ψηφιακών υποδομών, που δίνει τη δυνατότητα στις πόλεις, αλλά και απαιτεί από αυτές, τον επαναπροσδιορισμό του κοινωνικού, διοικητικού και οικονομικού περιβάλλοντός τους. Η «ψηφιακή πόλη» καλείται να συγκεντρώσει και να οργανώσει την ψηφιακή πληροφορία της πόλης και να παρέχει ένα πληροφοριακό περιβάλλον για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (συμπεριλαμβανομένου των επισκεπτών), την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενδυνάμωση της επικοινωνίας πολιτών και τοπικής αυτοδιοίκησης (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

1. Ανοιχτές Υποδομές

Ακολουθώντας το παράδειγμα του Δήμου Τρικκαίων προτείνουμε την ένταξη των ευρυζωνικών υποδομών των υπόλοιπων τριών Δήμων (Βόλου, Καρδίτσας, Λάρισας) στο διεθνές δίκτυο ψηφιακών κοινοτήτων INEC (www.i-nec.com). Έτσι, τη διαχείριση των ευρυζωνικών υποδομών αναλαμβάνουν οι ίδιοι οι Δήμοι, διασφαλίζοντας την ελεύθερη και αμέριστη πρόσβαση των πολιτών στο γρήγορο διαδίκτυο (με επέκταση φυσικά των ευρυζωνικών δικτύων και στις επιχειρήσεις των πόλεων, με άμεση συνέπεια την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας).

2. Ψηφιακή Διακυβέρνηση (e-Government)

Είναι πλέον απαραίτητη η προσαρμογή του μηχανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης στα νέα ψηφιακά δεδομένα. Οι προτάσεις μας περιλαμβάνουν την εκπαίδευση των υπαλλήλων στις νέες μορφές διακυβέρνησης και την καθιέρωση κανόνων δεοντολογίας που να συνάδουν με τις αρχές της. Αποσκοπούμε επίσης στην προώθηση της «Ηλεκτρονικής Δημοκρατίας» (e-Democracy), δημιουργώντας πλατφόρμες ηλεκτρονικής διαβούλευσης, όπου οι δημοτικές αρχές θα εκθέτουν με συστηματικό τρόπο διαρκούς ενημέρωσης, όλα τα τρέχοντα ζητήματα και οι πολίτες, φορείς, ΜΚΟ, κ.λπ. θα μπορούν να εκθέτουν τη γνώμη τους και να ψηφίζουν ηλεκτρονικά (μέσα σε απολύτως δημοκρατικά πλαίσια συμμετοχικών σχεδιασμών).

3. Ψηφιακό Παρατηρητήριο

Για την ενημερωμένη λήψη αποφάσεων και τον καλύτερο χωροταξικό/πολεοδομικό σχεδιασμό των τεσσάρων πόλεων, προτείνουμε τη δημιουργία ψηφιακού παρατηρητηρίου που θα συγκεντρώνει, θα αναλύει και θα παρουσιάζει δεδομένα και μετρήσεις που θα συλλέγονται ζωντανά από δίκτυο αισθητήρων (sensor networks), κατανεμημένων στις πόλεις και την ευρύτερη περιοχή. Το ψηφιακό παρατηρητήριο θα υποστηρίζει για παράδειγμα, εφαρμογές τύπου e-traffic για την άμεση διαχείριση της κυκλοφορίας στις πόλεις, την αναγνώριση προβληματικών αρτηριών, την ενημέρωση του πολίτη με δελτία κυκλοφορίας

κ.λπ.. Στα ίδια πλαίσια εντάσσονται και εφαρμογές για την αποτελεσματικότερη και αμεσότερη διαχείριση καταστροφικών φαινομένων.

4. Ηλεκτρονικό Επιχειρείν (e-Business)

Προτείνεται η δημιουργία ενός επιχειρηματικού ψηφιακού περιβάλλοντος που να διευκολύνει τις διασυνδέσεις μεταξύ επιχειρήσεων (Business to Business (B2B)), μεταξύ επιχειρήσεων και πελατών (Business to Customer (B2C)) και μεταξύ επιχειρήσεων και τοπικής αυτοδιοίκησης (Business to Government (B2G)). Στόχος μας είναι η προσέλκυση επιχειρήσεων που θα παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών, με τελικό αποδέκτη τον πολίτη.

5. Ψηφιακή Παιδεία (e-Education)

Η τεχνολογική διαπαιδαγώγηση νεαρών ατόμων θα πρέπει, όχι απλά να αποσκοπεί στην αύξηση των δεξιοτήτων χρήσης των νέων τεχνολογιών, αλλά να προωθεί μια νέα νοοτροπία επικοινωνίας και έκφρασης. Προς αυτή την κατεύθυνση, προτείνουμε τη δημιουργία «Τεχνολογικών Αλάνων» και πρότυπων μαθημάτων διαδικτυακής παιδείας. Η πρώτη από τις ενέργειες αυτές, πρόκειται να διαμορφώσει ένα πρωτοποριακό μοντέλο τεχνολογικού περιβάλλοντος για την διαπαιδαγώγηση νεαρών ατόμων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, ώστε αφενός να εξοικειωθούν με τις τεχνολογίες της πληροφορικής και αφετέρου, να μπορέσουν να λειτουργήσουν δημιουργικά είτε «παίζοντας» με τη νέα τεχνολογία, είτε «καταστρέφοντας δημιουργικά». Στα ίδια πλαίσια η κατάρτιση μαθημάτων και σεμιναρίων διαδικτυακής παιδείας αποσκοπεί στο να εκμειεύσει την ενεργητική στάση των νέων απέναντι στο διαδίκτυο, διασφαλίζοντας έτσι τον εμπλουτισμό των Ψηφιακών Πόλεων με περιεχόμενο σχετικό με τους δήμους και την ευρύτερη περιοχή και ενδυναμώνοντας τη συνοχή της περιοχής και τη δυναμική διαμόρφωση της ταυτότητάς της.

6. Τεχνολογικές «αλάνες»

Στόχος της δράσης είναι να διαμορφώσει ένα πρωτοποριακό μοντέλο τεχνολογικού περιβάλλοντος για την διαπαιδαγώγηση νεαρών ατόμων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, ώστε αφενός να εξοικειωθούν με τις τεχνολογίες της πληροφορικής και αφετέρου, να μπορέσουν να λειτουργήσουν δημιουργικά είτε «παίζοντας» με τη νέα τεχνολογία είτε «καταστρέφοντας δημιουργικά». Οι «αλάνες», θα είναι εγκατεστημένες σε ανεξάρτητους των σχολικών κτιρίων χώρους, δομημένες σε ένα hi-tech περιβάλλον, και με τη βοήθεια ψυχολόγων, κοινωνιολόγων, παιδαγωγών και εξειδικευμένων στην πληροφορική επιστημόνων, θα εισάγουν τα νεαρά άτομα στον κόσμο της ψηφιακής τεχνολογίας και της πληροφορικής. Ένα μέρος της επένδυσης μπορεί να στηριχτεί σε χορηγίες εταιριών παραγωγής soft-hard ware, ενώ το υλικό της «καταστροφικής δημιουργίας» μπορεί να αποκτηθεί από την περισυλλογή computers παλαιότερων γενεών, από διάφορους οργανισμούς και επιχειρήσεις, που δεν χρησιμοποιούνται.

Με τις παραπάνω δράσεις επιδιώκεται η δυνατότητα πρόσβασης στις προτεινόμενες υπηρεσίες από οπουδήποτε και οποτεδήποτε. Κάτι τέτοιο είναι ιδιαιτέρως σημαντικό στην

περίπτωση επειγόντων περιστατικών και εργαζομένων σε εξωτερικούς χώρους (λ.χ. αγρότες). Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, για να ικανοποιηθεί η ζήτηση για διαφορετικότητα, οι παραπάνω εφαρμογές και υπηρεσίες θα είναι εξατομικευμένες και χωρικά συνυφασμένες. Θα προσαρμόζονται δηλαδή, όχι μόνο στις ανάγκες και την περιοχή του εκάστοτε πολίτη, αλλά και γενικότερα στα εδαφικά χαρακτηριστικά της επικράτειάς τους (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

Πόλεις Επιχειρηματικότητας και Καινοτομίας

Η σταδιακή κατάργηση των οικονομικών συνόρων, αποτέλεσμα και απαιτούμενο των διαδικασιών της ευρωπαϊκής (περιφερειακής) ολοκλήρωσης και της διεθνοποίησης, έχει μεταφέρει τον οικονομικό ανταγωνισμό στο χωρικό επίπεδο των πόλεων. Οι πόλεις αποτελούν πηγές κρίσιμων αναπτυξιακών πόρων συγκεντρώνοντας την πλειονότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων και τείνοντας να καταστούν αυτόνομες χωρικές οντότητες των εθνικών οικονομιών. Η οξύτητα του ανταγωνισμού οδηγεί τις πόλεις στην κατεύθυνση της αναδιάρθρωσης των παραγωγικών τους βάσεων και του εκσυγχρονισμού των επιχειρήσεών τους, με γνώμονα την εκμετάλλευση των εγγενών χαρακτηριστικών τους, την αξιοποίηση δυναμικών ευκαιριών, αλλά και την αντιμετώπιση πιθανών κινδύνων (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

1. Η διασύνδεση μεταξύ επιχειρήσεων και Πανεπιστημίου Θεσσαλίας-ΤΕΙ Λάρισας

Στην Ελλάδα η συνεργασία των ιδιωτικών και συγκεκριμένα των μικρών επιχειρήσεων με τα Ερευνητικά Εργαστήρια των Πανεπιστημίων, για την αντιμετώπιση υπαρκτών προβλημάτων της παραγωγής και της ανάπτυξης των επιχειρήσεων, είναι πρακτικά ανύπαρκτη και αποτελεί μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις της επόμενης περιόδου. Η έλλειψη αμοιβαίας πληροφόρησης από τη μια και η αρνητική περιρρέουσα ατμόσφαιρα από την άλλη, έχουν ακυρώσει στην πράξη έναν από τους σημαντικότερους μοχλούς καινοτομίας και επιχειρηματικής ανάπτυξης διεθνώς. Το συγκεκριμένο μέτρο θα συμβάλλει στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος και θα επιδιώξει τη δημιουργία δεσμών ανάμεσα στους παραγωγούς προϊόντων και υπηρεσιών, και στους παραγωγούς γνώσης σε τοπικό επίπεδο. Το μέτρο θα επιδοτεί επιχειρήσεις για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων οργάνωσης, της παραγωγικής διαδικασίας ή της διανομής, τα οποία απαιτούν τη συνδρομή της εξειδικευμένης γνώσης των Πανεπιστημιακών Εργαστηρίων.

2. Η ενίσχυση των οριζοντίων και των κάθετων διασυνδέσεων μεταξύ των επιχειρήσεων (clusters)

Η εμπειρία έχει δείξει ότι η δημιουργία τοπικών clusters ενισχύει τις οικονομικές διασυνδέσεις και αυξάνει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα ενός κλάδου της τοπικής οικονομίας. Επίσης, η σύγχρονη τάση είναι η δημιουργία τοπικών clusters με τη συμμετοχή, όχι μόνο των βιομηχανικών επιχειρήσεων, αλλά μιας ομάδας αλληλοσυμπληρούμενων μονάδων, όπως της τοπικής αυτοδιοίκησης, των ερευνητικών μονάδων, χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, επιχειρηματικών φορέων, εργαζομένων, επιχειρήσεων, συμβούλων κ.α.. Στόχος της δράσης είναι η δημιουργία τέτοιων τοπικών clusters σε κλάδους αιχμής των τεσσάρων πόλεων, όπως λ.χ. του μετάλλου και των μεταλλικών κατασκευών, των μη μεταλλικών ορυκτών, των

χημικών, των τροφίμων, των μηχανών, του επίπλου κ.α.. Η δράση αυτή θα συμβάλλει στην ενίσχυση της συλλογικής δράσης, της τοπικής οικονομίας, της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, της σύνδεσης της έρευνας με την παραγωγή και της απασχόλησης.

3. Η ενίσχυση των επιχειρήσεων έρευνας και τεχνολογίας (spin-offs, startups)

Η δημιουργία συνθηκών για την ανάπτυξη της νέας οικονομίας, προϋποθέτει την διεύρυνση του επιχειρηματικού χώρου, ώστε να προστεθούν σ' αυτόν και νέα μοντέλα επιχειρηματικής δράσης, που προκύπτουν είτε από διδακτορικές διατριβές, είτε από αποτελέσματα ερευνητικών προγραμμάτων, είτε από συνεργασίες επιχειρηματικών και ακαδημαϊκών φορέων. Η επιδίωξη της δράσης είναι η διαμόρφωση ενός θετικού χρηματοδοτικού περιβάλλοντος, με την παρουσία δημόσιων (αναπτυξιακός νόμος, ΤΕΜΠΜΕ, ΤΑΝΕΟ) και ιδιωτικών πόρων (business angels), το οποίο θα αξιολογεί και θα ενισχύει επιχειρήσεις έρευνας και τεχνολογίας.

4. Δίκτυο επιχειρηματικών «θερμοκοιτίδων»

Επιδίωξη της δράσης είναι να αναπτυχθούν στις παρυφές, ή και στο εσωτερικό των αστικών κέντρων «θερμοκοιτίδες» για τη στήριξη νέων επιχειρηματικών ιδεών, κυρίως στο χώρο της νέας οικονομίας, με την παροχή επαγγελματικής στέγης, υποδομών γρήγορου διαδικτύου, γραμματειακής υποστήριξης και τεχνικής και επιστημονικής βοήθειας. Οι «θερμοκοιτίδες» αυτές μπορούν να εγκατασταθούν σε αδρανή (προς νέα αξιοποίηση) κτίρια, τα οποία έχουν ιστορική σχέση με την βιομηχανική ταυτότητα των τεσσάρων πόλεων. Στην ανάπτυξη του δικτύου αυτού θα έχει συμβολή, τόσο το Τεχνολογικό πάρκο Θεσσαλίας και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, όσο και τα Ινστιτούτα του Κέντρου Τεχνολογικής Έρευνας και Ανάπτυξης Θεσσαλίας (ΚΕΤΕΑΘ), καθώς και οι τεχνολογικές πλατφόρμες του Πόλου Καινοτομίας της Θεσσαλίας.

