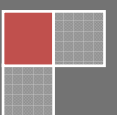


2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική Εργασία:
«Οι πόλοι ανάπτυξης ως εργαλείο
περιφερειακής πολιτικής»

Φοιτητής : Κωνσταντινίδης Κωνσταντίνος
Επιβλέποντες Καθηγητές : Κόπιος Άγγελος, Μιχαηλίδης
Γεώργιος



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας αποτέλεσε για εμένα ένα αρκετά απαιτητικό εγχείρημα. Για το λόγο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλλαν λίγο ή περισσότερο στην εκπόνησή της.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω συνολικά το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, η φοίτησή μου στο οποίο μου έδωσε τη δυνατότητα να αποκτήσω ένα πραγματικά αξιόλογο επιστημονικό υπόβαθρο αλλά και τους και τις συναδέλφους μου που με βοήθησαν με ποικίλους τρόπους κατά την εκπόνηση της Διπλωματικής μου εργασίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω ειδικότερα τους επιβλέποντες Καθηγητές μου κ.κ. Άγγελο Κότιο και Γεώργιο Μιχαηλίδη για την καθοδήγηση και τις γνώσεις που μου παρείχαν, χωρίς τις οποίες θα ήταν αδύνατο να ολοκληρώσω την εργασία μου, καθώς και τον κ. Γιάννη Σαράτση για τις πληροφορίες και τη γενικότερη βοήθεια που μου προσέφερε.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς και την οικογένειά μου για όλα όσα έχουν κάνει για 'μένα.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
SUMMARY	4
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1 ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	5
1.2 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ	6
1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ	7
1.4 ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	7
1.5 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	8
2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	10
2.1 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΠΑΡΞΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	10
2.2 Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	13
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ	20
3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	26
3.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	26
3.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ	37
3.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	45
4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	47

4.1 ΟΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ.....	47
4.2 ΟΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΛΛΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ	57
4.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	74
5. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	76
5.1 ΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (ΕΣΠΑ).....	76
5.2 ΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΓΠΧΣΑΑ).....	88
5.3 ΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ).....	93
5.4 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	95
5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	105
6. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	107
6.1 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	107
6.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ.....	109
6.3 ΠΡΟΤΑΣΗ	117
6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	125
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	126
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	129

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό της να μελετήσει τους πόλους ανάπτυξης και το ρόλο που αυτοί παίζουν ή μπορούν να παίξουν στην περιφερειακή πολιτική. Αρχικά αναλύεται η θεωρία των πόλων ανάπτυξης, όπως αυτή διατυπώθηκε από τους Peltoux και Boudeville, παρουσιάζονται τα βασικά της χαρακτηριστικά και παρατίθενται παραδείγματα εφαρμογής κατά το παρελθόν, τόσο στο εξωτερικό, όσο και στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια προσδιορίζεται η σύγχρονη έννοια του πόλου ανάπτυξης και προσαρμόζεται η θεωρία στα σημερινά δεδομένα. Παράλληλα δίνονται στρατηγικές και επιχειρησιακές κατευθύνσεις και εξετάζονται οι κατευθυντήριες γραμμές, τόσο της Κοινότητας, όσο και του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς και του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου.

Τέλος γίνεται μια διερεύνηση και πρόταση όσον αφορά στους φορείς υλοποίησης και διαχείρισης των πόλων ανάπτυξης.

Πρόκειται για μια προσπάθεια ολοκληρωμένης προσέγγισης της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης αλλά παράλληλα και μια προσπάθεια για τη δημιουργία μιας συνολικής εικόνας για το συγκεκριμένο εργαλείο. Εξετάζεται τόσο ο ρόλος που αυτό διαχρονικά έπαιξε, όσο και αυτός που μπορεί στο να παίξει μέλλον όσον αφορά στην περιφερειακή πολιτική.

SUMMARY

The present work has as aim to study the growth poles and the role that they play or can potentially play in the regional policy. Initially is analyzed the growth pole theory, as formulated by Perroux and Boudeville. The project presents the basic characteristics of the theory and there are mentioned examples of application at the past, in Greece and abroad.

Afterwards is determined the modern significance of the growth poles and the theory is adapted in the modern situation. At the same time there are given strategic and operational directions and are examined the guiding lines of the European Union and the Hellenic national planning strategies.

Finally the project formulates a proposal regarding the concretisation and management of growth poles.

The project constitutes an effort of a completed approach of the growth pole theory but at the same time is also a try for the creation of a total picture for the particular tool. There is examined not only the role that growth poles diachronically played, but also the one that they can play in the future in terms of regional development.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία χωρίζεται σε έξι κεφάλαια, εκτός της εισαγωγής. Τα πέντε από αυτά αποτελούν το κύριο σώμα της εργασίας, ενώ το έκτο αποτελεί τα συμπεράσματα. Το κυρίως σώμα χωρίζεται σε τρία (3) μέρη (τα επιμέρους κεφάλαια ανά μέρος είναι 2, 2 και 1).

Το πρώτο μέρος αποτελεί τη θεωρητική προσέγγιση του ζητήματος και περιέχει την εισαγωγή και τον ορισμό της σύγχρονης έννοιας του πόλου ανάπτυξης. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται η αναγκαιότητα ύπαρξης περιφερειακής πολιτικής και η θεωρία των πόλων ανάπτυξης, ενώ γίνεται και μια ιστορική αναδρομή από την εφαρμογή της θεωρίας στην Ελλάδα. Ο σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να εισάγει τον αναγνώστη στα βασικά χαρακτηριστικά της θεωρίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο προσδιορίζεται η σύγχρονη έννοια του πόλου ανάπτυξης και δίνονται κάποιες πρώτες στρατηγικές κατευθύνσεις για την περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα στο πλαίσιο της πολυκεντρικής δομής. Ο σκοπός του πρώτου μέρους είναι να δώσει μια ολοκληρωμένη εικόνα σε σχέση με το θεωρητικό πλαίσιο των πόλων ανάπτυξης.

Το δεύτερο μέρος εξετάζει την εφαρμογή της θεωρίας σήμερα. Το πρώτο κεφάλαιο ασχολείται με την εφαρμογή στο ευρωπαϊκό επίπεδο και το δεύτερο με την εφαρμογή στο ελληνικό.

Στο ευρωπαϊκό επίπεδο εξετάζονται οι κοινοτικές κατευθύνσεις, η κατηγοριοποίηση των αστικών κέντρων με βάση το ESPON και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και οι πρακτικές των άλλων ευρωπαϊκών χωρών σε σχέση με τους πόλους ανάπτυξης. Στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την ελληνική πρακτική, αλλά και να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με την εφαρμογή της θεωρίας.

Στο Ελληνικό επίπεδο εξετάζονται οι πόλοι ανάπτυξης που προβλέπονται στο ΕΣΠΑ, στο ΓΠΧΣΑΑ αλλά και στη μελέτη εκπόνησης του ΓΠΧΣΑΑ, ενώ ακολουθεί συγκριτική ανάλυση. Η συγκριτική ανάλυση αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της συγκεκριμένης εργασίας καθώς από εκεί προκύπτουν συμπεράσματα και εν

δυνάμει κατευθύνσεις σχετικά με τον ελληνικό σχεδιασμό. Τα συμπεράσματα αυτά μπορούν να αποτελέσουν βάση για μελλοντικές αλλαγές στην ελληνική πολιτική.

Το τελευταίο μέρος ασχολείται με την υλοποίηση και τη διαχείριση των πόλων ανάπτυξης στην Ελλάδα. Πρόκειται για ένα θέμα που δεν έχει εξεταστεί στα υπάρχοντα θεσμοθετημένα πλαίσια. Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται το πρόβλημα της υλοποίησης και διαχείρισης στην Ελλάδα και μελετάται η διεθνής εμπειρία, τόσο από ευρωπαϊκές, όσο και από άλλες χώρες σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα. Το κεφάλαιο καταλήγει με τη διατύπωση μιας πρότασης σχετικά με τους φορείς υλοποίησης και διαχείρισης των πόλων ανάπτυξης στην Ελλάδα. Σκοπός του κεφαλαίου είναι καλυφθεί κατά το δυνατόν ένα κενό που υφίσταται στο συγκεκριμένο κομμάτι των πόλων ανάπτυξης στην Ελλάδα.

1.2 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

Η περιφερειακή ανάπτυξη αποτέλεσε και αποτελεί εδώ και χρόνια αντικείμενο συζήτησης τόσο σε επιστημονικούς κλάδους, όσο και σε κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο. Πρόκειται για ένα ζήτημα το οποίο απασχόλησε και θα συνεχίσει να απασχολεί για πολλά χρόνια ακόμη και αυτό γιατί οι περιφερειακές ανισότητες, που πολλές φορές μάλιστα οδηγούν και σε κοινωνικές ανισότητες, είναι υπαρκτές λίγο ή περισσότερο σε όλες τις χώρες. Για το λόγο αυτό έχουν αναπτυχθεί κατά καιρούς πολλές θεωρίες σχετικά με την περιφερειακή ανάπτυξη.

Μια από αυτές τις θεωρίες – και μάλιστα από τις δημοφιλείς – είναι και η θεωρία των πόλων ανάπτυξης. Η θεωρία αυτή παρ' όλο που διατυπώθηκε για πρώτη φορά πριν από 50 και πλέον χρόνια, παραμένει ακόμη και σήμερα επίκαιρη. Σκοπός λοιπόν της εργασίας αυτής είναι να μελετήσει όσο το δυνατόν πληρέστερα και σφαιρικότερα τους πόλους ανάπτυξης ως εργαλείο περιφερειακής πολιτικής. Εξετάζονται με λίγα λόγια όλα τα βασικά στοιχεία της θεωρίας αλλά και το πώς αυτή μπορεί να συνεισφέρει σήμερα στην άσκηση περιφερειακής πολιτικής και την επίτευξη περιφερειακής ανάπτυξης.

Η σύγχρονη οικονομία είναι πλέον σαφώς παγκοσμιοποιημένη και επομένως τα χαρακτηριστικά της διαφέρουν αισθητά σε σχέση με το παρελθόν. Είναι ανάγκη

λοιπόν να αναπτυχθούν νέες πρακτικές αλλά και να επικαιροποιηθούν οι υπάρχουσες, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Ο ρόλος μας ως μηχανικοί είναι να ξεφεύγουμε από την απλή διατύπωση θεωριών και να δίνουμε λύσεις στα υπάρχοντα προβλήματα. Για το λόγο αυτό λοιπόν, η εργασία δε θα περιοριστεί στην περιγραφή του παρελθόντος και στην απλή παρατήρηση – καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης. Στόχος είναι, μετά από επιστημονική παρατήρηση, να δοθούν κατευθύνσεις για την επαναδιατύπωση της θεωρίας σήμερα και την προσαρμογή της στο παρόν, καθώς επίσης και να εντοπιστούν τα κενά τόσο στο θεωρητικό επίπεδο, όσο και στο επίπεδο της εφαρμογής και φυσικά αυτά να συμπληρωθούν, στο βαθμό βεβαίως που κάτι τέτοιο είναι εφικτό.

Η παρούσα εργασία λοιπόν θα προσπαθήσει να αποδείξει ότι οι πόλοι ανάπτυξης μπορούν σήμερα να αποτελέσουν σημαντικό εργαλείο για την περιφερειακή πολιτική, υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να υπάρξει ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός για την εφαρμογή τους.

1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ

Η εργασία βασίζεται στην προσεκτική και επιστημονική καταγραφή και ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Με βάση την ανάλυση αυτή εξάγονται συμπεράσματα τα οποία οδηγούν και στη διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων για τα πιο σημαντικά ζητήματα στον ελληνικό σχεδιασμό. Σκοπός της μεθοδολογίας είναι να έχει ο αναγνώστης μια ολοκληρωμένη εικόνα για κάθε ζήτημα. Η παρουσία του θεωρητικού υποβάθρου δεν είναι απλά τυπική αλλά είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα πρακτικά ζητήματα της εργασίας συμβάλει καθοριστικά στη διατύπωση των προτάσεων.

1.4 ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Βασικά ζητήματα της εργασίας - εκτός από την αρχική θεωρητική προσέγγιση που είναι αναγκαία - είναι ο προσδιορισμός της σύγχρονης έννοιας του πόλου ανάπτυξης, η συγκριτική ανάλυση μεταξύ των ελληνικών πλαισίων και η πρόταση

υλοποίησης και διαχείρισης. Τα θέματα αυτά είναι εκείνα που ουσιαστικά ξεφεύγουν από την περιγραφή (η οποία είναι σαφώς χρήσιμη) και συμβάλλουν σε πιο πρακτικά ζητήματα του σχεδιασμού.

1.5 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι περισσότερες δυσκολίες κατά την εκπόνηση της εργασίας εντοπίστηκαν στη συλλογή ιστορικών στοιχείων σχετικών με την εφαρμογή των πόλων ανάπτυξης, κυρίως στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Αντίθετα τα σύγχρονα στοιχεία ήταν σαφώς περισσότερα και προσέφεραν πλήθος πληροφοριών. Η δυσκολία σε αυτήν την περίπτωση είχε να κάνει με τη σωστή επιλογή των στοιχείων μέσα από έναν τεράστιο όγκο πληροφοριών.

Σχετικά με τα όρια της εργασίας, λόγω της δομής της δεν ήταν δυνατή μια μεγαλύτερη εμβάθυνση σε πιο ειδικά πρακτικά ζητήματα, καθώς ήταν απαραίτητη η παρουσία του γενικού θεωρητικού υποβάθρου. Πρόκειται για ένα θέμα το οποίο στα πλαίσια μιας προπτυχιακής διπλωματικής εργασίας δύσκολα μπορεί να φτάσει σε μεγαλύτερη εμβάθυνση, αφού πρέπει η συνολική εικόνα να δίνει στον αναγνώστη μια σφαιρική άποψη.

ΜΕΡΟΣ Ι

(ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ)

2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

2.1 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΠΑΡΞΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Συζητιέται πολύ σε οικονομικό, πολιτικό αλλά και κοινωνικό επίπεδο η αναγκαιότητα ύπαρξης περιφερειακής πολιτικής, αλλά και η αποτελεσματικότητά της. Πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι η άσκηση περιφερειακής πολιτικής – κυρίως μέσω της δημιουργίας κινήτρων σε επιχειρήσεις για εγκατάσταση σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές – έρχεται σε αντίθεση με τη λειτουργία της αγοράς και των κανόνων της, αφού προτρέπει τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε περιοχές στις οποίες διαφορετικά, δηλαδή χωρίς την ύπαρξη κινήτρων δε θα εγκαθίσταντο. Επιπλέον η περιφερειακή πολιτική αμφισβητείται και στο επίπεδο της αποτελεσματικότητας, αφού δεν είναι λίγοι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι μετά από πολλά χρόνια άσκησης περιφερειακής πολιτικής, τα αποτελέσματα δεν είναι τα αναμενόμενα, αφού οι πιο καθυστερημένες περιφέρειες εξακολουθούν να μένουν αρκετά πίσω σε σχέση με τις ανεπτυγμένες.

Υπάρχει ωστόσο μια σειρά επιχειρημάτων που συνηγορούν υπέρ της αναγκαιότητας ύπαρξης περιφερειακής πολιτικής. Η άποψη που υποστηρίζει ότι τα προβλήματα που προκύπτουν μπορούν να λυθούν μόνο από τους μηχανισμούς της αγοράς δε φαίνεται ιδιαίτερα πειστική. Η άποψη αυτή βασίζεται σε τρεις παραδοχές, δηλαδή στην ελαστικότητα των μισθών, και άρα στη συμπίεσή τους προς τα κάτω σε περιοχές υψηλής ανεργίας, στη μετανάστευση του εργατικού δυναμικού προς περιοχές με υψηλότερους μισθούς ή χαμηλότερη ανεργία και τέλος στη μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων σε περιοχές με χαμηλότερο κόστος παραγωγής. Οι παραδοχές αυτές όμως μπορεί να λειτουργούν σε θεωρητικά οικονομικά μοντέλα, στην πραγματικότητα όμως έχουν τελείως διαφορετική διάσταση. Πρώτον δεν είναι τόσο απλή η μείωση των μισθών σε μία περιφέρεια, καθώς υπάρχουν συλλογικές συμβάσεις οι οποίες θα πρέπει να παραβιαστούν, αλλά και συνδικάτα εργαζομένων τα οποία θα αντιδράσουν στην προοπτική μείωσης των μισθών. Δεύτερον η κινητικότητα των εργαζομένων μπορεί να είναι αποτελεσματική σε χώρες και οικονομίες όπως αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, όμως στον υπόλοιπο

κόσμο η κινητικότητα των εργαζομένων είναι σαφώς μικρότερη λόγω μιας σειράς παραγόντων. Επιπλέον σε χώρες όπως η Ελλάδα έντονη μετανάστευση προς το κέντρο μπορεί να αποδυναμώσει πληθυσμιακά τις εθνικά ευαίσθητες παραμεθόριες περιοχές. Τρίτον η μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων του δευτερογενούς τομέα, λόγω της παγκοσμιοποιημένης αγοράς και της διεθνοποίησης της οικονομίας δε γίνεται πλέον – αν υποθέσουμε ότι γινόταν κάποτε – από τις περισσότερο προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες της ίδιας χώρας, αλλά από τις ανεπτυγμένες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Εξάλλου ακόμη και αν υποθέταμε ότι ο μηχανισμός της αγοράς είναι σε θέση να λύσει κάποια από τα προβλήματα που δημιουργούνται, αυτό θα απαιτούσε πολύ χρόνο και όπως αναφέρει και ο Κένυς "In the long run, we are all dead".

Τα επιχειρήματα λοιπόν υπέρ της αναγκαιότητας ύπαρξης περιφερειακής πολιτικής είναι και οικονομικά, αλλά και κοινωνικοπολιτικά. Το πρώτο επιχείρημα είναι ότι μέσω της περιφερειακής ανάπτυξης επιτυγχάνεται καλύτερη αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας, η οποία δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί όταν υπάρχουν οικονομικές ανισότητες ανάμεσα στις περιφέρειες. Οι ανεπτυγμένες περιφέρειες συγκεντρώνουν πλήθος παραγωγικών δραστηριοτήτων γεγονός που οδηγεί στη δημιουργία υπερβάλλουσας ζήτησης για γη και εργασία. Το αποτέλεσμα είναι να αυξάνονται οι τιμές στις αγορές ακινήτων, αλλά και στο κόστος εργασίας μέσω της αύξησης των μισθών και να δημιουργούνται πληθωριστικές πιέσεις στην οικονομία. Αντίθετα στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, λόγω της υποεκμετάλλευσης των παραγωγικών πόρων, η οικονομία δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει πλήρως τις παραγωγικές της δυνατότητες. Το αποτέλεσμα είναι συνολικά η οικονομία της χώρας να μη λειτουργεί στο βέλτιστο σημείο της – ή έστω κοντά σε αυτό -. Για το λόγο αυτό η άσκηση περιφερειακής πολιτικής μπορεί να κατευθύνει τη δραστηριότητα από τις περισσότερο στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, αξιοποιώντας έτσι παραγωγικούς πόρους οι οποίοι σε διαφορετική περίπτωση θα παρέμεναν αδρανείς. Με τον τρόπο αυτό όχι μόνο αυξάνεται η αποτελεσματικότητα της συνολικής οικονομίας, αλλά και μειώνονται και οι περιφερειακές ανισότητες, γεγονός που οδηγεί στη σύγκλιση.

Το δεύτερο επιχείρημα υπέρ της αναγκαιότητας ύπαρξης περιφερειακής πολιτικής αφορά το κοινωνικό κεφάλαιο και τις υποδομές. Οι ανεπτυγμένες περιοχές,

λόγω της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού σε αυτές αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της έλλειψης υποδομών. Η απότομη συσσώρευση πληθυσμού σε μια περιοχή δημιουργεί αυξημένες ανάγκες σε υποδομές, όπως δρόμοι, μέσα μαζικής μεταφοράς, νοσοκομεία, σχολεία κλπ. Από την άλλη μεριά οι λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, οι οποίες αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της εγκατάλειψης από ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού τους εμφανίζουν ένα πλεόνασμα υποδομών το οποίο μένει ανεκμετάλλευτο. Το φαινόμενο αυτό έχει παρατηρηθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό και στην Ελλάδα και αποτελεί συνέπεια της εσωτερικής μετανάστευσης από την ελληνική περιφέρεια προς τα δυο μεγάλα αστικά κέντρα και κυρίως προς αυτό των Αθηνών. Το αποτέλεσμα είναι από τη μια η πρωτεύουσα να αντιμετωπίζει προβλήματα κορεσμού των υποδομών της, λόγω της υπερβολικής συγκέντρωσης πληθυσμού σε αυτήν και από την άλλη στην περιφέρεια να υπάρχει το φαινόμενο των σχολείων που κλείνουν και πολλές φορές αλλάζουν χρήση (π.χ. μετατροπή παλαιών σχολείων σε μουσεία, πολιτιστικά κέντρα κλπ.). Μια απάντηση στο πρόβλημα θα μπορούσε να είναι η δημιουργία επιπλέον υποδομών στις ανεπτυγμένες περιφέρειες ώστε να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη ζήτηση. Κάτι τέτοιο όμως θα οδηγούσε σε περεταίρω μετακίνηση του πληθυσμού από της λιγότερο προς τις περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές, με αποτέλεσμα να λύνεται μόνο βραχυπρόθεσμα το πρόβλημα, ενώ ουσιαστικά μακροπρόθεσμα θα διαιωνίζεται ή και θα διογκώνεται. Οι έντονες λοιπόν ανισοροπίες στις πληθυσμιακές μεταβολές δημιουργούν υψηλά κόστη κάλυψης των κοινωνικών αναγκών, κόστη τα οποία μπορούν να επιτευχθούν μέσω της ύπαρξης περιφερειακής πολιτικής που να στοχεύει στη συγκράτηση του πληθυσμού στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες.

Επιπλέον, σημαντικές διαφοροποιήσεις στο επίπεδο διαβίωσης μεταξύ των περιφερειών, αλλά και των περιοχών μιας περιφέρειας μπορούν να οδηγήσουν σε έντονες κοινωνικές εντάσεις, αφού αυξάνουν το αίσθημα της αδικίας. Χαρακτηριστικό είναι άλλωστε το πρόσφατο παράδειγμα με τις κοινωνικές αναταραχές που ξέσπασαν στη Γαλλία με τους κατοίκους των γκέτο να ξεσηκώνονται, ενώ σε πολλές χώρες του κόσμου παρατηρείται το φαινόμενο της αντίδρασης προς την κεντρική διοίκηση από κατοίκους υποβαθμισμένων περιοχών και περιφερειών. Κάτι τέτοιο απειλεί εκτός από την αποτελεσματική λειτουργία της οικονομίας ακόμα και την κοινωνική συνοχή.

Τέλος θα πρέπει κανείς να σκεφτεί ότι η άσκηση περιφερειακής πολιτικής είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων που δημιουργούν άλλοι παράγοντες, όπως οι τομεακές πολιτικές, αλλά και η οικονομική ολοκλήρωση στο πλαίσιο τη Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τομεακές πολιτικές που ενισχύουν την καινοτομία, την έρευνα και γενικότερα τους σύγχρονους κλάδους της οικονομίας, ευνοούν εκ των πραγμάτων τις ανεπτυγμένες περιφέρειες. Από της άλλη λόγω της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και τη άρσης του προστατευτισμού των εθνικών οικονομιών από τα κράτη, οι λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες είναι εκτεθειμένες πλέον στον ανταγωνισμό όχι μόνο με τις ανεπτυγμένες περιφέρειες του ίδιου κράτους, αλλά και με όλες τις άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες. Όλα αυτά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι είναι απαραίτητη η ύπαρξη περιφερειακής πολιτικής η οποία θα λειτουργεί αντισταθμιστικά και θα δίνει τη δυνατότητα στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες να παραμένουν ανταγωνιστικές στο μέτρο του δυνατού.

Για την Ελλάδα ισχύουν λίγο ή περισσότερο όλα τα προαναφερθέντα επιχειρήματα, αφού παρατηρείται το φαινόμενο της συσσώρευσης πληθυσμού, κεφαλαίου, τεχνογνωσίας και παραγωγικών συντελεστών γενικότερα κυρίως στην Αττική και λιγότερο στη Θεσσαλονίκη, ενώ παράλληλα βλέπει κανείς περιφέρειες και περιοχές με σημαντική υστέρηση όπως η Ήπειρος, η Θράκη, αλλά και πολλά νησιά. Το φαινόμενο του «υδροκεφαλισμού» στην οικονομία αλλά και τη διοίκηση της χώρας έχει δημιουργήσει προβλήματα σε πολλούς τομείς. Εδώ και πάρα πολλά χρόνια γίνονται προσπάθειες άσκησης αποτελεσματικής περιφερειακής πολιτικής, οι περισσότερες όμως από τις οποίες συνήθως δεν εντάσσονται σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό. Είναι επομένως απαραίτητη η άσκηση περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα και μάλιστα με σαφή κατεύθυνση την αποκεντρωμένη από την πρωτεύουσα περιφερειακή ανάπτυξη.

2.2 Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης (growth pole theory) διατυπώθηκε για πρώτη φορά από το Γάλλο οικονομολόγο F. Perroux (1955), καθηγητή του Πανεπιστημίου της Σορβόνης, ο οποίος υποστήριξε ότι τόσο η χωρική όσο και η βιομηχανική

ανάπτυξη δεν εμφανίζονται παντού και ταυτόχρονα. Εμφανίζονται σε σημεία ή πόλους ανάπτυξης με διαφορετική ένταση στο καθένα και διοχετεύονται μέσα από διάφορα κανάλια προκαλώντας διαφοροποιημένα τελικά αποτελέσματα για το σύνολο της οικονομίας. Η κυρίαρχη ιδέα της θεωρίας του Perroux μπορεί να αποτυπωθεί στη διαπίστωση ότι η χωρική συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε ένα αστικό κέντρο που το περιβάλλει μια προβληματική ή καθυστερημένη περιοχή, θα αυξήσει το εισόδημα της περιοχής στο σύνολό της. Η αύξηση αυτή σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζει θα είναι μεγαλύτερη από εκείνη που θα μπορούσε να προκληθεί, αν οι οικονομικές δραστηριότητες δεν ήταν συγκεντρωμένες, αλλά ομοιόμορφα ή τυχαία κατανομημένες. Η οικονομική ανάπτυξη λοιπόν είναι πολιτική υπό την έννοια ότι οι δυνάμεις που ενυπάρχουν στη διαδικασία ανάπτυξης, προκαλούν συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της οικονομικής ανάπτυξης σε ορισμένους πόλους στον αφηρημένο οικονομικό χώρο. Έτσι ένας πόλος ανάπτυξης έχει μια κεντρική θέση σε ένα σύστημα εισροών – εκροών και κάθε επέκταση ή συρρίκνωση του πόλου προκαλεί πρόσθετη επέκταση ή συρρίκνωση στην υπόλοιπη οικονομία, μέσω της διάχυσης πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων.