5. Αξιοποίηση αδόμητων χώρων ή μη χρησιμοποιούμενων κτιριακών κελυφών

Η δράση αυτή αναφέρεται στην επανάχρηση εγκαταλειμμένων βιομηχανικών κτιρίων, τα οποία έχουν πάψει να χρησιμοποιούνται για τον αρχικό τους προορισμό. Η συγκεκριμένη επιλογή επανάχρησης σε κάθε χώρο, δύναται να εξαρτηθεί από παραμέτρους, όπως η αρχιτεκτονική αξία, η πολεοδομική θέση, το ιδιοκτησιακό καθεστώς, καθώς και το κόστος και η βιωσιμότητα εναλλακτικών μορφών αξιοποιήσεων. Ένα σύνολο δημόσιων (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας κ.α.) και ιδιωτικών (Σύνδεσμος Βιομηχανιών Θεσσαλίας, Ελληνική Ένωση Τραπεζών) φορέων θα καταγράψει τα σημαντικότερα κενά βιομηχανικά κελύφη σε κάθε πόλη και θα ετοιμάσει για το καθένα από αυτά ένα φάκελο, ο οποίος θα περιλαμβάνει τα βασικά του στοιχεία, το ιδιοκτησιακό καθεστώς και μια μελέτη επαναξιοποίησης, η οποία θα προτείνει νέες χρήσεις και ένα συγκεκριμένο επενδυτικό και χρηματοδοτικό σχέδιο (business plan and financial plan). Με βάση αυτό το σχέδιο θα αναζητηθούν επενδυτικά κεφάλαια και θα αξιοποιηθούν οι πρόνοιες του αναπτυξιακού νόμου.

6. Προϊοντικό marketplace

Η δράση αφορά στην δημιουργία ενός πολύγλωσσου, περιφερειακού marketplace, στο οποίο θα προβάλλονται προϊόντα και επιχειρήσεις, θεσσαλικής προέλευσης, το οποίο θα μπορεί να δέχεται παραγγελίες, είτε αυτές προέρχονται από την εγχώρια, είτε από την διεθνή αγορά. Η έμφαση ωστόσο, θα δοθεί στα προϊόντα εκείνα της θεσσαλικής παραγωγής, που αφενός έχουν το στοιχείο του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος (ποιότητας, ονομασία προέλευσης, ποσότητα κ.λπ.) και αφετέρου, έχουν την προοπτική να αποκτήσουν αγορές σε διεθνείς αγορές.

7. Business and Scientific Network

Η δράση προβλέπει την δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος αναζήτησης επιχειρηματικών και επιστημονικών συνεργασιών στη διεθνή αγορά. Το δίκτυο θα επιδιώκει αφενός, την διευκόλυνση των επιχειρήσεων στην επιδίωξή τους να εξεύρουν προμηθευτές ή πελάτες, την δε επιστημονική κοινότητα στην αναζήτηση επιστημόνων συνεργατών ή ευρωπαϊκών projects (π.χ. 7^ο ευρωπαϊκό πλαίσιο R&D), στα οποία είτε επιθυμούν να συμμετέχουν, ή να συνεργαστούν ως partners.

8. Επιθετικό marketing για την προσέλκυση επενδύσεων

Στόχος της δράσης είναι η αποτύπωση και διεθνοποίηση των συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των πόλεων, για την προσέλκυση νέων ξένων επενδυτικών σχεδίων, που μπορούν να απευθυνθούν και στους τρεις τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Η δράση επιδιώκει σε μία δυναμική προσέγγιση των αγορών των επενδυτικών κεφαλαίων, μέσα από την κατάρτιση ενός στρατηγικού σχεδίου επιθετικού marketing, ώστε να καταστεί ευχερέστερη η αποκόμιση ωφελειών για την ευημερία των αστικών σημείων αναφοράς, από την εισροή άμεσων ξένων επενδύσεων.

9. Κατάρτιση Benchmarking

Στόχος της δράσης είναι η επιλογή άλλων ευρωπαϊκών «τετραπολικών αστικών συγκροτημάτων», των οποίων τα χωρικά, πληθυσμιακά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά προσιδιάζουν με αυτά των τεσσάρων θεσσαλικών αστικών κέντρων, αλλά εμφανίζουν πολύ καλύτερα αναπτυξιακά αποτελέσματα και ρυθμούς, και να καταρτιστεί ένα σχέδιο συγκριτικής ανάλυσης (benchmarking) στα συγκριτικά και ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα, ως προς αυτά των τεσσάρων θεσσαλικών πρωτευουσών, ώστε να αναδειχθούν οι καλύτερες πρακτικές που εφαρμόζουν, ή οι διαφορετικές διοικητικές και αναπτυξιακές διαδρομές που ακολουθούν και επιτυγχάνουν καλύτερα αποτελέσματα. Το υλικό αυτό μπορεί να αποτελέσει τη βάση μεταφοράς εφαρμογών για καλύτερες επιδόσεις (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

10. Δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλίας

Έχει γίνει ευρύτατα αποδεκτό ότι η περιφέρεια της Θεσσαλίας χρειάζεται ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο, το οποίο θα προσφέρει υπηρεσίες όπως: ελεύθερους και

κλειστούς χώρους απόθεσης, φύλαξης, αποθήκευσης και συντήρησης προϊόντων, αποστολή εμπορευμάτων, σύστημα ταξινόμησης, συσκευασίας, παλετοποίησης, ζύγισης, φόρτωσης κ.λπ., προσφορές απλών, ή συνδυασμένων μεταφορών, παροχή υπηρεσιών πληροφορικής και επικοινωνιών κ.α.. Ένα τέτοιο κέντρο θα βελτιώσει την εμπορευματική δραστηριότητα στην περιοχή, θα μειώσει τα κόστη επενδύσεων και λειτουργίας των επιχειρήσεων, θα επιταχύνει τη διαφάνεια και τη διανομή των προϊόντων, θα προστατέψει την ποιότητα τους, θα βελτιώσει το σύστημα μεταφορών μέσω της ορθολογικής χρήσης όλων των μέσων μεταφοράς, θα δημιουργήσει οικονομίες συγκέντρωσης, θα δημιουργήσει νέα απασχόληση και εισοδήματα. Η περιοχή θα πρέπει να διαθέτει πολύ καλή σύνδεση με τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, έτσι ώστε να έχει υψηλή προσβασιμότητα. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να βρίσκεται κοντά ή πάνω στον ΠΑΘΕ και κοντά σε κάποιο σταθμό (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας 2002, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005), δηλαδή να προηγηθεί μια ολοκληρωμένη και υπεύθυνη μελέτη χωροθέτησης του εμπορευματικού κέντρου Θεσσαλίας, ώστε να αποτελέσει ισχυρό και ανταγωνιστικό διαμετακομιστικό κέντρο, διαχέοντας τις αναπτυξιακές και πολλαπλασιαστικές ωφέλειες στις υπό μελέτη πόλεις, αλλά και σε ολόκληρη την περιφέρεια.

11. Προώθηση επενδυτικών συμπράξεων δήμων και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)

Το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ, σε συνδυασμό με την ύπαρξη στενοτήτων στα οικονομικά του δημοσίου και των ΟΤΑ, επιτάσσουν τη διεύρυνση της συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα σε μια σειρά από σχέδια και έργα, ειδικά στους τομείς του περιβάλλοντος, των υποδομών, του τουρισμού, των συγκοινωνιών κ.α.. Στόχος της δράσης είναι να προωθήσει τη συνεργασία των δήμων και άλλων φορέων-ιδιωτικού τομέα, μέσω κοινής δράσης, ή με τη μέθοδο της παραχώρησης σε έργα, όπως σταθμοί αυτοκινήτων, σχολεία, κτίρια ΠΘ και ΤΕΙ, υποδομές τουρισμού-πολιτισμού, περιβαλλοντικές και κοινωνικές υποδομές και δράσεις, μεταφορές, κ.α. (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

Πόλεις Συνοχής

Η κοινωνική συνοχή³³ αποτελεί ένα στοιχείο ανταγωνιστικότητας της σύγχρονης πόλης. Οι τέσσερις πόλεις μπορούν να εξετάσουν από κοινού, δράσεις για την καταπολέμηση της ανεργίας και του κοινωνικού αποκλεισμού. Οι θεσσαλικές πόλεις διαθέτουν ήδη, κάποιες δομές άσκησης κοινωνικής πολιτικής. Οι βασικότερες ενέργειες αφορούν στην καταπολέμηση της ανεργίας (και ειδικά νέων, γυναικών, και άνεργοι μεγαλύτερων ηλικιών) και του κοινωνικού αποκλεισμού (Τσιγγάνοι, ΑΜΕΑ, κ.α.) (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

³³ Ο αστικός έλεγχος δείχνει ότι σχεδόν όλες οι πόλεις με ποσοστό ανεργίας ίσο ή μεγαλύτερο του 10% περιλαμβάνουν ορισμένες περιοχές, στις οποίες το ποσοστό αυτό είναι τουλάχιστον διπλάσιο από το μέσο όρο της πόλης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το ποσοστό της ανεργίας φθάνει το 60% ή άνω. Στις υποβαθμισμένες περιοχές, η υψηλή ανεργία συνοδεύεται από επιπλέον υποβαθμιστικούς παράγοντες όσον αφορά την κατοικία, το περιβάλλον, την υγεία, την εκπαίδευση, τις δυνατότητες απασχόλησης και το ποσοστό εγκληματικότητας COM(2006)385.

1. Η ίδρυση ενός παρατηρητηρίου απασχόλησης που θα καταγράφει και θα μελετά τις εξελίξεις στην αγορά εργασίας και την απασχόληση στις τέσσερις πόλεις

Ένα από τα βασικά προβλήματα των πόλεων είναι η πλήρης έλλειψη στοιχείων που να αφορούν στην κατάσταση και τις προοπτικές της αγοράς εργασίας. Πέρα από την τυχόν καταγραφή των ανέργων από τον ΟΑΕΔ, δεν υπάρχει καμία άλλη συστηματική πληροφορία για το είδος της ζήτησης στην αγορά εργασίας, για τα προσόντα τα οποία πραγματικά απαιτούνται, ή για τα επαγγέλματα στα οποία υπάρχει περιορισμένη προσφορά. Επίσης, δεν υπάρχει καμία συστηματική καταγραφή των μελλοντικών αναγκών των επιχειρήσεων, έτσι ώστε να επικεντρώνονται σε αυτές τα προγράμματα κατάρτισης που υλοποιούνται. Η μέχρι τώρα πρακτική είναι τα προγράμματα κατάρτισης να προσδιορίζουν το περιεχόμενό τους ανεξάρτητα από τις ανάγκες της αγοράς και των επιχειρήσεων. Η ίδρυση ενός κοινού παρατηρητηρίου απασχόλησης για τις τέσσερις πόλεις και ενδεχομένως για τους τέσσερις νομούς θα συμβάλλει στην αντιμετώπιση αυτού του κεφαλαϊώδους ζητήματος. Το παρατηρητήριο θα καταγράφει μέσα από ειδικές έρευνες τα ισοζύγια στις τοπικές αγορές εργασίας ανά τομέα, όπως διαμορφώνονται μέσα από τις ανάγκες των επιχειρήσεων, τις τάσεις της τοπικής οικονομίας και τα χαρακτηριστικά της προσφοράς εργασίας και θα εντοπίζει κρίσιμες επαγγελματικές ειδικότητες, στις οποίες θα πρέπει να επικεντρωθούν οι πολιτικές κατάρτισης και απασχόλησης σε τοπικό επίπεδο.

2. Πιλοτικά προγράμματα αντιμετώπισης της ανεργίας

Οι συνήθειες πολιτικές αντιμετώπισης της ανεργίας και της φτώχειας, είτε έχουν επιδοματική φύση, είτε περνούν μέσα από προγράμματα κατάρτισης. Τα μεν προγράμματα επιδότησης της ανεργίας έχουν συνήθως προσωρινό ή μεσοπρόθεσμο χαρακτήρα και δεν αποτελούν μόνιμη λύση, τα δε προγράμματα κατάρτισης συνήθως αφορούν κάποια προσόντα τα οποία δεν εξασφαλίζουν απαραίτητα ικανοποιητική επαγγελματική προοπτική. Τα προτεινόμενα προγράμματα αντιμετώπισης της ανεργίας έχουν το καινοτομικό στοιχείο ότι, δεν εκπαιδεύουν τους ανέργους για να αναζητήσουν εργασία, αλλά για να ιδρύσουν επιχείρηση. Τα προγράμματα αυτά εφαρμόζονται κατά προτεραιότητα στις μειονεκτικές περιοχές της κάθε πόλης, όπου εντοπίζονται σημαντικοί θύλακες ανεργίας και επιχειρούν να εισάγουν σε αυτό τον πληθυσμό, στοιχεία επιχειρηματικότητας. Σκοπός των προγραμμάτων είναι μέσα από την εκπαιδευτική διαδικασία και αξιοποιώντας τις πληροφορίες του παρατηρητηρίου απασχόλησης, να κατευθύνει τους νέους είτε ατομικά, είτε συλλογικά προς βιώσιμες επιχειρηματικές δραστηριότητες, των οποίων να χρηματοδοτεί τα επιχειρηματικά σχέδια και τις δαπάνες έναρξης, αξιοποιώντας ταυτόχρονα τις πρόνοιες του αναπτυξιακού νόμου και του τραπεζικού συστήματος. Τα παραδοτέα του προγράμματος αυτού δεν θα είναι καταρτισμένοι νέοι οι οποίοι αναζητούν εργασία, αλλά θα είναι νέες επιχειρήσεις σε αντικείμενα που έχουν προσδιοριστεί από τις έρευνες του παρατηρητηρίου και τα ενδιαφέροντα των καταρτιζόμενων.

3. Πρόγραμμα ολοκληρωμένης ένταξης των Τσιγγάνων στον αστικό και κοινωνικό ιστό

Οι Τσιγγάνοι είναι συνήθως εγκατεστημένοι ομαδικά στις παρυφές των πόλεων, σε περιοχές οι οποίες δεν έχουν ενταχθεί στο πολεοδομικό σχέδιο και συχνά διαμένουν σε κατοικίες, οι οποίες δεν είναι νόμιμες. Η περιοχή κατοικίας τους συνήθως δεν διαθέτει βασικές αστικές υποδομές, ενώ ταυτόχρονα είναι δύσκολη η πρόσβασή τους σε κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές. Επιπρόσθετα, οι τσιγγάνοι είναι ως επί το πλείστον πλανόδιοι έμποροι με μεγάλα διαστήματα απουσίας από την περιοχή εγκατάστασης μεγάλου μέρους, ή του συνόλου των οικογενειών. Το προτεινόμενο μέτρο αποσκοπεί στην ολοκληρωμένη ένταξη των τσιγγάνων στον αστικό ιστό με μια σειρά από καθοριστικές παρεμβάσεις. Αυτές περιλαμβάνουν την εκπόνηση των πολεοδομικών μελετών για την ένταξη των περιοχών κατοικίας στο σχέδιο πόλης, την παροχή βασικών υποδομών, τη δημιουργία πολιτιστικών υποδομών και την επαγγελματική κατάρτιση των νέων στις σύγχρονες μορφές εμπορικών δραστηριοτήτων. Μία από αυτές είναι και η ανακύκλωση απορριμμάτων, η οποία συνδέεται άμεσα με την περιβαλλοντική προστασία. Στόχος της δράσης είναι η εκπαίδευση και απασχόληση αθίγγανων στον τομέα της ανακύκλωσης, ώστε να αναπτύξουν με πιο συστηματικό τρόπο μια δραστηριότητα την οποία ήδη ασκούν άτυπα. Η δράση αναμένεται να δημιουργήσει τόσο κοινωνικά, όσο και περιβαλλοντικά οφέλη. Θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας, θα βοηθήσει στην κοινωνική ένταξη των τσιγγάνων και θα αναβαθμίσει την προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

4. Σχεδιασμός και εφαρμογή Τοπικών Σχεδίων Κοινωνικής Ένταξης με ανάπτυξη ολοκληρωμένων προγραμμάτων για τις ευάλωτες ομάδες, που θα εξασφαλίζουν αξιοπρεπείς συνθήκες στέγασης και διαβίωσης, την κοινωνική ένταξη και την πρόσβασή τους στην αγορά εργασίας

Οι πολιτικές κοινωνικής ενσωμάτωσης θα ήταν καλό να διατυπώνονται και να παρακολουθούνται από ένα πρόγραμμα ολοκληρωμένο. Δημιουργία Τοπικών σχεδίων Κοινωνικής ένταξης να γίνονται με βάση τα δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της εκάστοτε πόλης του αστικού συστήματος (ανταλλαγή εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.λπ. για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα). Αρχικά, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια βάση δεδομένων και μια διαδικασία καταγραφής των ειδικών κοινωνικών ομάδων στις πόλεις και αποτύπωσης των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Σκοπός της δράσης είναι η ανάπτυξη ολοκληρωμένων προγραμμάτων για τις ευάλωτες ομάδες, που θα εξασφαλίζουν αξιοπρεπείς συνθήκες στέγασης και διαβίωσης, την κοινωνική ένταξη και την πρόσβασή τους στην αγορά εργασίας. Ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί επίσης στην ενίσχυση και επέκταση της λειτουργίας δομών κατάρτισης και απασχόλησης των ατόμων με αναπηρίες. Η ευκολότερη πρόσβαση των ομάδων αυτών στην αγορά εργασίας. Οι ομάδες αυτές του πληθυσμού χρειάζονται μια προσεκτική προσέγγιση λόγω της ιδιομορφίας των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν.

5. Ενίσχυση επιχειρήσεων κοινωνικής οικονομίας και γυναικείας επιχειρηματικότητας

Η κοινωνική οικονομία αποτελεί ένα νέο πεδίο για την άσκηση πολιτικής ενίσχυσης της απασχόλησης με προοπτικές ανάπτυξης στο μέλλον. Η δράση στοχεύει στην ενίσχυση της έρευνας και στη δημιουργία τοπικών ή/και περιφερειακών φορέων στήριξης της κοινωνικής οικονομίας (π.χ. στους τομείς νοσοκομειακής περίθαλψης, υπηρεσιών μέριμνας, υπηρεσιών συντήρησης και φύλαξης σχολείων, ασφαλιστικών υπηρεσιών, υπηρεσιών πολιτισμού και αθλητισμού, περιβαλλοντικών υπηρεσιών, εναλλακτικού τουρισμού κ.α.) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

6. Ίδρυση Ταμείου Φτώχειας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης

Η ίδρυση ταμείου φτώχειας και κοινωνικής αλληλεγγύης θεωρείται μια πολύ σημαντική δράση, που έχει τη δυνατότητα και τις προϋποθέσεις να λειτουργήσει αποτελεσματικά και σε τοπικό επίπεδο. Μπορεί να εντάσσεται σε μια δημόσια υπηρεσία, ή να αποτελεί αυτόνομο ΝΠΔΔ. Η χρηματοδότησή του θα μπορεί να προέρχεται από δημόσιους φορείς και οργανισμούς (λ.χ. ένα ποσοστό από δημοτικά τέλη), από ιδιωτικούς φορείς και επιχειρήσεις, από ΜΚΟ, καθώς και από τους ίδιους τους πολίτες των πόλεων (σε εθελοντική βάση), αφού ένα σημαντικό ποσοστό συμπολιτών μας αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού. Έτσι, μια κοινωνικά δίκαιη πόλη θα ατενίζει το μέλλον με μεγαλύτερη σιγουριά, καθώς θα μειώνονται στο έδαφός της, στοιχεία κοινωνικής και οικονομικής υποβάθμισης, εγκληματικότητας και όλων των παρεπομένων που προέρχονται από τη φτώχεια. Κι αυτό αφορά όλα τα κοινωνικά και οικονομικά στρώματα που απαρτίζουν την πόλη (πολίτες, επιχειρήσεις, δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί).

Ασφαλείς Πόλεις

Αποτελεί πια αναμφισβήτητο γεγονός ότι, το αίσθημα ανασφάλειας είναι έντονο στους κατοίκους των ευρωπαϊκών πόλεων και αναμένεται σύντομα να μετεξελιχθεί σε νευραλγικής σημασίας κοινωνικό φαινόμενο, το οποίο αναπόφευκτα θα διαδοθεί με ταχείς ρυθμούς και στις ελληνικές πόλεις. Η ασφάλεια μιας περιοχής αποτελεί ένα από τα βασικά κριτήρια επιλογής της πόλης, όπου κάποιος θα ζήσει, θα εργασθεί, θα επενδύσει, ή απλά θα επισκεφθεί σαν περιηγητής. Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οργανισμοί βασίζονται σημαντικές αποφάσεις των επενδύσεών τους, όλο και περισσότερο στους δείκτες ασφάλειας/μη επικινδυνότητας μιας πόλης. Οι δείκτες αυτοί διαμορφώνουν σε διεθνές επίπεδο, άμεσα πολλά οικονομικά μεγέθη (λ.χ. τιμές των πάσης φύσεως ασφαλιστηρίων) και οικονομικές δραστηριότητες (λ.χ. τουρισμός) σε μια περιοχή και έμμεσα, το συνολικό κόστος ζωής. Το συνολικό κόστος ζωής εξαρτάται άμεσα και από τη δυνατότητα ακριβούς πρόβλεψης και αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστάσεων φυσικών και τεχνολογικών κινδύνων ή/και καταστροφών. Είναι λοιπόν, πλήρως αιτιολογημένη η διάθεση των πόλεων να εμπλακούν άμεσα στα προβλήματα ασφάλειας των πόλεών τους, η οποία προφανώς συνάδει με τον πρωταγωνιστικό τους ρόλο, τόσο στην προσπάθεια αύξησης της ποιότητας της ζωής στην πόλη τους, όσο και στην προσέλκυση επενδυτών. Οι δράσεις για την ασφάλεια των θεσσαλικών πόλεων θα βασίζονται στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη επιχειρησιακών δομών

και δράσεων (ευρεία χρήση υψηλής τεχνολογίας πληροφοριακών συστημάτων) (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

1. Διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων και κρίσεων

Το μέτρο προσβλέπει στον εκσυγχρονισμό της πολιτικής προστασίας από φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές στο επίπεδο του Δήμου. Στόχος είναι η αύξηση της ικανότητας πρόληψης και μείωσης καταστροφών, αντιμετώπισης των έκτακτων αναγκών και ανάκαμψης, αποκατάστασης και ανασυγκρότησης με τη βοήθεια ενός πληροφοριακού συστήματος που θα εστιάζεται στην ασφαλή, άμεση και ακριβή διαχείριση της πληροφορίας και θα βασίζεται τόσο σε σύγχρονες τεχνικές και εργαλεία συνεργασιμότητας μέσω διαδικτύου (ή/και ιδεατού ιδιωτικού δικτύου), όσο και σε τεχνικές δορυφορικής τηλεπισκόπησης και ανάλυσης εικόνων. Προβλέπει το σχεδιασμό, τη δημιουργία και την πιλοτική λειτουργία ενός Συστήματος Υποστήριξης Λήψης Αποφάσεων, το οποίο θα λειτουργεί σε πραγματικό χρόνο και θα αποτελεί μια πλατφόρμα εργαλείων, για τη βελτιστοποίηση των αποφάσεων και των λειτουργιών, για μια σειρά ενεργειών όπως: Εκκένωση περιοχών μετά από μεγάλης έκτασης συμβάν, Κατανομή εργασιών μεταξύ των διαθέσιμων ανθρωπίνων πόρων, Υπόδειξη των βέλτιστων δρομολογίων μετακίνησης εφοδίων και ανθρώπων, Αξιοποίηση διαθέσιμων δεδομένων παρελθούσης εμπειρίας και βέλτιστων πρακτικών, Καταγραφή, επικαιροποίηση και απεικόνιση σε πραγματικό χρόνο του διαθέσιμου εξοπλισμού.

2. Πολεοδομικός σχεδιασμός με γνώμονα την ασφάλεια των πολιτών

Προβλέπει τη δημιουργία, με τη βοήθεια της ψηφιακής τεχνολογίας, μιας πλατφόρμας για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό και οργάνωση των πόλεων, με βάση την ασφάλεια των πολιτών τους. Στόχος είναι παρεμβάσεις τόσο σε θέματα αποφυγής δημιουργίας «τόπων πηγής φόβου», όσο και σε θέματα κατασκευών αποτροπής της διάδοσης του φόβου.

3. Επένδυση στην αύξηση του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών

Προβλέπει τη δημιουργία ενός πληροφορικού συστήματος άμεσης, αλλά και σε βάθος χρόνου ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας των πολιτών με έμφαση στην εκπαίδευση.

4. Δημιουργία Παρατηρητηρίου Αντιμετώπισης Καταστροφών

Προβλέπει την παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών στους φορείς χάραξης και άσκησης πολιτικής, στους φορείς πολιτικής προστασίας, στην επιστημονική κοινότητα, στους επαγγελματικούς φορείς, στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και στο ευρύτερο κοινό. Παράλληλα, θα γεφυρώνει το κενό μεταξύ έρευνας και πρακτικής εφαρμογής στα θέματα πολιτικής προστασίας, θα αξιοποιεί χρηματοδοτικά εργαλεία και ερευνητικά προγράμματα που υποβοηθούν την πολιτική προστασία και τη βελτίωση ασφάλειας και προστασίας της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης από ανθρωπογενείς και φυσικές καταστροφές.

Οι ενέργειες αυτές θα βασιστούν σε πρότυπα και μεθόδους που είναι διεθνώς διαδεδομένες. Θα επικεντρωθούν στην επανάχρηση πρόσφατων αποτελεσμάτων και αναδυομένων τεχνολογιών στην Ευρώπη και όχι μόνον. Τέλος θα εστιάζουν στη συνεργασία τόσο μεταξύ των Θεσσαλικών πόλεων, των Νομαρχιακών Αρχών και της Περιφέρειας όσο και με κάθε άλλον Εθνικό οργανισμό σχετιζόμενο με την ασφάλεια των πόλεων μας (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

Πόλεις Δικτύωσης

Στην εποχή της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και ενοποίησης, και της πλήρους διεθνοποίησης των οικονομιών, οι πόλεις δικτυώνονται και συνεργάζονται όλο και περισσότερο, προκειμένου να αντιμετωπίσουν κοινά προβλήματα (αστικής ανάπτυξης, διαχείρισης ενέργειας, κυκλοφορίας κ.α.) και να μεγιστοποιήσουν την αναπτυξιακή τους δυναμική (συμπληρωματικότητα λειτουργιών με τη μορφή διπόλων κ.λπ.). Η ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών και τεχνογνωσίας μεταξύ πόλεων διαφόρων γεωγραφικών επιπέδων (τοπικό, περιφερειακό, Κοινοτικό και διεθνές), έχει αποδειχθεί ιδιαίτερος ευεργετική για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, μέσα σ' ένα πνεύμα αλληλεγγύης και συνεργασίας. Αυτή η δικτύωση και συνεργασία των πόλεων σε διάφορους τομείς (κοινωνικούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς) μεγιστοποιεί την αναπτυξιακή αποτελεσματικότητά τους στο όλο και περισσότερο ανταγωνιστικό περιβάλλον, και διαχέει τις αναπτυξιακές και πολλαπλασιαστικές ωφέλειες στις ίδιες τις πόλεις, αλλά και στις περιφέρειες στις οποίες εντάσσονται.