Το πρόβλημα της συγκεκριμένης θεωρίας ωστόσο είναι ότι δεν αναφέρεται σε γεωγραφική διάσταση, πρόκειται δηλαδή για μια θεωρία που αναπτύσσεται στον οικονομικό χώρο και ουσιαστικά σε α-χωρικό επίπεδο. Στη συνέχεια όμως ο Boudeville διεύρυνε τη θεωρία του Perroux για να συμπεριλάβει και τη γεωγραφική έννοια του πόλου ανάπτυξης. Συγκεκριμένα υποστήριξε ότι περιφερειακός πόλος ανάπτυξης είναι ένα σύνολο από βιομηχανίες εγκατεστημένες σε μια αστική περιοχή, οι οποίες παροτρύνουν την περεταίρω ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας σε ολόκληρη τη ζώνη επιρροής της (Boudeville, 1966: 11).

Σημαντική έννοια στη θεωρία των πόλων ανάπτυξης είναι αυτή της «προωθητικής βιομηχανίας» (*industrie motrice – propulsive unit* ή *propulsive industry*). Η αρχική διατύπωση της έννοιας αυτής έγινε από τον Perroux (1961 : 302), ο οποίος τη θεωρεί ως μια βιομηχανία ή ως συγκρότημα βιομηχανιών και την ταυτίζει με τον πόλο ανάπτυξης ή με τον πυρήνα αυτού. Η αλληλεπίδραση ανάμεσα στις βασικές βιομηχανίες του πόλου ανάπτυξης προωθεί τη διαδικασία της περιφερειακής ανάπτυξης. Οι βιομηχανίες αυτές ανήκουν σε κλάδους που αναπτύσσονται με

υψηλότερους ρυθμούς από το μέσο όρο της βιομηχανικής παραγωγής και του εθνικού προϊόντος, εκσυγχρονίζονται τεχνολογικά και διοχετεύουν διακλαδικά το υψηλό επίπεδο της τεχνολογικής τους αποτελεσματικότητας.

Επισημαίνεται ότι μια βιομηχανία μπορεί να είναι προωθητική όταν, μέσω των ροών των προϊόντων και των εισοδημάτων που δημιουργεί, ευνοεί την ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων, οι οποίες βρίσκονται σε τεχνική σχέση με αυτή (τεχνική πολιτική συγκέντρωση), του τριτογενούς τομέα (πολική συγκέντρωση εισοδημάτων) και των περιφερειακών εισοδημάτων, προκαλώντας μια προοδευτική συγκέντρωση και άλλων νέων δραστηριοτήτων, οι οποίες προσελκύονται από την προοπτική των διευκολύνσεων που προσφέρονται στην παραγωγή τους – ψυχολογική και γεωγραφική πολιτική συγκέντρωση (Παπαδασκαλόπουλος 1995: 34)

Μέσω της διαδικασίας της μίμησης οι βιομηχανίες αυτές μπορούν να επιδράσουν στη δημιουργία αναπτυξιακού κλίματος στην περιφέρεια. Είναι οι μεγαλύτεροι εργοδότες, ασκούν τη μεγαλύτερη επίδραση στις οικονομικές δραστηριότητες της περιφέρειας και διαθέτουν τα προϊόντα τους στην εθνική και διεθνή αγορά. Ασκούν συγκεντρωτικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην περιφέρεια και χαρακτηρίζονται από την άντληση των περισσότερων εισροών για την παραγωγική διαδικασία από την περιφέρεια. Με αυτόν τον τρόπο, η αμοιβή των παραγωγικών συντελεστών παραμένει κατά ένα σημαντικό ποσοστό στην περιφέρεια ενισχύοντας έτσι τη ζήτηση.

Εκτός από την προωθητική βιομηχανία, ένα βασικό χαρακτηριστικό της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης είναι ο μηχανισμός της πολωτικής διαδικασίας. Σύμφωνα με τη θεωρία, μέσω αυτού του μηχανισμού, συγκεντρώνονται επιχειρήσεις στον πόλο ανάπτυξης, με τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας. Η οικονομική πόλωση έχει ως συνέπιά της τη γεωγραφική πόλωση, η οποία εκδηλώνεται με τη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων σε ελάχιστα κέντρα εντός της περιφέρειας, ή και μόνο σε ένα.

Το τρίτο χαρακτηριστικό της θεωρίας που είναι και αυτό που σχετίζεται άμεσα με την περιφερειακή ανάπτυξη, είναι η διαδικασία διάχυσης της ανάπτυξης. Η δυναμική ανάπτυξη της προωθητικής βιομηχανίας επεκτείνεται ακτινωτά από τον πόλο και καλύπτει όλη την περιφέρεια. Υπάρχουν οικονομίες κλίμακας για τις επιχειρήσεις, οι οποίες είναι και εσωτερικές οικονομίες από την αυξημένη παραγωγή,

όσο και εξωτερικές οικονομίες από τις σχέσεις αλληλεξάρτησης μεταξύ των επιχειρήσεων. Οι οικονομίες αυτές προϋποθέτουν μια διαδικασία αυτοϋποστηριζόμενης και αυτοτροφοδοτούμενης μεγέθυνσης, όπου τα κέρδη ενός παραγωγού επηρεάζονται από τις δραστηριότητες των άλλων παραγωγών, από τις υπηρεσίες που προσφέρει το αστικό κέντρο που γειτνιάζει με το βιομηχανικό σύμπλεγμα, όπως ύπαρξη εργατικού δυναμικού και προσωπικού που μπορεί να παρέχει εξειδικευμένες και μη υπηρεσίες, καθώς και από τη μείωση του κόστους μεταφοράς και επικοινωνίας, μέσω της ύπαρξης κατάλληλων υποδομών.

Η καθιέρωση της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης και η εφαρμογή της στην πράξη για πολλά χρόνια μπορεί να εξηγηθεί από μια σειρά λόγων. Πρώτον είναι απλή σε επίπεδο προγραμματισμού από το κράτος, καθώς μπορεί και να ενταχθεί στο πλαίσιο μιας ευρύτερης στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά και να αποτελέσει από μόνη της αναπτυξιακή στρατηγική. Επιπλέον η θεωρία είναι σχετικά απλή ακόμη και για αυτούς που δεν έχουν ιδιαίτερες οικονομικές γνώσεις και μπορεί να γίνει κατανοητή από πολλούς, γεγονός που την κάνει πιο ελκυστική. Επίσης η συγκέντρωση επενδύσεων στους πόλους ανάπτυξης μπορεί να αυξήσει την αποτελεσματικότητά τους η οποία μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερη, συγκριτικά με μια ισοκατανομή επενδύσεων σε ολόκληρη την περιφέρεια. Ακόμη, είναι γνωστό πως η δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης αποτελεί ένα αποτελεσματικό μέσο για να επιτευχθεί η οικονομική ανάπτυξη. Τέλος η δημιουργία νέων πόλων ανάπτυξης μπορεί να λειτουργήσει αντισταθμιστικά προς τον υπάρχων τους υπάρχοντες πόλους μιας χώρας οι οποίοι μπορεί να διατηρούν ή και ενδεχομένως να οξύνουν την περιφερειακή ανισορροπία μιας χώρας.

Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης επηρέασε σημαντικά τη θεωρία της περιφερειακής ανάπτυξης και εφαρμόστηκε σε μεγάλη κλίμακα κατά τις δεκαετίες του '60 και του '70 σε πολλές χώρες.

Στη Γαλλία δημιουργήθηκαν οι επονομαζόμενες «μητροπόλεις ισορροπίας» (metropoles d'equilibre). Ο βασικότερος στόχος της πολιτικής που εφαρμόστηκε ήταν να μειωθεί η κυριαρχία του Παρισιού στην υπόλοιπη επικράτεια, κάτι το οποίο απαιτούσε για την πραγματοποίησή του την ανάπτυξη κάποιων άλλων πόλεων της γαλλικής επικράτειας οι οποίες θα βρίσκονταν περιμετρικά της πρωτεύουσας της χώρας. «Οι πόλεις χρησιμοποιήθηκαν ως αφετηρία για τη δημιουργία οκτώ

«αντίπαλων πόλεων» ή «μητροπόλεων ισορροπίας», για προφανείς λόγους (αντίπαλες του Παρισιού, με στόχο τη χωρική εξισορρόπηση της ανάπτυξης). Ορισμένες μητροπόλεις ισορροπίας ήταν δίπολα ή τρίπολα, αποτελούνταν δηλ. από δύο ή τρεις αρχικές πόλεις. Η ανάπτυξη αυτών των μητροπόλεων θα οδηγούσε, σε μεταγενέστερο στάδιο, στη διάχυση της ανάπτυξης από αυτές στην ενδοχώρα τους, οδηγώντας σε μια γενικότερη εξισορρόπηση» (Οικονόμου 2007: 26-7).

Στην Ιταλία εφαρμόστηκε η θεωρία (Casa per il Mezzogiorno), με σκοπό την ανάπτυξη της Νότιας Ιταλίας, η οποία εμφάνιζε υστέρηση σε σχέση με το ανεπτυγμένο βιομηχανικό τρίγωνο του ιταλικού βορρά (Μιλάνο – Τορίνο - Γένοβα). Ωστόσο, η εφαρμογή δεν ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένη, καθώς «η έμφαση που δόθηκε στην παροχή υποδομής στη νότια Ιταλία, συντέλεσε στην πριμοδότηση των βιομηχανιών παραγωγής οικοδομικών υλικών και μεταφορικών μέσων στο βορρά» (Λαμπριανίδης 2000/2006: 282)

Στην Αγγλία, η οποία ειδικά μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο εμφάνιζε σημάδια έντονης αστικοποίησης αλλά και μητροπολιτικοποίησης, η θεωρία ξεκίνησε να εφαρμόζεται το 1962. «Ο προγραμματισμός των πόλων ανάπτυξης ήταν αρκετά αισιόδοξος και τέθηκε ως βασική προτεραιότητα η δημιουργία νέων κέντρων ώστε να αποφευχθεί η συνέχιση της συμφόρησης του Λονδίνου και των άλλων μεγάλων Δήμων» (Λαγός 2007: 125)

Στην Ισπανία επί εποχής Φράνκο και ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία 1956-1966, πραγματοποιήθηκε προσπάθεια για τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης (Polos de desarrollo). Η στρατηγική είχε ως στόχο την επίτευξη περιφερειακής ανάπτυξης και συγκεκριμένα την ανάπτυξη της περιφέρειας μέσω της ενίσχυσης πόλεων (δημιουργίας πόλων) στο βορρά και στο νότο της χώρας.

Στην Ελλάδα η πολιτική των πόλων ανάπτυξης αποτέλεσε μια ιδιαίτερα δημοφιλή πολιτική, η οποία πρωτοεφαρμόστηκε τη δεκαετία του 1960 με τη στρατηγική των «αντίπαλων πόλεων» και εξακολούθησε να βρίσκεται στο προσκήνιο μέχρι και σήμερα με τον ορισμό πόλεων ως πόλους ανάπτυξης στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), αλλά και το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο (ΕΧΣ).

Παρά τα αρκετά θετικά στοιχεία που παρουσιάζει η θεωρία, υπάρχουν και ορισμένα αρνητικά, καθώς η εφαρμογή της μπορεί να δημιουργήσει και αρνητικά

αποτελέσματα. Συγκεκριμένα, η δραστηριότητα του πόλου ανάπτυξης μπορεί να επιφέρει ασυμμετρία σε ενδοπεριφερειακό, αλλά και διαπεριφερειακό επίπεδο, αφού η οικονομική δραστηριότητα συγκεντρώνεται στον πόλο. Έτσι, οι ροές πόλωσης από ολόκληρη την περιφέρεια μπορεί να ευνοούν τον πόλο, δημιουργώντας στην υπόλοιπη περιφέρεια αποψιλωτικά αποτελέσματα (backwash effects), τα οποία ενδέχεται να είναι σε πρώτη φάση τουλάχιστον εντονότερα από τα αποτελέσματα διάχυσης του πόλου προς αυτήν. Σε διαπεριφερειακό επίπεδο, υπάρχει η πιθανότητα ο πόλος να ελκύει κεφάλαιο, εργασία και γενικότερα παραγωγικούς συντελεστές από λιγότερο ανεπτυγμένες γειτνιάζουσες περιφέρειες, με αποτέλεσμα να εντείνεται περαιτέρω η υποβάθμισή τους, αλλά και η εξάρτησή τους από το διαπεριφερειακό πόλο. Όπως άλλωστε αναφέρει και ο Ν. Κόνσολας «Οι αρνητικές αυτές λειτουργίες των πόλων ανάπτυξης, που βραχυχρόνια τουλάχιστον είναι αναπόφευκτες, δημιουργούν όχι μόνο οικονομικά, αλλά και κοινωνικά και πολιτικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν από τους υπεύθυνους της περιφερειακής πολιτικής» (Κόνσολας 1997: 170). Κάτι τέτοιο είναι εμφανές και στην Ελλάδα σήμερα, όπου παρατηρείται ότι οικισμοί μικρού μεγέθους που γειτνιάζουν με περιφερειακούς πόλους, εμφανίζουν υψηλά ποσοστά εξάρτησης από αυτούς. Χαρακτηριστικά αναφέρονται παραδείγματα όπως ο Λαγκαδάς στο Νομό Θεσσαλονίκης και η Νέα Αγχίαλος στο Νομό Μαγνησίας.