1. Προώθηση συνεργασιών μεταξύ των θεσσαλικών πρωτευουσών, καθώς και με άλλες πόλεις της Θεσσαλίας και συμμετοχή σε διαπεριφερειακά και διεθνή θεματικά δίκτυα

Πρώτος στόχος της δράσης είναι να ενισχυθούν περαιτέρω οι διαδημοτικές συνεργασίες στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε μια σειρά από ζητήματα, όπως του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, της προστασίας του περιβάλλοντος, του σχεδιασμού των υποδομών και των μεταφορών, της δημιουργίας διαδημοτικών επιχειρήσεων και οργανισμών κ.α.. Ένας επιπλέον στόχος της δράσης είναι η δημιουργία μιας σειράς θεματικών δικτύων μεταξύ των θεσσαλικών πόλεων, ώστε να υπάρξει ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας, κοινός σχεδιασμός, κοινή διεκδίκηση, κοινή ανάδειξη και προβολή, δημιουργία περιφερειακής συνείδησης κ.α.. Τέτοια δίκτυα θα μπορούσαν να αναπτυχθούν π.χ. μεταξύ των τεσσάρων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, των μεγάλων δήμων της περιφέρειας, εξειδικευμένων οργανισμών (π.χ. δημοτικών επιχειρήσεων, μουσείων), συνεταιρισμών, επιμελητηρίων, ερευνητικών μονάδων, επιχειρήσεων κ.α.. Συμπληρωματικός στόχος της δράσης είναι η συμμετοχή των πόλεων σε διεθνή αστικά δίκτυα, καθώς και η εντατικοποίηση των διμερών σχέσεων με μια σειρά από πόλεις της αλλοδαπής. Επίσης, υπάρχουν μια σειρά από υποδομές της περιοχής, οι οποίες ενώ έχουν διεθνή χαρακτήρα υστερούν στην αξιοποίησή τους.

2. Ενίσχυση διπόλων Βόλου-Λάρισας και Καρδίτσας-Τρικάλων

Το χωροταξικό σχέδιο της Περιφέρειας προβλέπει την ανάδειξη των διπόλων Λάρισας – Βόλου και Καρδίτσας – Τρικάλων. Στόχος της δράσης είναι η εφαρμογή σχεδίων

για τη χωρική και οικονομική οργάνωση και διαχείριση των διπόλων Βόλου-Λάρισας και Καρδίτσας-Τρικάλων. Το παράδειγμα της διεκδίκησης των Μεσογειακών Αγώνων δύναται να επεκταθεί και σε άλλα έργα (π.χ. Εμπορευματικό Κέντρο, αεροδρόμια, μεταφορικές συνδέσεις, Πανεπιστήμιο κ.α.) (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005).

10.3 Οι Επιπτώσεις των Πολιτικών Ανάπτυξης-Δράσεων

Μετά από μια γενική επισκόπηση των δράσεων που υιοθετούνται για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη των αστικών κέντρων της Θεσσαλίας, προκύπτει ότι διαθέτουν ένα σύνολο χαρακτηριστικών και ιδιοτήτων, το οποίο συμβάλλει στην αναβάθμιση των ποιοτικών χαρακτηριστικών των εν λόγω πόλεων και στη διαμόρφωση εκείνων των συνθηκών, που επιτρέπουν μακροπρόθεσμα μια βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη στο νέο ευρωπαϊκό και διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Οι πολιτικές ανάπτυξης επικεντρώνονται στις πρωτεύουσες των θεσσαλικών νομών, δηλαδή στο πιο δυναμικό (εμφάνιση οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης κ.α.) και πυκνοκατοικημένο τμήμα της περιφέρειας. Επιδιώκουν να βελτιώσουν τις προοπτικές ανάπτυξης και την ποιότητα ζωής ενός κρίσιμου πληθυσμιακού μεγέθους, με ιδιαίτερη σημασία για τα δεδομένα της ελληνικής περιφέρειας. Η επιτυχής εφαρμογή τους θα λειτουργήσει με ένα συμπληρωματικό τρόπο με τις αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ, θα ενδυναμώσει τους σημαντικότερους μηχανισμούς ανάπτυξης της Θεσσαλίας και θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της, καθώς και της προσπάθειας σύγκλισης με το μέσο όρο της ΕΕ.

Ένα σημαντικό μέρος των προτεινόμενων πολιτικών ανάπτυξης χαρακτηρίζεται από καινοτομία και δύναται να λειτουργήσει ως καταλύτης, για την απελευθέρωση και αποδέσμευση ενός λανθάνοντος αναπτυξιακού δυναμικού, το οποίο δεν βρίσκει διέξοδο στις «παραδοσιακές» παρεμβάσεις και πολιτικές. Οι καινοτόμες αυτές ιδέες και δράσεις δύνανται να συμβάλλουν σε μια δημιουργική αναζήτηση νέων μηχανισμών και νέων σχέσεων στο περιφερειακό παραγωγικό σύστημα (με έντονες τάσεις ψηφιοποίησης και διεθνοποίησης – δράσεις προς μια «οικονομία γνώσης και πληροφορίας»), οι οποίοι να αξιοποιούν τα πλέον προωθημένα τμήματα των ακαδημαϊκών και ερευνητικών υποδομών του.

Οι εν λόγω δράσεις χαρακτηρίζονται από μια πολυδιάστατη αντιμετώπιση των αναπτυξιακών προβλημάτων των πόλεων, καθώς και από το μέγιστο βαθμό συνάφειας με τις σύγχρονες αναπτυξιακές πολιτικές εθνικού (ΠΕΠΘ, ΕΣΠΑ) και ευρωπαϊκού επιπέδου (Στρατηγική Λισσαβόνας, Γκέτεμποργκ, ΣΚΓΚ).

Η πρωτοτυπία αυτού του αναπτυξιακού προγράμματος έγκειται στο ότι, ενώνει για πρώτη φορά σε έναν κοινό αναπτυξιακό στόχο τους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης των τεσσάρων πρωτευουσών των θεσσαλικών νομών, καθώς και τους παραγωγικούς και επιστημονικούς φορείς της Θεσσαλίας, αλλά και ένα πλέγμα σημαντικών ερευνητικών και παραγωγικών φορέων εθνικής εμβέλειας. Ξεπερνώντας την παράδοση των αντιπαραθέσεων και των κοινωνικών αντιθέσεων, οι τέσσερις πόλεις συνενώνουν τις δυνάμεις τους, αναγνωρίζοντας τα πλεονεκτήματα της συνεργασίας προς ένα κοινό σκοπό. Επιπρόσθετα, ως μια επιπλέον πρωτοτυπία για τα ελληνικά δεδομένα, αποτελεί η συνεργασία που συμπεριλαμβάνει εκτός από τους παραγωγικούς φορείς και ένα σημαντικό σύνολο

εξειδικευμένων επιστημονικών και ερευνητικών φορέων, εφαρμόζοντας την πρακτική των ανεπτυγμένων περιφερειών της ΕΕ.

Τέλος, όπως διαπιστώθηκε και από την ανάλυση, οι τέσσερις θεσσαλικές πόλεις αποκλίνουν ή απέχουν σε μια σειρά τομείς και επιδόσεις από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη). Συγχρόνως, στον αστικό ιστό των πόλεων αυτών εντοπίζονται αστικές περιοχές με έντονα στοιχεία υποβάθμισης, τα οποία προέρχονται από την κοινωνική τους διαστρωμάτωση, τις συνθήκες διαβίωσης, καθώς και τις προσβάσεις τις οποίες διαθέτει ο τοπικός πληθυσμός σε υπηρεσίες και υποδομές. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το πρόβλημα της υποβάθμισης συγκεκριμένων περιοχών (θύλακες) συνδέεται και εντείνεται από την ύπαρξη τσιγγάνων, ή άλλων μειονοτήτων και αναδεικνύονται έτσι, οι πολυδιάστατες εκφάνσεις για την αντιμετώπισή του. Αυτά τα χαρακτηριστικά των θεσσαλικών πόλεων (αποκλίσεις από τις επιδόσεις των μητροπολιτικών αστικών κέντρων της χώρας και οι έντονες –σε ορισμένες περιπτώσεις- κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές ανισότητες εντός του αστικού ιστού τους) στοιχειοθετούν ένα πλαίσιο μειονεκτικότητας, το οποίο επιβάλλει τη συντονισμένη παρέμβαση (με έμφαση και επικέντρωση σε περιοχές με ιδιαίτερα μειονεκτικά χαρακτηριστικά) των προτεινόμενων πολιτικών ανάπτυξης (ΠΚΣΑΑΘ, 2007).

11. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι πόλεις συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και αποτελούν έτσι, τους υποδοχείς των αλλαγών που φέρνει η τεχνολογική πρόοδος και η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου στο σύνολο των οικονομιών τους. Αν αναλογιστούμε επίσης, ότι το 80% περίπου των πολιτών της ΕΕ κατοικούν σε πόλεις, κι ότι περί τα $\frac{3}{4}$ του ΑΕΠ της Ένωσης παράγεται στις εν λόγω περιοχές, μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε τη σημασία που διαδραματίζουν οι πόλεις στο παγκόσμιο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον.

Η έννοια των αστικών δικτύων και των δικτύων συνεργασίας τα τελευταία χρόνια έχει λάβει μια βαρύνουσα σημασία σε παγκόσμιο επίπεδο. Και αυτό, γιατί έχει γίνει κοινή πεποίθηση ότι, η συνεργασία και συμπληρωματικότητα μεταξύ των πόλεων μπορεί να συνεισφέρει στην περιφερειακή ανάπτυξη και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων (με όλα τα αναπτυξιακά συνεπακόλουθα - καλύτερο βιοτικό επίπεδο, πιο εξωστρεφή οικονομικό προσανατολισμό, αύξηση ελκυστικότητας για επενδύσεις και εγκατάστασης ανθρώπινου δυναμικού κ.λπ.), μέσω ανταλλαγής ιδεών, εμπειριών, τεχνογνωσίας κ.α., όπως και στη βελτίωση του φάσματος των προσφερόμενων υπηρεσιών, που προσφέρει η εν λόγω συμπληρωματικότητα. Έτσι, η συνεργασία των πόλεων σε διάφορα χωρικά επίπεδα (περιφερειακό, εθνικό, διεθνικό, Κοινοτικό) και σε διάφορους τομείς (οικονομία, πολιτισμός, κοινωνικές υποδομές κ.λπ.) θα αυξήσει την αναπτυξιακή τους δυναμική, μεγιστοποιώντας τη σημασία των πλεονεκτημάτων τους και αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικότερα τα κοινά τους προβλήματα.

Ύστερα από μακροχρόνιες διαβουλεύσεις και συναντήσεις μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, κρατών, ΜΚΟ, οικονομικών και κοινωνικών εταίρων κ.α., αλλά και της γενικότερης ευαισθητοποίησης των ανθρώπων για την προστασία του περιβάλλοντος (του οποίου η φέρουσα ικανότητα απειλείται με άμεσο αποτέλεσμα τον περιορισμό των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των πόλεων και της εκάστοτε περιοχής) στο οποίο ζουν (φυσικό και δομημένο), έχουν τεθεί ορισμένες βασικές αρχές για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ειδικότερα, για τις πόλεις προωθείται ο περιορισμός της αστικής διάχυσης -που κατατρώγει φυσικούς πόρους και αυξάνονται τα επίπεδα ρύπανσης και κατανάλωσης ενέργειας-, η επίτευξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής -όπου ειδικά στις πόλεις υφίστανται εντοπισμένοι χωρικοί θύλακες κοινωνικής και οικονομικής υποβάθμισης και γενικότερων ανισοτήτων εντός του ιδίου αστικού χώρου, γεγονός που δεν συνάδει με ανθρωπιστικά κριτήρια στον 21^ο αιώνα και πλήττει ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητα των ίδιων των πόλεων-, ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον -με έμφαση στην εξοικονόμηση ύδατος, ενέργειας και φυσικών πόρων και την καταπολέμηση της εντεινόμενης ρύπανσης (ατμοσφαιρική, ηχητική κ.λπ.)- και τέλος, οι βιώσιμες αστικές μεταφορές, με έμφαση στη σύζευξη σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών για εξορθολογισμό των μετακινήσεων και την προώθηση φιλικότερων και καθαρότερων μέσων μεταφοράς.

Όλα τα παραπάνω διαμορφώνουν το πλαίσιο, με βάση το οποίο μελετάται η ολοκληρωμένη ανάπτυξη του αστικού συστήματος Θεσσαλίας. Πιο συγκεκριμένα, οι αρχές

και δράσεις για μια πραγματική βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη υιοθετούνται στην παρούσα εργασία.

Το μακροοικονομικό περιβάλλον στο οποίο εντάσσεται το υπό μελέτη αστικό σύστημα, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει ένα σύνολο ευκαιριών και δυνατοτήτων από τη μία, αλλά από την άλλη «κρύβει» μια σειρά από κινδύνους και απειλές. Η χώρα σ' αυτό το χρονικό διάστημα εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης του ΑΕΠκκ, συγκλίνοντας προς το μέσο όρο του ΑΕΠκκ της ΕΕ. Από την άλλη όμως, τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της κυμαίνονται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες), υπονομεύοντας μέσο και μακροπρόθεσμα την αναπτυξιακή δυναμική της χώρας (απαιτείται άμεση και ταχεία αναδιάρθρωση της οικονομίας, εισαγωγή ΤΠΕ για αύξηση της παραγωγικότητας, ποιότητα αγαθών και υπηρεσιών και διακριτή ταυτότητα κ.λπ.). Η περιφέρεια Θεσσαλίας, αν και εμφανίζει μικρότερο ΑΕΠκκ από τον αντίστοιχο μέσο όρο της χώρας, εντούτοις τα τελευταία χρόνια συγκλίνει προς το εν λόγω εθνικό μέγεθος. Έτσι, καθίσταται σαφές ότι, το μείγμα πολιτικής πρέπει να διαφοροποιηθεί, προκειμένου το μακροοικονομικό περιβάλλον να κινείται σε ευνοϊκότερα πλαίσια και να μεγιστοποιηθεί η αναπτυξιακή δυναμική του αστικού συστήματος και κατ' επέκταση, της περιφέρειας και της χώρας συνολικά.

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του θεσσαλικού αστικού συστήματος πραγματοποιήθηκε σ' ένα σύνολο βασικών τομέων (χωροταξικά, δημογραφικά, κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, υποδομές κ.α.), που επηρεάζουν καίρια την αναπτυξιακή δυναμική του συστήματος, καθώς και σε διάφορα χωρικά επίπεδα (πόλη, δίπολο, αστικό σύστημα, νομός όπου δεν υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα σε επίπεδο πόλης), προκειμένου να εντοπίσουμε δυνητικές συμπληρωματικότητες και δικτυώσεις, που μέσα από ένα πλαίσιο αλληλεγγύης και συνεργασίας θα απογειώσει τη δυναμική του υπό μελέτη αστικού συστήματος. Στη συνέχεια, εκτός από τη μεταξύ τους σύγκριση, παρατέθηκαν και στοιχεία από τα δύο μητροπολιτικά αστικά κέντρα της χώρας (Π.Σ. Αθηνών, Π.Σ. Θεσσαλονίκης), προκειμένου να διαπιστωθεί το επίπεδο διαφορών και ανισοτήτων μεταξύ του θεσσαλικού αστικού συστήματος και των μητροπολιτικών αυτών κέντρων. Αν και από την ανάλυση παρατηρούμε ότι το αστικό σύστημα διαθέτει ένα σύνολο τομέων ισχυρού αναπτυξιακού δυναμικού (ανθρώπινο δυναμικό υψηλής ποιότητας, υψηλή ποιότητα και ποσότητα αστικών υποδομών, διακριτή τουριστική ταυτότητα, αγαθών κ.λπ.), εντούτοις υπολείπεται των δύο μητροπολιτικών αστικών κέντρων, και διαπιστώνεται ότι απαιτούνται ακόμη περισσότερα βήματα, προκειμένου να συγκλίνουν προς αυτά, ειδάλλως η μείωση της ανταγωνιστικότητας και ελκυστικότητας των θεσσαλικών πόλεων πρέπει να θεωρείται δεδομένη, με όλες τις συνοδευόμενες αναπτυξιακές «παρενέργειες» (μείωση επιπέδων ευημερίας, απασχόλησης, εισοδημάτων, περαιτέρω απορρόφηση επενδύσεων από Αθήνα και Θεσσαλονίκη κ.α.).

Με βάση την ανάλυση παρουσιάστηκαν τα εγγενή πλεονεκτήματα που χαρακτηρίζουν το αστικό σύστημα, καθώς και οι ευκαιρίες που λαμβάνουν χώρα στη παρούσα χρονική συγκυρία από το εξωτερικό περιβάλλον (Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, Διεθνοποίηση, ΕΕ-πόροι κ.α.), η αξιοποίηση των οποίων με τον προσφορότερο τρόπο, θα

δώσει μια άλλη αναπτυξιακή δυναμική στο αστικό σύστημα, με ταυτόχρονες αναπτυξιακές επιδράσεις (διάχυση) σε ολόκληρη την περιφέρεια. Από την άλλη, τα τοπικά μειονεκτήματα που χαρακτηρίζουν το εν λόγω αστικό σύστημα (σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην παραγωγική συγκρότηση, έλλειψη σαφών πολιτικών προσέλευσης επενδύσεων, ανθρώπινου δυναμικού και επισκεπτών, προβλήματα κοινωνικοοικονομικής συνοχής κ.λπ.), καθώς και οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται από το εξωτερικό περιβάλλον (ανταγωνισμός πόλεων για προσέλκυση επενδύσεων και υψηλής ποιότητας ανθρώπινου δυναμικού, περιορισμός και μετατόπιση Κοινοτικών πόρων κ.α.), πρέπει να αντιμετωπιστούν με τον αποτελεσματικότερο τρόπο, ώστε να μην επέλθει απώλεια ανταγωνιστικότητας και επιπέδων ευημερίας στην περιοχή μελέτης.

Η διαμόρφωση και υιοθέτηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στοχεύει στο να δώσει ένα διακριτό ρόλο και ταυτότητα στο αστικό σύστημα. Η αναδιάρθρωση της οικονομίας, ο εξωστρεφής προσανατολισμός της παραγωγικής βάσης, το βιώσιμο αστικό περιβάλλον χωρίς φαινόμενα διάσπασης της κοινωνικής συνοχής και η διεθνοποίηση της παραγωγής αποτελούν διακριτούς στόχους, για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και των επιπέδων ευημερίας των πόλεων του αστικού συστήματος. Οι αντίστοιχες δράσεις που προωθούνται για την υλοποίηση των αναπτυξιακών στόχων του αστικού συστήματος, σε συνδυασμό με ένα σύνολο πλεονεκτημάτων που συνοδεύουν τις πόλεις αυτού του μεγέθους (επάρκεια αστικής γης σε χαμηλότερο κόστος, καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, απουσία οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων, εντονότερη αίσθηση κοινωνικής ταυτότητας και γενικά καλύτερη ποιότητα ζωής), καθώς και οι αντιοικονομίες συγκέντρωσης (ως προς τη βιομηχανία και τον κορεσμό των υποδομών) που εμφανίζονται στις μητροπολιτικές περιοχές, διαμορφώνουν θετικές προοπτικές ως προς την προσέλκυση επενδύσεων και υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού από την εν λόγω κατηγορία πόλεων.

Παρά τις θετικές προοπτικές που παρουσιάζονται για το εν λόγω αστικό σύστημα, δεν πρέπει να αγνοηθεί σε καμιά περίπτωση, η ύπαρξη μιας ενδοχώρας, η οποία βρίσκεται σε άμεση συνέργεια με τις θεσσαλικές πόλεις της περιφέρειας. Έτσι, το κλειδί για την περαιτέρω ανάπτυξη του θεσσαλικού αστικού συστήματος και ολόκληρης της περιφέρειας, είναι η εταιρική σχέση πόλης – υπαίθρου, μεγιστοποιώντας τα αναπτυξιακά αποτελέσματα και ελαχιστοποιώντας τις «αναπτυξιακές παρενέργειες», όπως η αγροτική έξοδος σημαντικού τμήματος πληθυσμού προς τα αστικά κέντρα κ.ο.κ..

Η παρούσα εργασία λοιπόν, προσπαθεί να μελετήσει κατά ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τις θεσσαλικές πόλεις και σε διάφορους συνδυασμούς δικτυώσεων (δίπολα, σύστημα), ώστε να τεθούν οι βάσεις πάνω στις οποίες μια ολοκληρωμένη αστική στρατηγική ισόρροπης ανάπτυξης μπορεί να δομηθεί. Όπως έχει επανειλημμένως αναφερθεί, κάθε πόλη αποτελεί και μια διαφορετική περίπτωση. Αυτό συμβαίνει και στην περίπτωση των θεσσαλικών πόλεων. Ωστόσο, παρατηρούνται και ορισμένες κοινές τάσεις μεταξύ τους, όπως η πληθυσμιακή αύξηση και η οικονομική βελτίωση (σε όρους ΑΕΠ).

Έτσι, η στρατηγική ανάπτυξης των πόλεων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της την εμπειρία (επιτυχίες και αποτυχίες) και τη γνώση των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων αφενός, και αφετέρου, να διαμορφώσει μια πραγματικά ρεαλιστική στρατηγική, η οποία να στηρίζεται σε

υπαρκτά και δυναμικά πλεονεκτήματα της εκάστοτε πόλης και να προσδιορίζει συγκεκριμένους στόχους και πολιτικές ανάπτυξης. Επομένως, σε ένα γενικό-στρατηγικό επίπεδο, και για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων (που προαναφέρθηκαν), οφείλουν οι θεσσαλικές πόλεις να υιοθετήσουν κοινές στρατηγικές ανάπτυξης, που να μπορούν να εφαρμοστούν στις εν λόγω πόλεις, ύστερα και από τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών τους, τοποθετώντας σε μια νέα δυναμικότερη αναπτυξιακή πορεία το όλο αστικό σύστημα, αλλά και την ευρύτερη περιφέρεια. Σε υποκείμενα επίπεδα όμως, δεν μπορούν να έχουν όλες οι πόλεις την ίδια στρατηγική ανάπτυξης. Η κάθε μία θα πρέπει να επιλέξει τη δική της πορεία στηριγμένη στις δικές της δυνατότητες και πλεονεκτήματα, καθώς και τις εμπειρίες που έχει αποκομίσει κατά την ιστορική της διαδρομή, κάνοντας τις δικές της επιλογές: που θα επενδύσει, σε τι θα εξειδικευτεί, τι θέλει να προσελκύσει, πως ελπίζει να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και σε ποιους τομείς (Παυλέας, Αρβανιτίδης, Πετράκος 2007). Σε αυτό το πλαίσιο οι θεσσαλικές πόλεις, ως διακριτές οντότητες και σε άμεση συνεργασία-δικτύωση μεταξύ τους, αλλά και με άλλες πόλεις σε διάφορα χωρικά επίπεδα (εθνικό, Κοινοτικό κ.α.), καλούνται υπό τις νέες συνθήκες της παγκοσμιοποίησης και ολοκλήρωσης των οικονομιών να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, όχι μόνο στον εθνικό, αλλά και στο διεθνή χώρο. Έτσι, προσδοκάται η αναβάθμιση των πόλεων στην παγκόσμια ιεραρχία του αστικού συστήματος με διακριτό ρόλο, ειδικά τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας και ευημερίας θα υποβαθμιστούν περαιτέρω, με όλες τις συνοδευόμενες συνέπειες (χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων τους, μείωση ελκυστικότητας για επενδύσεις, ανθρώπινο δυναμικό, επισκέπτες κ.α.).

Η αναπτυξιακή στρατηγική λοιπόν, πρέπει να δρα τοπικά και να σκέφτεται παγκόσμια. Έτσι, ανταποκρίνεται στις διαφόρων γεωγραφικών κλιμάκων απαιτήσεις ανταγωνισμού και επιδιώκει την επίτευξη των μέγιστων αναπτυξιακών αποτελεσμάτων για τους πολίτες της εκάστοτε περιοχής.

12. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πολιτική της συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης: Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας, 2007-2013, COM(2005)0299
- ❖ Αραβαντινός Α. 1997, “Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου”, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
- ❖ Αρβανιτίδης Π. και Πετράκος Γ. (2008) «Μια μεθοδολογία για τον υπολογισμό του ΑΕΠ των ελληνικών πόλεων» υπό δημοσίευση στο Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- ❖ Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), 2007
- ❖ Γιαννακούρου Γ. 2005, “Δίκαιο Περιβάλλοντος, Γενικό Μέρος”, Πανεπιστημιακές σημειώσεις
- ❖ Εγκυκλοπαίδεια : Επιστήμη & Ζωή
- ❖ Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013
- ❖ Κότιος Α. 2005, “Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Αστικό Χώρο”, στο Οικονόμου Δ. & Πετράκος Γ. 2005, “Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων”, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος
- ❖ Κούγκολος Α. 2005, “Εισαγωγή στην Περιβαλλοντική Μηχανική”, Εκδόσεις Τζιόλα, Θεσσαλονίκη
- ❖ Κουτούπα – Ρεγκάκου Ε. 2005, “Δίκαιο του Περιβάλλοντος”, Εκδόσεις Σακκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη
- ❖ Λαμπριανίδης Λ.. 2005, “Οικονομική γεωγραφία : Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα”, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα
- ❖ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ : Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370
- ❖ Μανούρης Γ. 2007, “Βιώσιμες πόλεις. Μια συνθετική προσέγγιση”, Πανεπιστημιακές σημειώσεις
- ❖ Μπεριάτος Η. 2005, “Η Σημασία των Δικτύων Συνεργασίας στην Ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών και Ελληνικών Πόλεων” στο Οικονόμου Δ. & Πετράκος Γ. 2005, “Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων”, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος
- ❖ Οικονόμου Δ. 2005, “ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ Ι: Εισαγωγή στη χωροταξική πολιτική”, Πανεπιστημιακές σημειώσεις
- ❖ Οικονόμου Δ. 2005β, “Πολεοδομική Πολιτική”, Πανεπιστημιακές σημειώσεις
- ❖ Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Αστικών Κέντρων της Θεσσαλίας «Άστυ Θεσσαλών» (ΠΚΣΑΑΘ), 2007
- ❖ Παυλέας Σ., Αρβανιτίδης Π., Πετράκος Γ. 2007, “ΑΣΤΥ ΘΕΣΣΑΛΩΝ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ”