Συνοψίζοντας μπορούμε να καταλήξουμε σε ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τη θεωρία των πόλων ανάπτυξης. Αρχικά πρέπει να τονιστεί ότι πρόκειται για μια θεωρία η οποία έχει εφαρμοστεί στην πράξη και έχει δείξει αποτελέσματα. Μάλιστα από τις δεκαετίες '60 και '70 εφαρμόστηκε όπως αναφέρεται προηγουμένως σε μεγάλη κλίμακα και από διαφορετικές χώρες. Επιπλέον στην Ελλάδα εξακολουθεί να αποτελεί μια στρατηγική η οποία εντάσσεται στα πλαίσια του ευρύτερου περιφερειακού σχεδιασμού, αν και κατά καιρούς έχουν υπάρξει τροποποιήσεις τόσο στην επιλογή των πόλων ανάπτυξης όσο και στις προτεραιότητες που δίνονται για αυτούς (βιομηχανική ανάπτυξη, υποδομές, υπηρεσίες κλπ). Ειδικότερα όμως κατά το παρελθόν και ιδιαίτερα κατά τα πρώτα χρόνια εφαρμογής της θεωρίας, οι μελετητές και οι planners είχαν εναποθέσει πολλές ελπίδες στη συγκεκριμένη θεωρία για τη λύση του περιφερειακού προβλήματος, πιστεύοντας ότι έχουν βρει την απάντηση. Η αποτυχία όμως σε ορισμένες περιπτώσεις του εγχειρήματος οδήγησε πολλούς στο να

αναθεωρήσουν τη στάση τους απέναντι στην εν λόγω θεωρία, με αποτέλεσμα να υπάρξουν αρκετοί επικριτές της.

Πρέπει εδώ να τονιστεί ότι η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης δε θεωρείται πλέον ως *a priori* πανάκεια για τη λύση του συνόλου των περιφερειακών προβλημάτων. Επιπλέον η εμπειρία δείχνει πια ξεκάθαρα ότι πρέπει να προηγείται εμπειριστατωμένη μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης πριν από την διαδικασία επιλογής, καθώς επίσης και το γεγονός ότι δεν αρκεί απλά ο ορισμός μιας πόλης ως πόλο ανάπτυξης. Η ίδρυση ενός πόλου σε μια λιγότερο ανεπτυγμένη περιφέρεια επιβάλλει για παράδειγμα και τη βελτίωση του διαπεριφερειακού δικτύου μεταφορών και επικοινωνιών, ώστε να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του πόλου. Κάτι τέτοιο όμως μπορεί τελικά να ενισχύσει ακόμη περισσότερο κάποιους ήδη υπάρχοντες πόλους σε περίπτωση που δεν υπάρξει παράλληλα και βελτίωση των αντίστοιχων ενδοπεριφερειακών δικτύων, ώστε να μπορέσει να αποκτήσει η περιφέρεια κάποιο πλεονέκτημα, ή έστω να μη μειονεκτεί σε σχέση με άλλες πιο ανεπτυγμένες. Ακόμη είναι απαραίτητο το αστικό κέντρο – πόλος να έχει ένα ελάχιστο πληθυσμιακό μέγεθος ικανό να στηρίζει το εγχείρημα, ώστε να εξασφαλιστεί η προσφορά από τις βιομηχανίες και τις υπόλοιπες επιχειρήσεις αγαθών και υπηρεσιών, που έχει ανάγκη η περιφέρεια. Με άλλα λόγια το μέγεθος του κέντρου – πόλου να είναι τέτοιο ώστε να ευνοεί τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας οι οποίες είναι μεγάλης σημασίας για την αποδοτική του λειτουργία, αλλά και την περαιτέρω του μεγέθυνση. Είναι επίσης σημαντικό να τονιστεί – ειδικά σήμερα, στο πλαίσιο της μετα- βιομηχανικής εποχής – ότι ο πόλος ανάπτυξης δε θα πρέπει να ταυτίζεται πλέον με τη δημιουργία μιας μεγάλης βιομηχανίας, ή μιας βιομηχανικής περιοχής κοντά σε ένα αστικό κέντρο. Κάτι τέτοιο συνέβαινε στο παρελθόν όπου πολλές φορές ο πόλος ανάπτυξης ταυτίστηκε με μια μεγάλη βιομηχανική επένδυση και θεωρήθηκε δεδομένο ότι η επένδυση αυτή από μόνη της ήταν ικανή να δημιουργήσει διαδικασίες διάχυσης της ανάπτυξης στην περιφέρεια. Σημαντικά στοιχεία της θεωρίας τα οποία σήμερα φαίνονται δεδομένα είχαν παραβλεφθεί κατά το παρελθόν, με αποτέλεσμα η αποτυχία να οδηγήσει σε μείωση της δημοτικότητας, αν μπορεί να χαρακτηριστεί έτσι, της θεωρίας με την πάροδο των χρόνων. Παρά το γεγονός όμως ότι η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης δεν αποτελεί πλέον το κυρίαρχο εργαλείο για την άσκηση περιφερειακής πολιτικής, εξακολουθεί να παραμένει μια επιλογή, από τη στιγμή που

η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης ενισχύει διαφόρων ειδών συγκεντρώσεις στο χώρο.

2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ

2.3.1 ΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΝΤΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στην Ελλάδα η θεωρία των πόλων ανάπτυξης ήταν ιδιαίτερα δημοφιλής και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά κατά τη δεκαετία του '60. Τότε εφαρμόζεται για πρώτη φορά η στρατηγική των «αντίπαλων πόλεων» και προσδιορίζονται ως πόλοι ανάπτυξης της χώρας η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, τα Γιάννενα, το δίπολο Βόλου – Λάρισας, η Αλεξανδρούπολη και το Ηράκλειο. Αργότερα, με την απόφαση 9610/1979 του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και περιβάλλοντος ορίζονται οι ομάδες των οικιστικών κέντρων (Ανδρικοπούλου – Καυκαλά 1984). Τότε ορίζονται και τα Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ), καθώς και τα Αστικά Οικιστικά Κέντρα (ΑΣΤΟΚ), τα οποία ήταν οι πρωτεύουσες των Νομών και τα Αγροτικά ή Αγροτοβιομηχανικά Οικιστικά Κέντρα (ΑΓΡΟΚ). Τα ΚΕΠΑ θα αποτελούσαν την αιχμή της προσπάθειας για περιφερειακή ανάπτυξη, αφού θα δινόταν βάση στα έργα υποδομής και τη διοικητική αποκέντρωση. Σύμφωνα με το σχεδιασμό ως ΚΕΠΑ επιλέγονται οι εξής πόλεις: Καβάλα, δίπολο Κοζάνη - Πτολεμαΐδα, Γιάννενα, δίπολο Λάρισα – Βόλος, δίπολο Πάτρα – Αίγιο και Ηράκλειο.

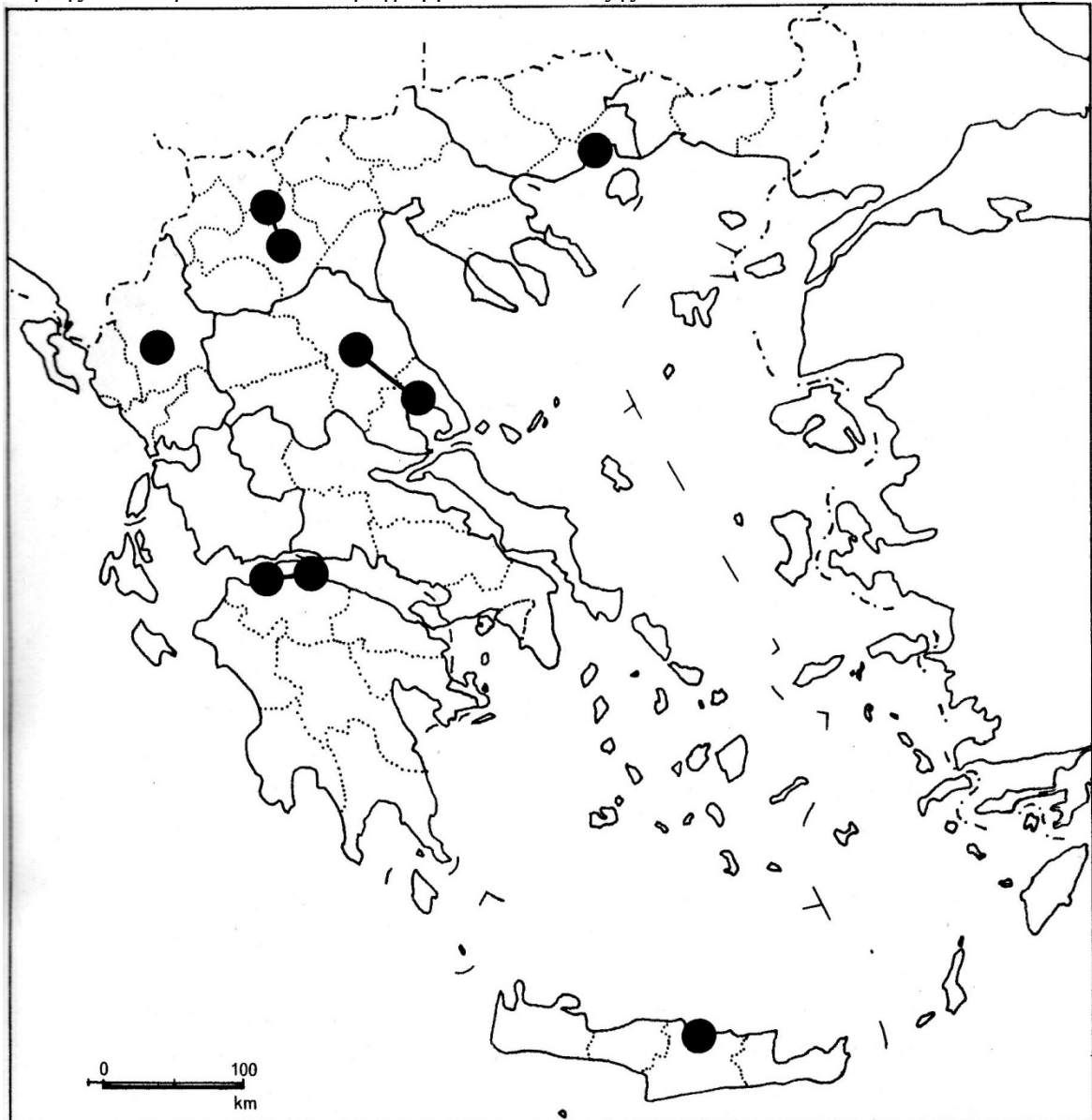
Στην εικόνα 1 παρουσιάζονται οι πόλεις που επιλέχθηκαν να λειτουργήσουν σαν ισχυροί πόλοι έλξης πληθυσμού με ψηλά προγραμματικά μεγέθη πληθυσμού για το έτος 2000, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1021Β' /6.11.1979.

Παρατηρεί εύκολα κανείς ότι μεταξύ των δυο πρώτων προγραμματισμών υπάρχουν ήδη κάποιες διαφοροποιήσεις όσον αφορά στην επιλογή των πόλεων οι οποίες θα ήταν φορείς της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας. Συγκεκριμένα, στην περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης υπάρχει εναλλαγή μεταξύ Καβάλας και Αλεξανδρούπολης. Επίσης στη Δυτική Μακεδονία επιλέγεται το δίπολο Κοζάνης – Πτολεμαΐδας, ενώ τέλος στην περιοχή της Πελοποννήσου προστίθεται και το Αίγιο, δημιουργώντας σε προγραμματικό επίπεδο ένα δίπολο με την Πάτρα. Το φαινόμενο

αυτό είναι κάτι το οποίο θα συνεχιστεί για όλες τις επόμενες περιόδους και θα εμφανίζεται μέχρι και σήμερα.

Η θεσμοθέτηση των ΚΕΠΑ ήταν η πρώτη – σε προγραμματικό επίπεδο – εφαρμογή της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης. Στην πραγματικότητα ωστόσο, δεν υπήρξε ουσιαστική εφαρμογή του σχεδίου.

Χάρτης 1: Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης



Χάρτης 3: Κέντρα Έντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ)

Πληθυσμιακά μεγέθη έτους 2000:	
Λάρισα-Βόλος	: 550.000
Πάτρα-Αίγιο	: 450.000
Ήρακλειο	: 250.000
Καβάλα	: 200.000
Ίωάννινα	: 150.000
Κοζάνη-Πτολεμαίδα	: 150.000

ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 1021Β'/6.11.1979

Πηγή: Ανδρικοπούλου – Καυκαλά, 1984

2.3.2 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1973 – 87

Το πρόγραμμα 1973 – 87 ήταν ένα δεκαπενταετές πλάνο με την ονομασία «Σχέδιον Μακροχρόνιου Αναπτύξεως της Ελλάδος». Πρόκειται για ένα μεγάλο έργο στο οποίο η περιφερειακή πολιτική εμφανίζεται στους δύο κύριους τόμους του με δυο μορφές: την περιφερειακή ανάπτυξη και τη χωροταξία.