- ❖ Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), 2002
- ❖ Πετράκος Γ. & Οικονόμου Δ. 2005, “Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Σύστημα Αστικών Κέντρων”, στο Οικονόμου Δ. & Πετράκος Γ. 2005, “Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων”, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος
- ❖ Πετράκος Γ. & Ψυχάρης Γ. 2004, “ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ”, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- ❖ Σκάγιαννης Π. 1994, “Πολιτική Προγραμματισμού Των Υποδομών”, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς
- ❖ Σταματελάτος Μ. και Βάμβα-Σταμεταλάτου Φ., 2006, “ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ”, Ειδική Έκδοση για την εφημερίδα το Βήμα, Τόμος 2.
- ❖ Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2005
- ❖ Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας, 2002
- ❖ Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Τρικάλων
- ❖ ΣΑΚΧ 1999 : Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου, Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- ❖ Derruau M. 2001, “ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ”, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα
- ❖ Hall T. 2005, “Αστική Γεωγραφία”, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- ❖ McCann P. 2002, “Αστική και Περιφερειακή Οικονομική”, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

- ❖ http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/urban/com_2006_0385_el.pdf
Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Πολιτική Συνοχής και πόλεις: η συμβολή των πόλεων και των πολεοδομικών συγκροτημάτων στην ανάπτυξη και την απασχόληση στις περιφέρειες, COM(2006)385 (διαθέσιμη : 15-9-2007)
- ❖ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%92%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%82>
(διαθέσιμη: 14-11-2007)
- ❖ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%B B%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7> (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%AC%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B 1> (διαθέσιμη: 14-11-2007)
- ❖ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%81%CF%8C%CF%84%CF%85%CF%80 %CE%BF:%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%B C%CE%B9%CE%BA%CF%8C %CE%A3%CF%85%CE%B3%CE%BA%CF%81%CF%8 C%CF%84%CE%B7%CE%BC%CE%B1 %CE%91%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8 E%CE%BD> (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CF%81%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE% BB%CE%B1> (διαθέσιμη: 14-11-2007)

- ❖ <http://images.google.gr/imgres?imgurl=http://glypto.files.wordpress.com/2007/04/panos-13.jpg&imgrefurl=http://glypto.wordpress.com/2007/04/12/%25CE%259A%25CE%25B1%25CF%2581%25CE%25B4%25CE%25B9%25CF%2584%25CF%2583%25CE%25B1-1/&h=271&w=448&sz=97&hl=el&start=5&tbnid=xRPK1GxcRtUkTM:&tbnh=77&tbnw=127&prev=/images%3Fq%3D%25CE%259A%25CE%25B1%25CF%2581%25CE%25B4%25CE%25AF%25CF%2584%25CF%2583%25CE%25B1%26gbv%3D2%26ndsp%3D18%26svnum%3D10%26hl%3Del%26client%3Dfirefox-a%26rls%3Dorg.mozilla:el:official%26sa%3DN> (διαθέσιμη 20-12-2007)
- ❖ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/63/Christaller_model_1.jpg/270px-Christaller_model_1.jpg (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://webhost.bridgew.edu/jhavesboh/dissert/chapter02/Image20.gif> (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://www.egnatia.gr/page>
(http://observatory.egnatia.gr/maps/OD_1993_Thessaly.pdf) (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://www.csiss.org/classics/uploads/pa-losch.gif> (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://www.icap.gr> , ΝΕΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ICAP 2000-2004 (διαθέσιμη 10-1-2008)
- ❖ <http://www.icap.gr/centralgreece/index.aspx> (διαθέσιμη 10-1-2008)
- ❖ http://www.ieffvail.net/uploaded_images/roads3-788115.gif (διαθέσιμη 29-11-2007)
- ❖ <http://www.magnesia.gr/SXAM/Afasi/Ch2Vers1.doc> (διαθέσιμη 8-12-2007)
- ❖ <http://www.statistics.gr> , ΕΣΥΕ «ΑΘΗΝΑ 2001», (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=3200801232021399214430](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=3200801232021399214430) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=3200801232024097037315](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=3200801232024097037315) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221752410317966](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221752410317966) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221756585935647](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221756585935647) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221800257036924](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221800257036924) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221803533750685](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221803533750685) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221805197965659](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221805197965659) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221806347810431](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221806347810431) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221808558280220](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221808558280220) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221811006096047](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221811006096047) (διαθέσιμη 21-11-2007)

- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221813364065198](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221813364065198) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221815312507668](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221815312507668) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221816555154026](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221816555154026) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221818150464827](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221818150464827) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221819331407817](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221819331407817) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221820451561678](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221820451561678) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221822250007807](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221822250007807) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221824199840610](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221824199840610) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221825475626200](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221825475626200) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221827079378060](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221827079378060) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221828071254248](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221828071254248) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221829107031532](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221829107031532) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221830098597723](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221830098597723) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711221831426096377](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711221831426096377) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222050565623197](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222050565623197) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222059201405509](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222059201405509) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222100511715464](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222100511715464) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222101470460694](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222101470460694) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222102368591919](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222102368591919) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222103535150395](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222103535150395) (διαθέσιμη 21-11-2007)

- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222104381408590](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222104381408590) (διαθέσιμη 21-11-2007)
- ❖ [http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=\\$cmd=4\\$Sid=4200711222105337655228](http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.ASP?wcu=$cmd=4$Sid=4200711222105337655228) (διαθέσιμη 21-11-2007)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Πίνακας Π1: Κατανομή Δημοσίων Επενδύσεων κατά νομό 1994-2001

Ανά κάτοικο ως ποσοστό του μέσου όρου της χώρας		
Γεωγραφική Ενότητα	1994-1999	2000-2001
Νομός Καρδίτσας	92,2	55,2
Νομός Λάρισας	58,1	56,9
Νομός Μαγνησίας	101,3	107,3
Νομός Τρικάλων	62,2	50,7

Πηγή: Πετράκος & Ψυχάρης, 2004

Πίνακας Π2: Κατανομή των δημοσίων επενδύσεων κατά νομό σε απόλυτες τιμές (%) 1994-2001

Απόλυτες τιμές κατανομή (%)		
Γεωγραφική Ενότητα	1994-1999	2000-2001
Νομός Καρδίτσας	1,1	0,7
Νομός Λάρισας	1,5	1,5
Νομός Μαγνησίας	1,9	2
Νομός Τρικάλων	0,8	0,6

Πηγή: Πετράκος & Ψυχάρης 2004

Από τους παραπάνω πίνακες, αναφορικά με τη δημόσια επενδυτική δραστηριότητα εξάγονται ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Για τις χρονικές περιόδους 1994-1999 και 2000-2001, σε όλους τους θεσσαλικούς νομούς, εκτός του νομού Μαγνησίας έχουν κατανεμηθεί δημόσιες επενδύσεις σε ποσοστά (ανά κάτοικο) χαμηλότερα του εθνικού μέσου όρου. Επίσης, στην τελευταία χρονική περίοδο αναφοράς (2000-2001), η τάση μείωσης της κατανομής των δημοσίων επενδύσεων συνεχίζεται, ενώ για το νομό Μαγνησίας ισχύει τα αντίστροφο. Είναι ο μόνος ευνοημένος νομός (υψηλότερο ποσοστό από τον εθνικό μέσο όρο) ανάμεσα στους τέσσερις θεσσαλικούς νομούς. Έτσι, αντικατοπτρίζεται η ανισότητα που υφίσταται στους θεσσαλικούς νομούς ως προς την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων και ιδιαίτερα, στους λιγότερο ευνοημένους, όπως της Καρδίτσας και των Τρικάλων. Η εν λόγω κατάσταση επιβεβαιώνεται και από τον πίνακα της κατανομής των δημοσίων επενδύσεων κατά νομό, σε απόλυτες τιμές (ως % της χώρας).

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΙΣ 4 ΘΕΣΣΑΛΙΚΕΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ

Πίνακας Π3: Εκτιμήσεις των κατοίκων σχετικά με τις Υποδομές και τη Δικτύωση (0 χειρότερο – 10 καλύτερο)

	Βόλος	Λάρισα	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Όλες οι πόλεις
	Μέσος όρος εκτιμήσεων				
Οι υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ΑΕΙ, ΤΕΙ κτλ.	5,84	5,64	5,32	3,93	5,61
Οι υποδομές υγείας και πρόνοιας	7,03	4,93	4,98	4,47	4,56
Οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, μουσεία, κτλ.)	6,13	4,80	5,64	6,33	5,72
Οι ανοικτοί χώροι και χώροι πρασίνου	5,70	5,65	5,81	4,83	5,52
Ο βαθμός συμμετοχής της πόλης σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις	6,11	6,27	5,09	5,60	5,81

Πηγή: Παυλέας, Αρβανιτίδης, Πετράκος 2007

Σύμφωνα με τον πίνακα «Υποδομές και Δικτύωση», και σχετικά με τις υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, θετικές εκτιμήσεις παρουσιάζουν ιδιαίτερα, οι κάτοικοι του Βόλου και της Λάρισας (λογικό, αφού εκεί εδράζονται το ΠΘ και το ΤΕΙ), ενώ ιδιαίτερα αρνητική στάση εκδηλώνουν οι κάτοικοι των Τρικάλων. Στις υποδομές υγείας και πρόνοιας θετική στάση έχουν οι κάτοικοι του Βόλου, ίσως επειδή ολοκληρώνεται και το Νομαρχιακό τους νοσοκομείο. Ως προς τις τουριστικές υποδομές, οι Λαρισαίοι πολίτες εκφράζουν τη δυσαρέσκειά τους, καθώς, όπως προέκυψε και από την ανάλυση, η Λάρισα υστερεί σημαντικά σε αυτόν τον τομέα. Την άμεση ανάγκη για ανοικτούς χώρους και χώρους πρασίνου εκφράζουν οι πολίτες των Τρικάλων. Δυσανεστημένοι φαίνονται οι κάτοικοι της Καρδίτσας, ως προς το βαθμό συμμετοχής της πόλης τους σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις.

Πίνακας Π4: Εκτιμήσεις των κατοίκων σχετικά με την Οικονομία και Ανάπτυξη

	Βόλος	Λάρισα	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Όλες οι πόλεις
	Μέσος όρος εκτιμήσεων				
Οι συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων	3,86	4,91	3,44	3,74	4,02
Οι ευκαιρίες απασχόλησης	3,42	3,86	2,85	2,98	3,31
Το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού	5,78	5,67	5,00	5,72	5,57
Οι οικονομικές ανισότητες στην πόλη	5,02	4,80	3,91	4,57	4,61
Ο βαθμός καινοτομίας των επιχειρήσεων	3,72	4,38	3,69	3,48	3,83
Η τουριστική κίνηση της περιοχής	6,69	4,04	6,20	5,82	5,70
Ο όγκος των εισερχόμενων επενδύσεων	3,71	4,34	2,95	2,88	3,50
Επίπεδο παραοικονομίας (10 = πολύ υψηλό)	6,61	6,64	6,30	6,32	6,48

Πηγή: Παυλέας, Αρβανιτίδης, Πετράκος 2007

Σύμφωνα με τον πίνακα «Οικονομία και Ανάπτυξη», και σχετικά με τις συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, αρνητικές εκτιμήσεις παρουσιάζουν οι κάτοικοι όλων των

θεσσαλικών πόλεων και λιγότερο της Λάρισας. Το ίδιο συμβαίνει και με τις ευκαιρίες απασχόλησης, όπου ιδιαίτερα στην περίπτωση της Καρδίτσας τα πράγματα φαίνονται ιδιαίτερα απογοητευτικά. Ως προς το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού και τις οικονομικές ανισότητες στην πόλη, τις πιο δυσοίωνες εκτιμήσεις παρουσιάζουν και πάλι, οι κάτοικοι της Καρδίτσας. Αναφορικά με την τουριστική κίνηση της περιοχής, οι πολίτες της Λάρισας είναι και οι πιο δυσαρεστημένοι, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Ως προς βαθμό καινοτομίας των επιχειρήσεων, αλλά και τον όγκο των εισερχόμενων επενδύσεων, πιο απογοητευμένοι φαίνονται οι κάτοικοι τν Τρικάλων. Τέλος, αναγνωρίζεται από όλες τις πόλεις το υψηλό επίπεδο παραοικονομίας που υφίσταται.

Πίνακας Π5: Εκτιμήσεις των κατοίκων σχετικά με το Εισόδημα και την Ανεργία

	Βόλος	Λάρισα	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Όλες οι πόλεις
	Μέσος όρος εκτιμήσεων				
Μέσο οικογενειακό εισόδημα (Ευρώ)	17.895	18.982	14.542	14.289	16.610
Επίπεδο ανεργίας	14,24%	11,96%	20,53%	17,19%	15,73%

Πηγή: Παυλέας, Αρβανιτίδης, Πετράκος 2007

Σχετικά με το μέσο οικογενειακό εισόδημα (€), αλλά και το επίπεδο ανεργίας, οι πολίτες όλων των θεσσαλικών πρωτευουσών εκφράζουν την εκτίμησή τους, ότι βρίσκονται σε χαμηλότερα επίπεδα από τα αντίστοιχα του εθνικού μέσου όρου (19.000€ μέσο εθνικό οικογενειακό εισόδημα και 10% μέσο εθνικό επίπεδο ανεργίας – 2001). Παρ' όλα αυτά, οι κάτοικοι της Λάρισας εικάζουν ότι διαθέτουν το μεγαλύτερο μέσο οικογενειακό εισόδημα σχετικά με τις υπόλοιπες θεσσαλικές πόλεις, ενώ αυτοί της Καρδίτσας, ότι διαθέτουν το υψηλότερο επίπεδο ανεργίας και με μεγάλη διαφορά, από τις υπόλοιπες υπό μελέτη πόλεις.

Πίνακας Π6: Εκτιμήσεις των κατοίκων σχετικά με το Αστικό περιβάλλον και το Κοινωνικό Πλαίσιο

	Βόλος	Λάρισα	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Όλες οι πόλεις
	Μέσος όρος εκτιμήσεων				
Η ποιότητα ζωής	6,82	5,82	5,37	6,17	6,24
Το αστικό (δομημένο) περιβάλλον	5,90	5,36	6,25	5,30	5,51
Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)	5,05	4,68	5,64	4,94	5,05
Το επίπεδο φτώχειας	4,52	4,80	4,39	4,22	4,50
Οι συνθήκες εργασίας	5,11	5,02	4,27	4,34	4,72
Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά σας	6,42	5,49	6,90	6,27	6,22
Οι διαπροσωπικές σχέσεις	5,95	5,93	7,00	7,04	6,42
Ο βαθμός εγκληματικότητας	5,33	4,23	3,64	3,83	4,33
Η αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια κτλ.)	4,85	4,27	5,44	4,60	4,75

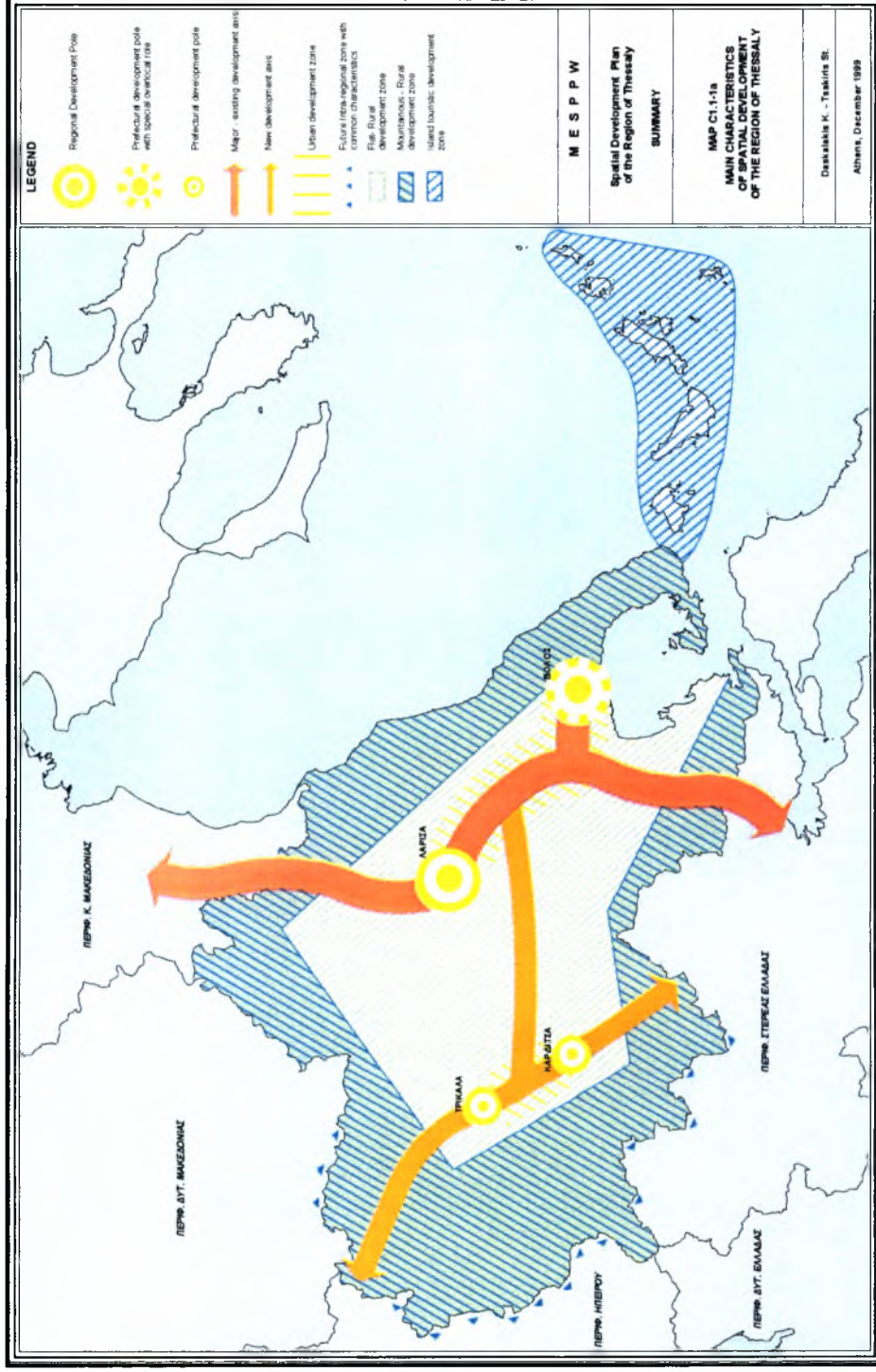
Πηγή: Παυλέας, Αρβανιτίδης, Πετράκος 2007

Τέλος, σύμφωνα με τον πίνακα «Αστικό περιβάλλον και Κοινωνικό Πλαίσιο», τις χειρότερες εκτιμήσεις σχετικά με την ποιότητα ζωής, τη ρύπανση, τις συνθήκες εργασίας, το βαθμό

εγκληματικότητα και την αισθητική εικόνα των κτιρίων, εκφράζουν οι πολίτες της Καρδίτσας. Ως προς το αστικό περιβάλλον και το επίπεδο φτώχειας τις χειρότερες εκτιμήσεις εκφράζουν οι πολίτες των Τρικάλων. Έτσι, αντικατοπτρίζονται έντονα, οι ανισότητες που υφίστανται ανάμεσα στις πόλεις της ανατολικής και δυτικής Θεσσαλίας, ως προς τις συνθήκες διαβίωσης στις πόλεις. Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά, καθώς και οι διαπροσωπικές σχέσεις κυμαίνονται για όλες τις πόλεις σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Έτσι, διαπιστώνεται ότι οι κάτοικοι των πόλεων της ανατολικής Θεσσαλίας είναι πιο ευχαριστημένοι σε γενικά επίπεδα στους υπό μελέτη τομείς, σε αντίθεση με τους κατοίκους της δυτικής Θεσσαλίας, κάτι που επιβεβαιώνεται και από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Γι' αυτό, η στρατηγική πρέπει να στοχεύει στην ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη του θεσσαλικού αστικού συστήματος, ώστε να μην αυξηθούν περαιτέρω οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες και αποτελέσουν τροχοπέδη στην αναπτυξιακή ανέλιξη του αστικού συστήματος, αλλά και ολόκληρης της περιφέρειας.

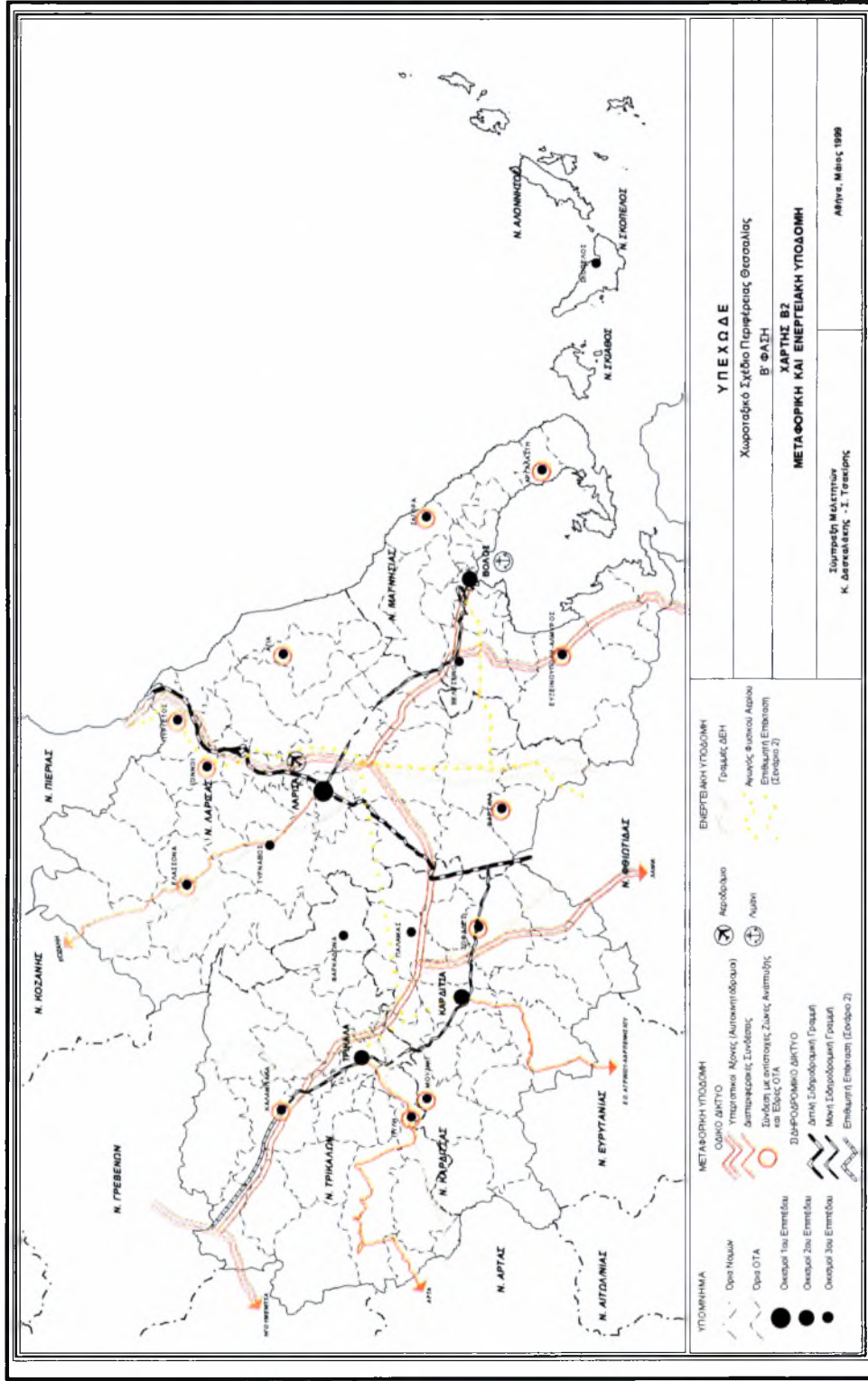
Χάρτης Π1: Χωροταξικές Προοπτικές Αστικού Συστήματος και Περιφέρειας



Πηγή: ΠΠΧΣΑΑΘ, 2007¹

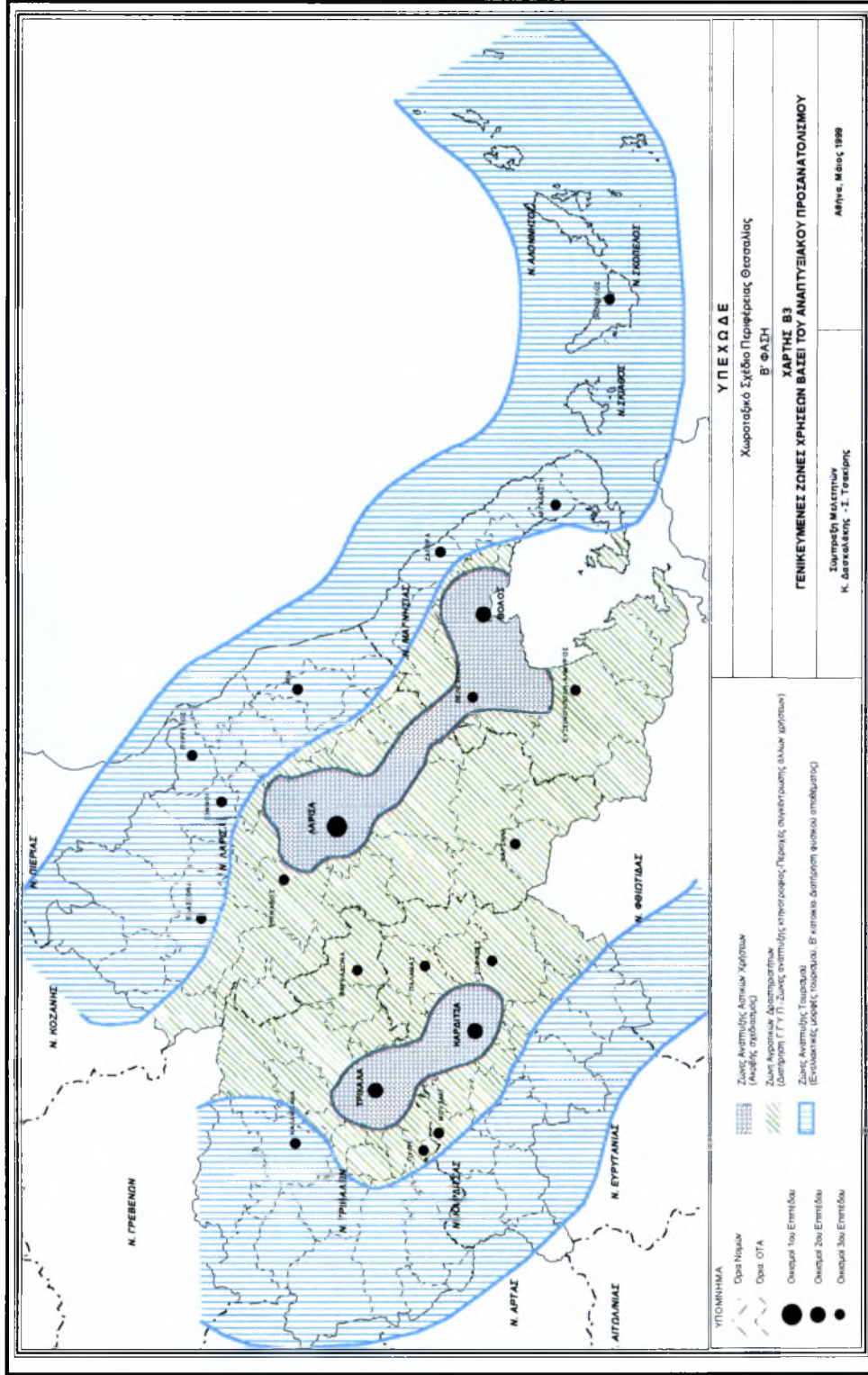
¹ Οι πλήρεις βιβλιογραφικές αναφορές εντοπίζονται στην ενότητα «ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Χάρτης Π2: Μεταφορική και Ενεργειακή Υποδομή Περιφέρειας Θεσσαλίας