Στην ανάλυση που γίνεται και στις δύο περιπτώσεις τονίζεται η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στην Αθήνα και λιγότερο στη Θεσσαλονίκη. Το γεγονός αυτό αξιολογείται αρνητικά, ενώ προβλέπεται επίσης ένταση του φαινομένου αυτού στα επόμενα χρόνια. Επίσης σε πολύ μεγάλο βαθμό προκύπτει από την ανάλυση ότι για την ένταση των περιφερειακών προβλημάτων ευθύνεται η συγκέντρωση στην Αθήνα. Επισημαίνεται ακόμα η δυσμενής δημογραφική εξέλιξη των νησιωτικών, αλλά και των ακριτικών περιοχών, η οποία μπορεί αν συνεχιστεί να δημιουργήσει κινδύνους. Επίσης για πρώτη φορά γίνεται αναφορά και στα εσωτερικά προβλήματα της Αθήνας.

Μάλιστα γίνονται και προβλέψεις για το μέλλον: Το 1985 προβλέπεται ότι η Περιφερειακή Διοίκηση της Αθήνας (Α. Στερεά και Ν. Αιγαίου – στην ουσία η κύρια περιοχή της Αθήνας) θα έχει σε ποσοστά το 48,5% του πληθυσμού, το 44,3% του εργατικού δυναμικού και το 57,5% του Ακαθάριστου Εγχώριου προϊόντος (Ανδρικοπούλου – Καυκαλά 1984: 126), ποσοστά που προσεγγίζουν σε ένα βαθμό αυτά που ισχύουν σήμερα.

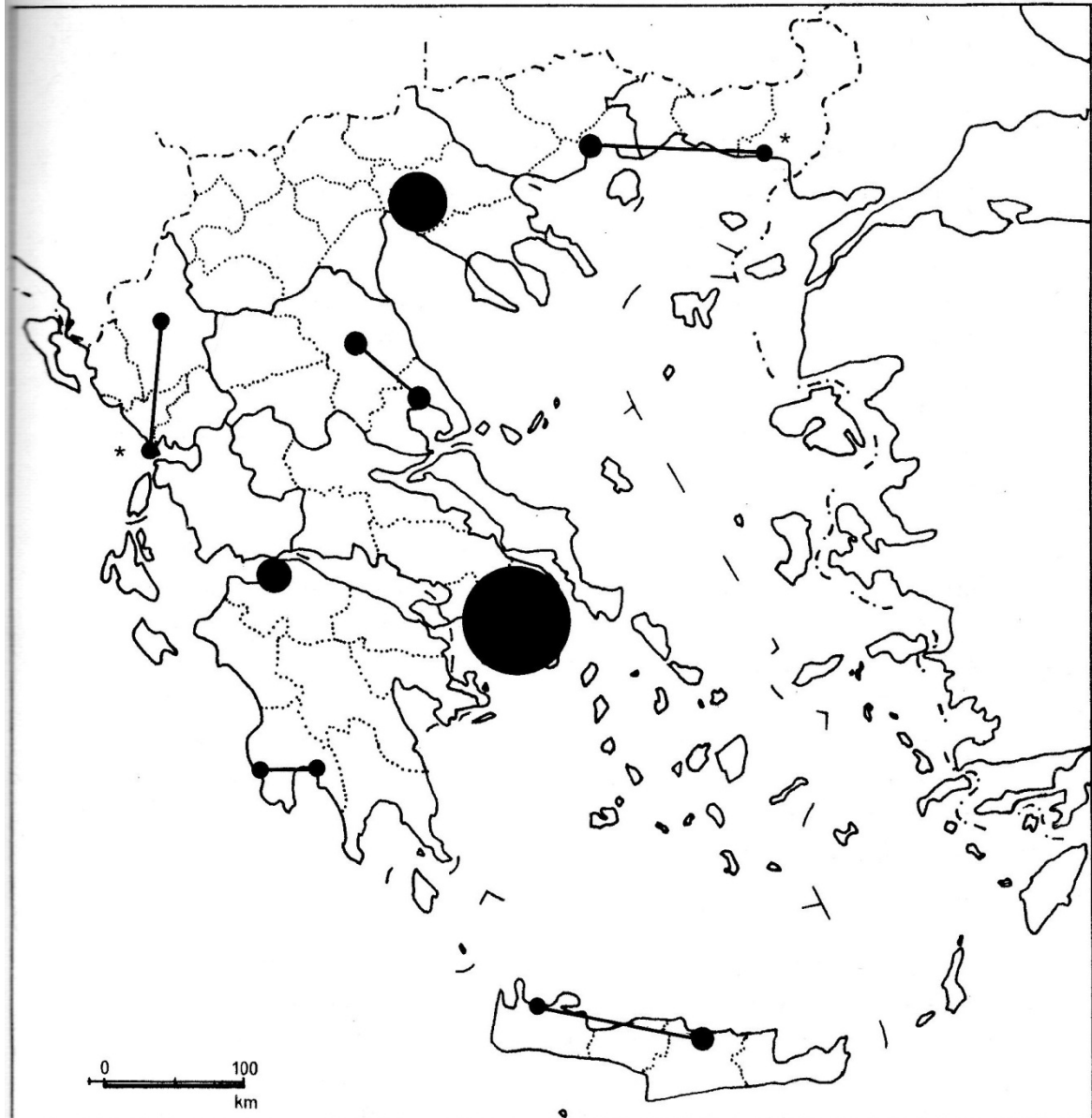
Βασικός στόχος του προγράμματος, είναι η ορθολογική κατανομή δραστηριοτήτων, αλλά και πληθυσμού μεταξύ Αθήνας και λοιπών περιφερειών μέσω της προώθησης της αποκέντρωσης και της δημιουργίας περισσότερων πόλων ανάπτυξης και συγκεκριμένα, ενός τουλάχιστον σε κάθε περιφέρεια. Ως πόλοι ανάπτυξης της περιφέρειας επιλέγονται η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το δίπολο Λάρισα – Βόλου και το Ηράκλειο, ενώ στις υπόλοιπες περιφέρειες, δηλαδή Αν. Μακεδονίας – Θράκης και Ηπείρου, θα επιλεγούν κάποια αστικά κέντρα τα οποία και θα έχουν κάποιες δυνατότητες εξέλιξης και ανάπτυξης. Προβλέπεται τα κέντρα αυτά – οι πόλοι ανάπτυξης δηλαδή – να συγκεντρώσουν αποκεντρωμένες δραστηριότητες όπως βιομηχανίες που δεν εξαρτώνται από πρώτες ύλες (ή αλλιώς βιομηχανίες ελεύθερου τόπου εγκατάστασης) καθώς και βιομηχανίες εντάσεως εργασίας. Επιπλέον προβλέπεται ότι οι πόλοι αυτοί θα απορροφήσουν πληθυσμό που θα εξέρχεται από τη

γεωργία, ενώ συμπληρωματικά θα αναπτύξουν όπου αυτό είναι δυνατό και τον τουρισμό.

Η στρατηγική σχετικά με τους πόλους ανάπτυξης επεκτείνεται στη συνέχεια στο εθνικό χωροταξικό πρότυπο (το οποίο είναι μέρος του ίδιου σχεδίου). Συγκεκριμένα εκεί αναφέρεται το πρότυπο του δικτύου των αστικών οικισμών, το οποίο ουσιαστικά ορίζει τις επιπλέον πόλεις που θα πρέπει να επιλεγούν ως πόλοι ανάπτυξης, πέρα δηλαδή από αυτές που αναφέρονται ρητά προηγουμένως. Ακολουθείται το πρότυπο της ολιγοπολικής ανάπτυξης με το σκεπτικό ότι θα υπάρχει ένας πόλος περιφερειακής ανάπτυξης για κάθε διοικητική – προγραμματική περιφέρεια. Επιλέγονται λοιπόν η Θεσσαλονίκη, το δίπολο Λάρισας – Βόλου, η Πάτρα, καθώς και το δίπολο Αλεξανδρούπολης – Καβάλας για την περιοχή της Αν. Μακεδονίας και Θράκης, το δίπολο Ιωάννινα – Πρέβεζα για την περιφέρεια της Ηπείρου και το δίπολο Ηρακλείου – Χανίων για την Κρήτη.

Παρατηρείται και εδώ μια αναντιστοιχία σε σχέση με τις πόλεις που επιλέγονται σαν πόλοι ανάπτυξης στο Πρόγραμμα 1973 – 87 και στα ΚΕΠΑ που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Δεν υπάρχουν το δίπολο Κοζάνη – Πτολεμαΐδα και το Αίγιο σαν δίπολο με την Πάτρα, ενώ αντίθετα υπάρχει το δίπολο Αλεξανδρούπολης – Καβάλας, η Πρέβεζα και τα Χανιά. Πρόκειται όπως προαναφέρθηκε για ένα φαινόμενο το οποίο θα συνεχίσει να υπάρχει σε όλα τα χρόνια στον ελληνικό περιφερειακό σχεδιασμό που σχετίζεται με την πολιτική ανάπτυξη.

Χάρτης 2: Πόλοι Ανάπτυξης στο Πρόγραμμα 1973 - 87



Χάρτης 2: Πόλοι ανάπτυξης (Πρόγραμμα 1973-87)

* ή Πρέβεζα καί ή Άλεξανδρούπολη είναι μία από τίς πιθανές επιλογές
των προτεινόμενων "νέων πόλων" στήν Ήπειρο καί τή Θράκη αντίστοιχα

ΠΗΓΗ: Πρόγραμμα 1973-87:303-305 τ.Α' καί 341-348 τ.Β'

Πηγή: Ανδρικοπούλου - Καυκαλά, 1984

3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΗΜΕΡΑ

3.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Όπως έχει προαναφερθεί, κυρίαρχη θέση στη θεωρία των πόλων ανάπτυξης όπως διατυπώθηκε από τον Perroux και συμπληρώθηκε αποκτώντας χωρική διάσταση από τον Boudeville, έχει ο δευτερογενής τομέας, δηλαδή οι βιομηχανίες. Συγκεκριμένα, κυριαρχεί η έννοια της προωθητικής βιομηχανίας, η οποία αρχικά συγκεντρώνει μέσω της πολωτικής διαδικασίας ένα πλήθος δραστηριοτήτων και τις διαχέει στη συνέχεια μέσω της διαδικασίας διάχυσης στην ευρύτερη περιοχή ή την περιφέρεια. Πόλος ανάπτυξης λοιπόν μπορεί να είναι είτε μια μεγάλη βιομηχανική μονάδα, είτε ένα σύμπλεγμα βιομηχανιών με μία κυρίαρχη βιομηχανία, είτε μια βιομηχανική περιοχή μαζί με ένα κοντινό αστικό κέντρο το οποίο θα αναπτύξει δραστηριότητες κυρίως τριτογενούς τομέα. Σε κάθε περίπτωση πάντως οι πόλοι ανάπτυξης συνδέονταν κατά το παρελθόν με τη βιομηχανία.

Υπάρχει συνεπώς η ανάγκη για τον προσδιορισμό της σύγχρονης έννοιας του πόλου ανάπτυξης. Βέβαια, η κεντρική ιδέα παραμένει η ίδια, δηλαδή ένας πόλος ο οποίος συγκεντρώνει αρχικά οικονομική δραστηριότητα μέσω δημιουργίας οικονομικών συγκέντρωσης και τη διαχέει στη συνέχεια στην περιφέρεια. Αυτό που έχει αλλάξει όμως είναι το είδος των δραστηριοτήτων που μπορεί πλέον να εμφανίζονται στους πόλους ανάπτυξης. Οι διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία, όπως για παράδειγμα η αποβιομηχάνιση και η τριτογενοποίηση σε ένα μεγάλο βαθμό αλλά και άλλα δεδομένα, όπως είναι οι ευρωπαϊκές πολιτικές, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας κλπ, δίνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας σειράς δραστηριοτήτων – οικονομικών και όχι μόνο – οι οποίες μπορούν να αναπτυχθούν σε αστικά ή κοντά σε αστικά κέντρα που είναι ή προβλέπεται να γίνουν πόλοι ανάπτυξης. Εξάλλου τα αστικά κέντρα είναι τα υποστηρικτικά και προωθητικά κέντρα της οικονομικής - κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης και για το λόγο αυτό ο ρόλος τους είναι καίριος.

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι δραστηριότητες που μπορούν να αναπτυχθούν και να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός πόλου ανάπτυξης:

- Επιχειρηματικότητα
- Καινοτομία
- Έρευνα και εκπαίδευση
- Διοίκηση και δημόσιες υπηρεσίες
- Υπηρεσίες χρηματοπιστωτικού τομέα
- Υψηλή τεχνολογία
- Βιομηχανία
- Ενέργεια
- Τουρισμός
- Συνδυασμός δύο ή περισσότερων από τα παραπάνω χαρακτηριστικά.

Στη συνέχεια αναλύονται οι προαναφερθέντες τομείς οικονομικής δραστηριότητας και το πώς η ανάπτυξή τους μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία πόλων ανάπτυξης.