Πηγή: ΠΠΧΣΑΑΦ, 2007

Χάρτης Π3: Γενικευμένες Ζώνες Χρήσεων Περιφέρειας Θεσσαλίας



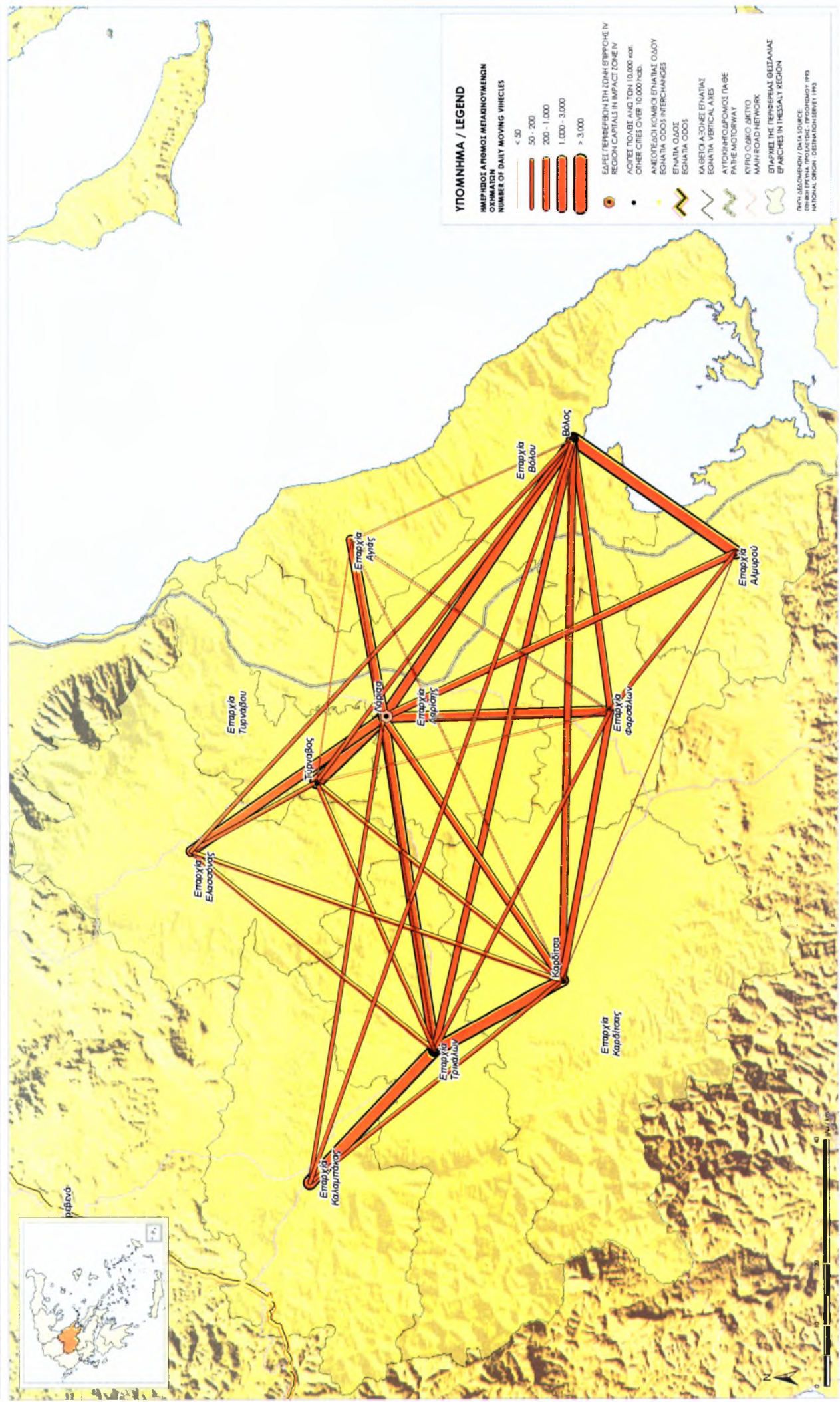
Περιφερειακή κατανομή συντελεστών Έρευνας & Ανάπτυξης (Π7)

Γεωγραφική Ενότητα	Πατέντες υψηλής τεχνολογίας 2002	Ανθρώπινο δυναμικό E&A ανά τομέα 2001				Δαπάνες E&A σε εκατ. ΜΑΔ ανά τομέα 2001			
		Ιδιωτικές Επιχειρήσεις	Δημόσια Διοίκηση	ΑΕΙ-ΤΕΙ	Μη-κερδοσκοπικοί Οργανισμοί	Ιδιωτικές Επιχειρήσεις	Δημόσια Διοίκηση	ΑΕΙ-ΤΕΙ	Μη-κερδοσκοπικοί Οργανισμοί
NUTS II	Πλήθος ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους								
Διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση_ΕΕ-25	-	-	-	-	-	112.469	24.064	37.623	-
Ευρωπαϊκή Ένωση_ΕΕ-15	-	-	-	-	-	109.430	22.265	35.998	-
Ελλάδα	1,39	13.099	8.819	33.507	201	351,0	245,9	500,8	4,03
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	0	-	601	1.487	0	-	5,8	24,6	0
Κεντρική Μακεδονία	1,14	-	961	8.781	89	-	18,6	111,8	1,78
Δυτική Μακεδονία	0	-	144	34	0	-	1,5	0,8	0
Θεσσαλία	0	-	277	1.054	0	-	2,7	16,8	0
Ήπειρος	0	-	148	2.787	0	-	1,9	31,3	0
Ιόνια Νησιά	0	-	69	187	0	-	0,2	3,3	0
Δυτική Ελλάς	2,02	-	435	3.777	0	-	6,9	56,1	0
Στερεά Ελλάς	0	-	365	15	0	-	4,4	0,2	0
Πελοπόννησος	0,56	-	463	0	11	-	2,9	0,1	0
Αττική	2,48	-	4.114	13.117	101	-	153,2	211,7	2,02
Βόρειο Αιγαίο	0	-	197	349	0	-	0,5	8,1	0
Νότιο Αιγαίο	0	-	168	146	0	-	0,6	3,3	0
Κρήτη	2,51	-	877	1.773	0	-	46,9	32,7	0

Πηγή: ΥΠΟΙΟ: Προκαταρκτική Έκθεση: Μελέτη Περιφερειακής & Χωρικής Ανάπτυξης, 2006

Χάρτης Π4: Ημερήσιος Αριθμός Μετακινούμενων Οχημάτων

<http://www.egnatia.gr>



ΥΠΟΜΗΜΑ / LEGEND

- ΗΜΕΡΗΣΙΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΩΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**
NUMBER OF DAILY MOVING VEHICLES
- < 50
 - 50 - 200
 - 200 - 1.000
 - 1.000 - 3.000
 - > 3.000
- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΔΥΤΗΣ ΕΠΙΡΕΙΟΝΣ
 REGION CAPITALS IN IMPACT ZONE IV
- ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΩΝ ΤΩΝ 10.000 ΚΑΤ.
 OTHER CITIES OVER 10.000 INH.
- ΑΝΙΣΟΤΕΤΑΙ ΚΟΜΜΟΙ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ
 EGNATIA ODOΣ INTERCHANGES
- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
 EGNATIA ODOΣ
- ΚΑΤΕΓΧΕΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΕΓΝΑΤΙΑΤ
 EGNATIA VERTICAL AXES
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΠΑΡΕ
 PALIVE MOTORWAY
- ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 MAIN ROAD NETWORK
- ΕΠΑΡΧΙΑΚΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΔΕΛΤΑΜΑΤ
 EPARCHES IN THESSALY REGION
- ΠΗΓΗ ΣΤΑΘΜΩΝ / DATA SOURCE:
 ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ 1993
 NATIONAL ORIGIN - DESTINATION SURVEY 1993

Τομεακή Συμμετοχή Επενδύσεων και Επενδυμένου Κεφαλαίου των Θεσσαλικών Νομών στην Περιφέρεια 2000-2004 (%)

Πίνακες Π8-Π11: Ποσοστιαία συμμετοχή των θεσσαλικών νομών στην περιφέρεια, για τα μεγέθη των νέων επιχειρήσεων και του επενδυμένου κεφαλαίου

ΚΑΡΔΙΤΣΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	9,36	19,63	10,28	9,23	4,96	1,56	6,82	5,44	7,74	5,22

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

ΤΡΙΚΑΛΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	18,13	18,93	11,68	7,40	14,18	2,96	6,82	10,17	13,92	6,10

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

ΛΑΡΙΣΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	43,27	29,89	48,13	61,63	46,81	87,56	13,64	11,97	44,30	73,49

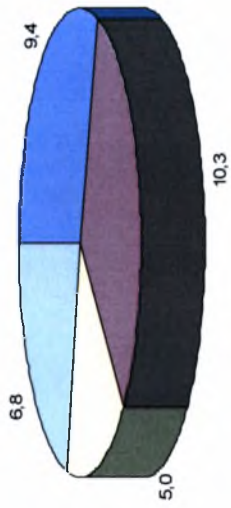
Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

ΜΑΓΝΗΣΙΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ		ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο	Αριθμός Εταιρειών	Αρχικό Κεφάλαιο
2000-2004										
ΣΥΝΟΛΟ	29,24	31,55	29,91	21,74	34,04	7,92	72,73	72,43	34,04	15,19

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

Διαγράμματα Π1-Π8: Τομεακή Συμμετοχή Επενδύσεων και Επενδυμένου Κεφαλαίου των Θεσσαλικών Νομών στην Περιφέρεια 2000-2004 (%)

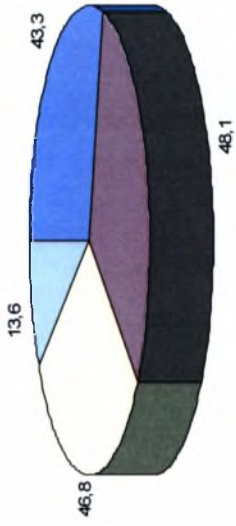
ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
2000-2004 (%)



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΓΕΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

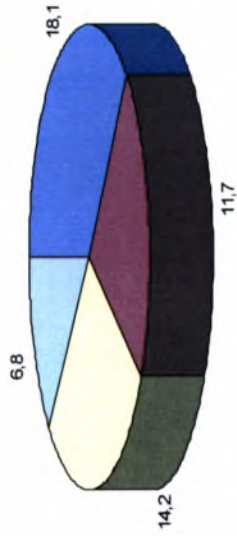
Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΛΑΡΙΣΣΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
2000-2004 (%)



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΓΕΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

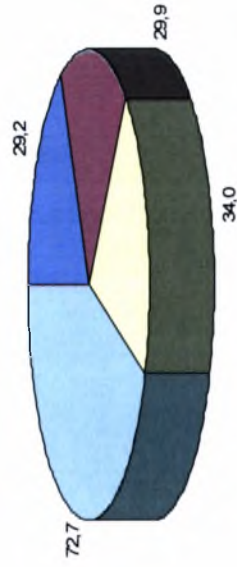
ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
2000-2004 (%)



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΓΕΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

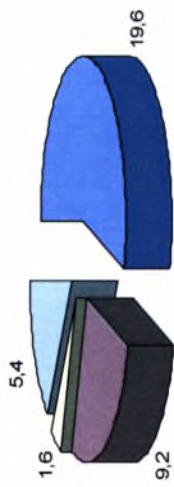
Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, Ιδία επεξεργασία

ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ ΣΤΗΝ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2000-2004 (%)



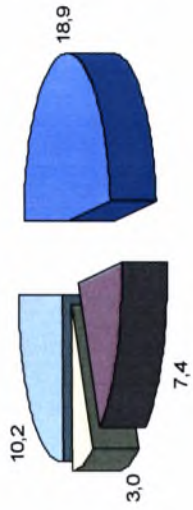
■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΓΕΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΠΕΝΔΕΛΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (%) 2000-2004



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΠΕΝΔΕΛΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (%) 2000-2004



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία

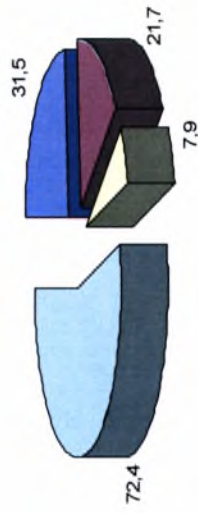
ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΠΕΝΔΕΛΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΛΑΡΙΣΣΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (%) 2000-2004



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Πηγή: <http://www.icap.gr>, 2000, 2004, ίδια επεξεργασία

ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΠΕΝΔΕΛΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΛΑΡΙΣΣΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (%) 2000-2004



■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ■ ΕΜΠΟΡΙΟ □ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ □ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000091439