α) Επιχειρηματικότητα

Επιχειρηματικότητα είναι η προσπάθεια μετατροπής της ιδιωτικής πρωτοβουλίας σε δράση και αποτέλεσμα και από αυτή τη διαδικασία να προκύψει οικονομικό κέρδος. Σε επίπεδο πολιτικής αυτό μεταφράζεται σε ενθάρρυνση και ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μέσω της παροχής κινήτρων αλλά και γενικότερα της δημιουργίας ευνοϊκού κλίματος για επενδύσεις. Ιστορικά, η δημιουργία πόλων εμφανίζει έντονη συσχέτιση με την υιοθέτηση, την ανάπτυξη, την προώθηση και τη διάχυση της εκάστοτε καινοτομίας και με κυρίαρχα "αυτόνομη", ιδιωτική πρωτοβουλία. Υπάρχουν ορισμένες πόλεις οι οποίες διαθέτουν ιστορικά καλές επιδόσεις στην επιχειρηματικότητα, ενώ άλλες επωφελούνται από εξωτερικές επενδύσεις και μετεγκαταστάσεις εθνικών επιχειρήσεων, κυρίως λόγω θέσης ή λόγω της δυνατότητας να δημιουργηθούν οικονομίες συγκέντρωσης. Σημαντικό ρόλο παίζει επίσης και η επονομαζόμενη ενδο-επιχειρηματικότητα, δηλαδή η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων εντός μιας επιχείρησης. Αυτό πολλές φορές μπορεί να οδηγήσει ακόμη και στην επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε άλλους – συναφείς κυρίως – τομείς παραγωγής. Υπάρχουν πόλεις οι οποίες διαθέτουν ισχυρή κουλτούρα ανάληψης ρίσκου. Η ενίσχυση λοιπόν στις πόλεις αυτές της

επιχειρηματικής τους παράδοσης και δυνατότητας μπορεί να δημιουργήσει έναν πόλο ο οποίος θα αναπτύσσεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Δεν πρέπει άλλωστε να ξεχνάει κανείς ότι ιστορικά, αναπτύσσονται πόλεις που έχουν και φυσικά καταφέρνουν να εκμεταλλευτούν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Μια πόλη η οποία βασίζεται και ενισχύει την επιχειρηματικότητα, μπορεί να μετατραπεί σε επιχειρηματικό επίκεντρο και να εμφανίζει παράλληλα και χαμηλά ποσοστά ανεργίας.

β) Καινοτομία

Ο όρος καινοτομία ορίζει τόσο μια διαδικασία όσο και το αποτέλεσμα της. Πρόκειται για τη μετατροπή μιας ιδέας σε εμπορεύσιμο προϊόν ή υπηρεσία. Συνδέεται με τη βελτίωση του τρόπου παραγωγής μέσω της εισαγωγής νέων μεθόδων στην παραγωγική διαδικασία. Οι μέθοδοι αυτές μπορεί να μειώνουν το κόστος είτε μέσω της αλλαγής στην επεξεργασία, είτε μέσω της μείωσης της απαιτούμενης ενέργειας, είτε εφαρμόζοντας μεθόδους μείωσης του χρόνου διανομής των εμπορευμάτων. Ο όρος καλύπτει επίσης την κοινωνική, θεσμική και οργανωτική καινοτομία, συμπεριλαμβανομένης της καινοτομίας στον τομέα των υπηρεσιών. Στις υπηρεσίες η καινοτομία μπορεί να αφορά νέες μεθόδους παροχής υπηρεσιών και να συνδέεται με την ευκολία πρόσβασης στην υπηρεσία, με την ταχύτερη και πιο αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις με τη μείωση του κόστους με παράλληλη διατήρηση ή αύξηση του επιπέδου της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Η καινοτομία είναι άμεσα συνδεδεμένη με την έρευνα. Ειδικά στις περιπτώσεις των επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα, η διαρκής έρευνα είναι απαραίτητη ώστε να μπορεί η επιχείρηση να εφαρμόζει καινοτόμες μεθόδους παραγωγής. Επίσης η καινοτομία συνδέεται όπως είναι λογικό και με την επιχειρηματικότητα. Μάλιστα πολλές φορές η δημιουργία νέων επιχειρήσεων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εφαρμογή εν γένει καινοτόμων μεθόδων. Η εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων μπορεί να κρατήσει ψηλά το επίπεδο ανταγωνιστικότητας μιας επιχείρησης.

Υπάρχει η άποψη ότι η καινοτομία μπορεί να είναι υπεύθυνη για την απώλεια ορισμένων θέσεων εργασίας. Πράγματι αυτό είναι μπορεί να συμβεί σε περιπτώσεις όπου με την εφαρμογή νέων μεθόδων παραγωγής η επιχείρηση τείνει περισσότερο προς τη μορφή εντάσεως κεφαλαίου, με αποτέλεσμα τη μείωση των εργαζομένων σε αυτή. Όμως η εφαρμογή της καινοτομίας για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, ή την επέκταση των δραστηριοτήτων αυτών που ήδη δραστηριοποιούνται, σε συνδυασμό

με τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα της αύξησης της παραγωγής σε μια οικονομία, μπορεί να δημιουργήσει περισσότερες νέες θέσεις εργασίας, υπερκαλύπτοντας τις χαμένες. Κλασσικά παραδείγματα είναι το e-shop στην Ελλάδα αλλά και η εταιρία Google στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα.

Σε επίπεδο αστικών κέντρων λοιπόν μπορεί να δημιουργηθεί ένας πόλος ανάπτυξης με βασικό του χαρακτηριστικό την καινοτομία, είτε σε προϊόντα, είτε σε υπηρεσίες είτε και στα δύο. Βασική προϋπόθεση όπως προαναφέρθηκε είναι η έρευνα. Έτσι ο πόλος μπορεί διαθέτει για παράδειγμα πανεπιστημιακά ιδρύματα υψηλού επιπέδου με μεγάλη παραγωγή έρευνας, τεχνολογικά ινστιτούτα, συνεδριακά κέντρα κλπ αλλά και εταιρείες οι οποίες θα χρησιμοποιούν καινοτόμες μεθόδους παραγωγής. Έτσι αυτές θα προσελκύουν όχι μόνο νέες επιχειρήσεις αλλά και εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο θα διαμένει στο αστικό κέντρο. Αντίστοιχα το αστικό κέντρο θα αναπτύσσει τις υπηρεσίες του ώστε να καλύψει τη ζήτηση που θα δημιουργείται.

γ) Έρευνα και εκπαίδευση

Όπως προαναφέρθηκε αλλά και όπως θα φανεί στη συνέχεια, η έρευνα είναι συνδεδεμένη στενά με πολλές άλλες έννοιες και αποτελεί βασικό στοιχείο και της εκπαίδευσης. Ως εκπαίδευση σε αυτό το επίπεδο ορίζουμε την τριτοβάθμια, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως ένα από τα βασικά στοιχεία για τη δημιουργία ενός πόλου ανάπτυξης. Ένα καλά στελεχωμένο πανεπιστημιακό ίδρυμα, με σύγχρονες υποδομές και σημαντική παραγωγή έρευνας, μπορεί να ενισχύσει σημαντικά ένα αστικό κέντρο ώστε να αναδυθεί εκεί ένας πόλος ανάπτυξης. Βασική προϋπόθεση είναι το πανεπιστήμιο να έχει αλληλεπίδραση με την κοινωνία, τόσο γενικά, όσο και με την τοπική γενικότερα και να δημιουργούνται αμφίδρομες σχέσεις. Επίσης σημαντικό είναι να έχει σύνδεση με το δημόσιο αλλά και τον ιδιωτικό τομέα, αναλαμβάνοντας για παράδειγμα μελέτες και συμμετέχοντας στην ανάπτυξη γενικότερα. Είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχουν πόλεις οι οποίες είναι γνωστές κυρίως λόγω της ύπαρξης κορυφαίων πανεπιστημιακών ιδρυμάτων σε αυτές (ενδεικτικά αναφέρονται οι Cambridge, Oxford, κλπ).

Η συμβολή της έρευνας και της ανώτατης εκπαίδευσης στη δημιουργία ενός πόλου ανάπτυξης αναλύεται ως εξής: ένα καλό πανεπιστημιακό ίδρυμα μπορεί να προσελκύει φοιτητές (προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς), διδακτικό και ερευνητικό

προσωπικό, τεχνικό προσωπικό κλπ. Η συντριπτική πλειονότητα των φοιτητών αλλά και του προσωπικού που θα εργάζεται καθημερινά στο πανεπιστήμιο εκ των πραγμάτων θα διαμένει στο αστικό κέντρο, αποτελώντας ως γνωστόν κινητήριο μοχλό για την οικονομία του. Επιπλέον και εφόσον το αστικό κέντρο εμφανίζει ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως υψηλό επίπεδο διαβίωσης, υψηλό επίπεδο υποδομών και υπηρεσιών κλπ, είναι λογικό να διαμένουν εκεί και οι καθηγητές του ιδρύματος. Η έρευνα που θα παράγει το πανεπιστήμιο, σε συνδυασμό με τις υποδομές, θα συμβάλλει ώστε να πραγματοποιούνται στο αστικό κέντρο συνέδρια, ημερίδες και γενικότερα εκδηλώσεις που θα προσελκύουν επιπλέον πληθυσμό σε αυτό. Παράλληλα είναι πιθανό, λόγω και της μορφής και διάρθρωσης που έχει σήμερα η παραγωγή, ορισμένες εταιρείες να μεταφέρουν την έδρα τους στο αστικό κέντρο έτσι ώστε να έχουν άμεση γειννίαση και επικοινωνία με την «πηγή» παραγωγής έρευνας και επιστημονικού δυναμικού, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο νέες θέσεις εργασίας, όχι μόνο άμεσα αλλά και έμμεσα. Το αστικό κέντρο θα μπορεί να λειτουργεί υποστηρικτικά προς το πανεπιστημιακό ίδρυμα και αντίστοιχα το πανεπιστημιακό ίδρυμα υποστηρικτικά προς το αστικό κέντρο, έχοντας μια αμφίδρομη και αλληλένδετη σχέση. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να δημιουργηθεί ένας ισχυρός πόλος ανάπτυξης.

δ) Διοίκηση και δημόσιες υπηρεσίες

Είναι αρκετά τα παραδείγματα σε άλλες χώρες παγκοσμίως, όπου άλλη πόλη αποτελεί το οικονομικό και άλλη το διοικητικό κέντρο της χώρας. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις της Ιταλίας (Μιλάνο, Τορίνο - Ρώμη), της Γερμανίας (Μόναχο, Φρανκφούρτη - Βερολίνο) αλλά και των ΗΠΑ όπου το διοικητικό κέντρο είναι η Ουάσιγκτον αλλά υπάρχουν άλλα οικονομικά κέντρα όπως το Σαν Φρανσίσκο, η Νέα Υόρκη κλπ.

Στην Ελλάδα κάτι τέτοιο δεν ισχύει. Όπως είναι γνωστό η Αθήνα αποτελεί μακράν το μεγαλύτερο οικονομικό κέντρο της χώρας, ενώ συγκεντρώνει και τη συντριπτική πλειοψηφία της διοίκησης και των υπηρεσιών. Ενδεχομένως να είναι ουτοπικό να συζητάει κανείς την περίπτωση της δημιουργίας ενός άλλου διοικητικού κέντρου στη χώρα και εφόσον αυτό δεν μπορεί να γίνει, ίσως να μην είναι σκόπιμο να συζητάμε για πόλο ανάπτυξης με κεντρικές δραστηριότητες διοίκησης και υπηρεσιών, παρά τη διεθνή εμπειρία. Ωστόσο αυτό που μπορεί να γίνει, είναι να

αποκεντρωθούν ορισμένες αρμοδιότητες αλλά και μέρος της δημόσιας διοίκησης και των υπηρεσιών σε περιφερειακούς πόλους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα περισσότερα ελληνικά νησιά του Αιγαίου εμφανίζουν μεγάλη διοικητική εξάρτηση από την Αθήνα και όχι από την έδρα της Περιφέρειάς τους. Επιπλέον υπάρχουν και ορισμένα υπουργεία τα οποία δε χρειάζεται να βρίσκονται στην πρωτεύουσα και μπορούν να μεταφερθούν στην περιφέρεια. Να τονιστεί εδώ ότι μια διοικητική αποκέντρωση σε συγκεκριμένα αστικά κέντρα – πόλους θα ενισχύσει τη σχέση των κέντρων αυτών με την υπόλοιπη περιφέρεια, ενώ ενδέχεται και να ενισχύσει τη συνολική εσωτερική συνοχή της εκάστοτε περιφέρειας. Παράλληλα δεν μπορεί κανείς να είναι υπέρ ενός ολιγοπολικού ή πολυπολικού συστήματος και να υποστηρίζει παράλληλα και τη διοικητική εξάρτηση από ένα και μόνο κέντρο. Ενδεχομένως για περιπτώσεις όπως αυτή της Ελλάδας να είναι δυνατή η δημιουργία ενός δεύτερου διοικητικού κέντρου – σε εύλογη απόσταση από το κύριο κέντρο – που θα λειτουργεί παράλληλα με το πρώτο, εξυπηρετώντας τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι γενικά η δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου δεν μπορεί πιθανότατα από μόνη της να στηρίζει έναν πόλο ανάπτυξης. Μπορεί όμως η αποκέντρωση διοίκησης και υπηρεσιών σε συγκεκριμένα αστικά κέντρα να λειτουργήσει συμπληρωματικά και με άλλες διαδικασίες και δραστηριότητες και να συμβάλλουν τελικά στη δημιουργία ενός πόλου ανάπτυξης, ή την ισχυροποίηση ενός υπάρχοντος.

ε) Υπηρεσίες χρηματοπιστωτικού τομέα

Με τις διαρθρωτικές αλλαγές στο παραγωγικό σύστημα και την τριτογενοποίηση της οικονομίας, η οποία συμβαίνει τα τελευταία χρόνια ως αποτέλεσμα (ή και αίτιο;) της αποβιομηχάνισης, οι υπηρεσίες του χρηματοπιστωτικού τομέα, αποτελούν πλέον έναν πάρα πολύ σημαντικό κλάδο της οικονομίας και μάλιστα από τους πλέον κερδοφόρους, παρά την πρόσφατη οικονομική κρίση.

Η ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων ως κύριων μπορεί να αναδείξει τον πόλο ανάπτυξης σε σημαντικό οικονομικό κέντρο, ανάλογα πάντα με τη δυναμική, το επίπεδο και την εμβέλεια των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες αυτές έχουν υψηλή αποδοτικότητα σε σχέση με το επενδεδυμένο κεφάλαιο και είναι επίσης μια από τις κλασσικές περιπτώσεις όπου η ανάπτυξή τους μπορεί να δημιουργήσει

οικονομίες συγκέντρωσης αλλά και οικονομίες κλίμακας. Επιπλέον πρόκειται για έναν συνεχώς εξελισσόμενο κλάδο ο οποίος μάλιστα βασίζεται και στην ευρύτερη δικτύωση. Συνήθως τα κέντρα αυτά έχουν επικοινωνία μεταξύ τους, δημιουργώντας ένα δίκτυο. Είναι λοιπόν λογικό η ένταξη σε ένα τέτοιο δίκτυο να παρέχει ακόμα περισσότερα πλεονεκτήματα.

Βέβαια για την ανάπτυξη τέτοιων υπηρεσιών απαιτείται, πέρα από τη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών (οι οποίες πάντως δεν απαιτούν τόσους πολλούς πόρους σε σύγκριση με άλλες περιπτώσεις), η ύπαρξη μιας κρίσιμης μάζας δυναμικού εξειδικευμένου στο συγκεκριμένο τομέα. Το δυναμικό αυτό δεν είναι εύκολο να προσελκυστεί, ειδικά σε περιπτώσεις πόλεων που δεν είχαν ποτέ μια τέτοιου είδους εξειδίκευση. Αστικά κέντρα όμως που έχουν μια παράδοση, ή ένα δυναμικό (και εδώ υπάρχει σύνδεση με την ανώτατη εκπαίδευση) το οποίο μπορούν να αξιοποιήσουν, είναι δυνατό να ειδικευτούν σε αυτόν τον τομέα και να εξελιχθούν σε πόλους ανάπτυξης. Η εξειδίκευση λόγω του γεγονότος ότι σε αυτόν τον κλάδο υπάρχουν συγκεντρώσεις σε συγκεκριμένα σημεία στο χώρο, μπορεί να δώσει στον πόλο ή τον εν δυνάμει πόλο ένα συγκριτικό πλεονέκτημα. Αυτό που στη συνέχεια απαιτείται είναι η σύνδεση του πόλου με την υπόλοιπη περιφέρεια, καθώς δεν είναι προφανής ο τρόπος με τον οποίο θα επιτευχθεί η διάχυση.

στ) Υψηλή τεχνολογία

Είναι γνωστό ότι η υψηλή τεχνολογία είναι ένας από τους κλάδους οι οποίοι είναι ταχέως αναπτυσσόμενοι. Επιπλέον είναι άμεσα συνδεδεμένος με την έρευνα, την καινοτομία αλλά και τις υπηρεσίες. Η υψηλή τεχνολογία μπορεί να ταυτίζεται σε κάποιες επιχειρήσεις με τα μέσα παραγωγής. Με άλλα λόγια οι επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν την υψηλή τεχνολογία στην παραγωγική τους διαδικασία. Παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης είναι η κατασκευή και λειτουργία πριν από μερικά χρόνια του εργοστασίου παραγωγής οχημάτων της BMW στη Λειψία (Leipzig) της Γερμανίας. Το εργοστάσιο χρησιμοποιεί την τελευταία λέξη της τεχνολογίας στην παραγωγή και η εγκατάστασή του στη συγκεκριμένη πόλη αποτέλεσε πολύ σπουδαίο γεγονός. Φυσικά, λόγω της τεχνολογία που χρησιμοποιείται, το εργοστάσιο λειτουργεί με αρκετά λιγότερο προσωπικό, από ότι ένα τυπικό εργοστάσιο παραγωγής αυτοκινήτων. Όμως το γεγονός ότι η εγκατάσταση έγινε εντός της Γερμανίας και όχι σε κάποια άλλη χώρα με πολύ χαμηλότερο κόστος εργασίας είναι

θετικό. Επιπλέον η τοποθέτησή του σε πόλη της πρώην Ανατολικής Γερμανίας κάνει το όλο εγχείρημα ακόμη πιο ουσιαστικό και σημαντικό.

Η άλλη περίπτωση σε σχέση με την υψηλή τεχνολογία, είναι αυτή να μην είναι τα μέσα παραγωγής αλλά το παραγόμενο προϊόν. Τέτοιο παράδειγμα είναι οι διάφορες σύγχρονες ηλεκτρονικές συσκευές (όπως τηλεοράσεις, ηλεκτρονικοί υπολογιστές, κινητά τηλέφωνα), ή ακόμα και η παραγωγή προγραμμάτων (software). Τέτοιου τύπου επιχειρήσεις επιδιώκουν τη γειτνίαση και τη δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης, αφού πολλές φορές παράγουν συμπληρωματικά αγαθά, ή παράγει απευθείας η μία για την άλλη.

Για την περίπτωση της Ελλάδας, είναι μάλλον δύσκολη η εφαρμογή της πρώτης από τις δύο περιπτώσεις, καθώς δεν υπάρχει βαριά βιομηχανία, ούτε η απαραίτητη τεχνολογία και τεχνογνωσία. Ωστόσο μπορεί σε ένα βαθμό να εφαρμοστεί η δεύτερη περίπτωση, ιδιαίτερα για την υποκατηγορία του λογισμικού. Συγκεκριμένη για την ανάπτυξη τέτοιου είδους δραστηριότητας δεν απαιτεί την ύπαρξη ιδιαίτερων υποδομών. Επιπλέον υπάρχει στη χώρα το απαραίτητο επιστημονικό δυναμικό για την ανάπτυξη τέτοιου είδους δραστηριότητας. Τέλος το γεγονός ότι η είσοδος στον ανταγωνισμό του λογισμικού μπορεί να γίνει χωρίς την ανάγκη ύπαρξης ενός μεγάλου brand name, βοηθάει υποστηρικτικά. Οι κλάδοι αυτοί είναι σύγχρονοι, ευέλικτοι και ταχέως αναπτυσσόμενοι. Η εξειδίκευση ενός πόλου ανάπτυξης στην υψηλά τεχνολογία μπορεί να του προσδώσει συγκριτικά πλεονεκτήματα.

ζ) Βιομηχανία

Η βιομηχανία είναι ο κλάδος πάνω στον οποίο βασίστηκε αρχικά η θεωρία των πόλων ανάπτυξης. Οι προωθητικές βιομηχανίες ανήκουν σύμφωνα με τη θεωρία σε κλάδους που αναπτύσσονται με υψηλότερους ρυθμούς από το μέσο όρο της βιομηχανικής παραγωγής και του εθνικού προϊόντος, εκσυγχρονίζονται τεχνολογικά και διοχετεύουν διακλαδικά το υψηλό επίπεδο της τεχνολογικής τους αποτελεσματικότητας.

Η εφαρμογή της θεωρίας βασίστηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό στη δημιουργία ή στην ύπαρξη βιομηχανιών. Πρόκειται εξάλλου για έναν τομέα ο οποίος παρά την τριτογενοποίηση της οικονομίας των ανεπτυγμένων χωρών, είναι από τους βασικούς μοχλούς της οικονομίας.

Για να λειτουργήσει μια βιομηχανία θετικά προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης μιας περιφέρειας, θα πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική σχέση με αυτήν. Αν συμβαίνει αυτό τότε η βιομηχανία ασκεί συγκεντρωτικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην περιφέρεια και χαρακτηρίζεται από την άντληση των περισσότερων εισροών για την παραγωγική διαδικασία από την περιφέρεια. Με αυτόν τον τρόπο, η αμοιβή των παραγωγικών συντελεστών παραμένει κατά ένα σημαντικό ποσοστό στην περιφέρεια ενισχύοντας έτσι τη ζήτηση.

Ως βιομηχανία εδώ μπορεί να εννοείται είτε μια κυρίαρχη βιομηχανία με ορισμένες αρκετά μικρότερες που λειτουργούν υποστηρικτικά, είτε ένα σύμπλεγμα βιομηχανιών που θα λειτουργούν κατά κάποιο τρόπο συμπληρωματικά μεταξύ τους, είτε μια βιομηχανική περιοχή, αρκετά οργανωμένη ώστε να μπορεί να προσελκύσει βιομηχανίες και να τους προσφέρει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Σε κάθε περίπτωση πάντως, για να μπορέσει το εγχείρημα να είναι αποτελεσματικό θα πρέπει να δημιουργούνται οικονομίες συγκέντρωσης.

Ακόμα και σήμερα λοιπόν μπορεί να δημιουργηθεί ένας πόλος ανάπτυξης ο οποίος θα βασίζεται στη βιομηχανία, εφόσον βέβαια υφίστανται οι προϋποθέσεις που περιγράφηκαν προηγουμένως. Βέβαια στη σημερινή εποχή θα πρέπει να δοθεί επίσης βάση και στα προϊόντα που θα παράγονται από τις εγκατεστημένες βιομηχανίες. Είναι σαφώς προτιμότερο τα προϊόντα αυτά να ανήκουν σε ανερχόμενους και όχι φθίνοντες κλάδους. Με αυτόν τον τρόπο και εξασφαλίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό η βιωσιμότητα των βιομηχανιών και υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες να δημιουργηθεί περαιτέρω ανάπτυξη και διάχυση στην περιφέρεια.

Οι βιομηχανία, σε συνδυασμό και με την ανάπτυξη ορισμένων άλλων τομέων όπως η έρευνα, η καινοτομία, η ανάπτυξη της τεχνολογίας κλπ μπορεί να δώσει πραγματικά ώθηση στην οικονομία, ενώ με τις κατάλληλες ενέργειες μπορεί η ανάπτυξη να διαχυθεί και σε διπλανές περιφέρειες, οι οποίες μπορούν να αναπτύξουν συμπληρωματικές δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα αυτές του χρηματοπιστωτικού τομέα και των υπηρεσιών. Φυσικά για να επιτευχθεί η συμπληρωματικότητα θα πρέπει να υπάρχουν και οι κατάλληλες υλικές και άυλες μεταφορικές και επικοινωνιακές υποδομές.

η) Ενέργεια

Η ενέργεια είναι πάρα πολύ σημαντική για την ανάπτυξη και είναι ένα από τα ζητούμενα στις σύγχρονες χώρες. Ειδικότερα η ΕΕ έχει επενδύσει πάρα πολλά στον τομέα της ενέργειας, ενώ βασικό ρόλο παίζουν η Ρωσία και οι ΗΠΑ. Η κατά το δυνατόν ενεργειακή αυτονομία αποτελεί ζητούμενο για όλες τις χώρες, ενώ πρόκειται για έναν τομέα ο οποίος θα είναι πάντα επίκαιρος. Το μόνο που μπορεί κατά καιρούς να αλλάζει θα είναι η μορφή της ενέργειας αλλά η ζήτηση για ενέργεια θα είναι πάντα δεδομένη.

Ως εκ τούτου μπορεί να δημιουργηθεί ένας πόλος ανάπτυξης ο οποίος θα βασίζεται στην ενέργεια. Συγκεκριμένα, ένα αστικό κέντρο το οποίο θα είναι ενεργειακό κέντρο, μπορεί να αναπτύξει έντονη οικονομική δραστηριότητα και φυσικά να δημιουργήσει αναπτυξιακές διαδικασίες, εφόσον υπάρξει διάχυση της ανάπτυξης στην περιφέρεια.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων στην ελληνική πραγματικότητα είναι η Κοζάνη (υφιστάμενο) και εν δυνάμει η Αλεξανδρούπολη. Στην Κοζάνη είναι εγκατεστημένο το εργοστάσιο της ΔΕΗ, το οποίο ουσιαστικά είναι ο βασικός αναπτυξιακός παράγοντας του Νομού, προσφέροντας θέσεις εργασίας και εισόδημα. Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν εξετάζεται βέβαια η περιβαλλοντική επιβάρυνση που δημιουργεί, καθώς και τα προβλήματα υγείας που προκαλούνται στον πληθυσμό της περιοχής. Εννοείται ότι όταν μιλάμε για ενεργειακό κέντρο θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη η τήρηση όλων των δεσμεύσεων (φίλτρα κλπ) σε σχέση με το περιβάλλον από τη μεριά των βιομηχανιών. Σε ιδανική λοιπόν περίπτωση, μια επένδυση στην ενέργεια μπορεί να δημιουργήσει ένα δυναμικό πόλο ανάπτυξης. Κάτι τέτοιο μπορεί επίσης να επιτευχθεί ,έσω επενδύσεων σε πιο καθαρές μορφές ενέργειας, όπως ανανεώσιμες πηγές. Φυσικά για να γίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να υπάρχει και το κατάλληλο δυναμικό στην περιοχή, χωρίς βέβαια να αποκλείεται και ο συνδυασμός ανανεώσιμων με άλλες πηγές ενέργειας.

Άλλη μία περίπτωση είναι αυτή του ενεργειακού κόμβου. Το παράδειγμα της Αλεξανδρούπολης είναι χαρακτηριστικό. Μετά την ανακοίνωση για τη δημιουργία του πετρελαϊκού αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, η πόλη εντάχθηκε σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό και θεωρείται πλέον μέλος του ενεργειακού δικτύου των Βαλκανίων.

Ένας πόλος ανάπτυξης λοιπόν μπορεί να είναι ένας ενεργειακός πόλος η δραστηριότητα του οποίου όπως προαναφέρθηκε θα δημιουργεί πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην οικονομία της περιοχής αλλά και αποτελέσματα διάχυσης στην περιφέρεια.

θ) Τουρισμός

Ο τουρισμός αποτελεί μια μεγάλη βιομηχανία και παράλληλα με πολύ σημαντική πηγή εσόδων για τις χώρες που παραδοσιακά είναι τουριστικοί προορισμοί, Ανάμεσα στις χώρες αυτές - και μάλιστα ψηλά στη σχετική λίστα - βρίσκεται και η Ελλάδα. Είναι χαρακτηριστικό μάλιστα και το γεγονός ότι υπάρχει μέχρι και Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, ενώ συχνά ο τουρισμός χαρακτηρίζεται ως η «βαριά βιομηχανία» της χώρας.

Είναι λοιπόν εύλογη η συζήτηση για τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης οι οποίοι θα βασίζονται στον τουρισμό. Τουριστικοί προορισμοί, οι οποίοι θα έχουν επισκεψιμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, μπορούν να στηρίξουν την οικονομία τους σε πολύ μεγάλο βαθμό μόνο σε αυτήν τη δραστηριότητα. Για να επιτευχθεί βέβαια κάτι τέτοιο θα πρέπει να υπάρχουν δραστηριότητες ή αξιοθέατα τα οποία να ελκύουν τον κόσμο όλο το χρόνο, κάτι που ομολογουμένως είναι δύσκολο, χωρίς όμως να είναι και αδύνατο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Πήλιο, το οποίο το επισκέπτονται τουρίστες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Εξάλλου λόγω των χαρακτηριστικών που έχει ο τουρισμός – όπως για παράδειγμα η κινητικότητα των τουριστών – μπορεί να διαχυθεί η ανάπτυξη στη περιφέρεια με πολύ εύκολο τρόπο, αν υπάρχουν συμπληρωματικοί, ή εναλλακτικοί προορισμοί. Η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να παίζει πολύ σημαντικό ρόλο εάν δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα από το κράτος και υπάρχει φυσικά και ο αναγκαίος στρατηγικός σχεδιασμός.

Ακόμη όμως και σε περίπτωση που ο τουρισμός από μόνος του δεν μπορεί να υποστηρίξει τη δημιουργία ενός πόλου ανάπτυξης, μπορεί σίγουρα να παίζει ένα σημαντικό ρόλο και να λειτουργήσει συμπληρωματικά με άλλες δραστηριότητες.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω η δημιουργία των πόλων ανάπτυξης σήμερα μπορεί να βασιστεί σε διάφορους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Ένας σύγχρονος πόλος ανάπτυξης μπορεί να έχει διαφορετική μορφή από αυτούς που αναπτύχθηκαν στο παρελθόν και να είναι προσαρμοσμένος περισσότερο στα

σημερινά δεδομένα. Όπως και στις περισσότερες οικονομικές θεωρίες, έτσι και εδώ απαιτείται μια προσαρμογή στη σημερινή πραγματικότητα και στις καταστάσεις που επικρατούν στην παραγωγική διαδικασία.

Ο συνδυασμός δραστηριοτήτων, όπου αυτό είναι εφικτό, είναι επίσης ένας σημαντικός παράγοντας ο οποίος πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν, ενώ είναι απαραίτητη και η διεξοδική μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης ανά περίπτωση.

Τέλος είναι βασικό να αναφερθεί ότι δεν αρκεί ο προγραμματικός ορισμός κάποιων αστικών κέντρων ως πόλων ανάπτυξης. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στους μηχανισμούς διάχυσης, καθώς και στις απαιτούμενες υποδομές για τη δημιουργία ενός πόλου ανάπτυξης.

3.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Για να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα της σύγχρονης έννοιας του πόλου ανάπτυξης, πρέπει να εξεταστούν εκτός από τους τομείς οικονομικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν και ορισμένοι άλλοι παράγοντες. Στη σημερινή εποχή δεν αρκεί όπως είπαμε να ορίσουμε απλά έναν πόλο ανάπτυξης, ούτε να δοθούν απλά ορισμένα κίνητρα για τη δημιουργία του πόλου. Σε κάθε χώρα το χωρικό και οικονομικό πρότυπο που έχει διαμορφωθεί είναι διαφορετικό. Για το λόγο αυτό – και για να μπορεί η έννοια του πόλου ανάπτυξης να είναι ολοκληρωμένη – θα πρέπει να δοθούν και ορισμένες περαιτέρω κατευθύνσεις.

Παρακάτω εξετάζονται οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου, προκειμένου να εντοπιστούν οι αναγκαίες δράσεις και προτεραιότητες, για να εξασφαλιστούν οι στόχοι και οι επιδιώξεις:

α) Της ισχυροποίησης (Αθήνα) και της ένταξης (Θεσσαλονίκη) των δύο μητροπολιτικών κέντρων στον αντίστοιχο ευρωπαϊκό αστικό πυρήνα, αλλά και στα μητροπολιτικά αστικά δίκτυα της ευρύτερης περιβάλλουσας περιοχής,

β) Της υποστήριξης της αναπτυξιακής δυναμικής ορισμένων πόλεων-πόλων, για τη δημιουργία πολυκεντρικού συστήματος εθνικών πόλων (Πάτρα, Ηράκλειο, δίπολο Βόλος-Λάρισα, Ιωάννινα, δίπολο Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη), λαμβάνοντας πρόνοια για χωροθέτηση συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, για υλοποίηση

συγκεκριμένων έργων και για ουσιαστική αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων σε αυτούς υπηρεσιών

Επιπλέον, στο εσωτερικό του ευρύτερου χωρικού συστήματος, που οργανώνεται από ένα έκαστο των οκτώ εθνικών πόλων, εάν εξαιρεθεί η εκ των πραγμάτων σχεδόν μονοκεντρική Αττική, επιχειρείται να εξασφαλιστεί ένα λειτουργικό δίκτυο από πέντε έως οκτώ δυναμικούς αστικούς πόλους. Έκαστο σύνολο από αυτούς αποκτά προϋποθέσεις για παραλαβή ρόλων και λειτουργιών, σε αλληλοσυμπλήρωση και αλληλο-συσχέτιση με το πλέγμα των δύο μητροπολιτικών αστικών κέντρων και των συνεργαζόμενων τεσσάρων συστημάτων εθνικών πόλων. Το δίκτυο, με τη βοήθεια των μικρών και μικρότερων δυναμικών αστικών κέντρων, μπορεί να εξελιχθεί σε αλληλο-υποστηριζόμενο σύμπλεγμα οικιστικού αστικού δικτύου και να παραλάβει τις συμπληρωματικές εξειδικεύσεις και ρόλους, καθώς και τις κοινωνικές εξυπηρετήσεις που αντιστοιχούν στο επίπεδό του.

Μεγάλο βάρος θα πρέπει να δοθεί στις τεχνικές υποδομές, στις υπηρεσίες, αλλά και στην τριτοβάθμια εκπαίδευση η οποία είναι συνυφασμένη με την έρευνα και την ανάπτυξη. Πρόκειται λοιπόν για μια στρατηγική που στηρίζεται σε τρεις πυλώνες.

Μεταφορικές Υποδομές

Οι υποδομές είναι πολύ σημαντικές για να επιτευχθεί η αυτονομία των περιφερειακών κέντρων. Ωστόσο θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα όχι τόσο στις οδικές μεταφορές, η συμβολή των οποίων στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι αμφιλεγόμενη, όσο στις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές. Αυτές είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, αλλά και η σιδηροδρομικές μεταφορές. Οπωσδήποτε είναι σημαντικό και θεωρείται για οποιονδήποτε πόλο ανάπτυξης να έχει άμεση προσβασιμότητα μέσω του οδικού δικτύου, έχει όμως παρατηρηθεί ότι οι μεγάλοι οδικοί άξονες λειτουργούν με τρόπο που συγκεντρώνει την οικονομική δραστηριότητα στα μητροπολιτικά κέντρα, πάντα εις βάρος των μικρότερων πόλεων και πολλές φορές και εις βάρος των πόλεων μεσαίου μεγέθους. Για το λόγο αυτό θα πρέπει τα περιφερειακά κέντρα να αποκτήσουν αναβαθμισμένα λιμάνια αεροδρόμια, αλλά και σιδηροδρομικούς σταθμούς τα οποία θα αυξήσουν όχι μόνο την προσβασιμότητα των πόλεων αυτών, αλλά και την ελκυστικότητά τους. Μεγάλο βάρος θα πρέπει επίσης να δοθεί στις ενδοπεριφερειακές οδικές συνδέσεις, οι οποίες όπως έχει ήδη αναλυθεί σε

προηγούμενα κεφάλαια είναι πάρα πολύ σημαντικές για τις διαδικασίες διάχυσης της ανάπτυξης από τον πόλο στην περιφέρεια.

Σχετικά με τους αερολιμένες προτείνεται η δημιουργία ενός τουλάχιστον διεθνούς αερολιμένα για την εξυπηρέτηση του διπόλου Λάρισας – Βόλου. Ιδανικά μάλιστα ο αερολιμένας θα έπρεπε να τοποθετηθεί ανάμεσα στις δυο πόλεις του διπόλου, ώστε να ενισχυθούν οι σχέσεις και η επικοινωνία μεταξύ τους και να υποστηριχθεί από σύνδεση με ταχεία μέσα σταθερής τροχιάς τα οποία θα συνδέουν τις δυο πόλεις μεταξύ τους και φυσικά και το αεροδρόμιο με τις δυο πόλεις.

Επίσης προτείνεται η αναβάθμιση του αερολιμένα της Αράξου, ώστε να εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδος. Με αυτόν τον τρόπο θα αποκτήσει η Πάτρα άμεση γειτνίαση με διεθνή αερολιμένα. Η πόλη αποτελεί ουσιαστικά σημαντικό πόλο για δυο ελληνικές περιφέρειες, αυτή της Πελοποννήσου και αυτή της Δυτικής Ελλάδος και συμπεριλαμβάνεται σε όλα τα σχέδια που έχουν κατά καιρούς εκπονηθεί και είναι σχετικά με τη θεωρία των πόλων ανάπτυξης.

Σχετικά με την Ήπειρο, το πρόβλημα της απομόνωσής της εντείνεται σίγουρα και από το γεγονός ότι η Περιφέρεια δε διαθέτει μεγάλο αερολιμένα. Ωστόσο για τη δημιουργία ενός νέου πρέπει να εξεταστεί η ύπαρξη ή μη βιωσιμότητας, διαφορετικά πρέπει να εξεταστεί η αναβάθμιση του υπάρχοντος. Σε κάθε περίπτωση θεωρείται ότι η οδική σύνδεση με την Εγνατία οδό, την Ιόνια οδό, αλλά και τον οδικό άξονα που θα συνδέει την Ήπειρο με τη Θεσσαλία, θα αναβαθμίσει ιδιαίτερα το ρόλο των Ιωαννίνων και θα τα μετατρέψει σε κόμβο.

Όσον αφορά στα λιμάνια, θα πρέπει να αναβαθμιστεί ο ρόλος των υπάρχόντων και να πολλαπλασιαστούν οι υπάρχουσες συνδέσεις που υφίστανται αυτήν τη στιγμή. Αυτός είναι ο μοναδικός τρόπος ώστε να μειωθεί το τεράστιο ειδικό βάρος του λιμανιού του Πειραιά το οποίο έχει οδηγήσει σε απαξίωση όλα τα υπόλοιπα περιφερειακά λιμάνια. Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν υπάρχει επαρκής διασύνδεση της Κρήτης - του μεγαλύτερου νησιού της χώρας - με τις νησιώτικες περιοχές της χώρας, κυρίως με τα νησιά του Νοτίου Αιγαίου (Κυκλάδες, Δωδεκάνησος). Ενδεικτικά αναφέρεται επίσης ότι το λιμάνι της Καβάλας έχει σύνδεση μόνο με τη Θάσο και τη Σαμοθράκη, ενώ το λιμάνι του Βόλου έχει σύνδεση μόνο με της Βόρειες Σποράδες.

Η Ελλάδα ως νησιωτική σε μεγάλο βαθμό και παραδοσιακά ναυτική χώρα πρέπει να έχει πολύ ανεπτυγμένες τις θαλάσσιες διασυνδέσεις. Οι πόλοι ανάπτυξης

για να είναι αποτελεσματικοί πρέπει να μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους, αλλά και με την υπόλοιπη Ελλάδα και μέσω θάλασσας και αυτό να αφορά τόσο τη μεταφορά ανθρώπων, όσο και εμπορευμάτων. Παράλληλα η ενίσχυση των περιφερειακών λιμανιών θα αποσυμφορήσει και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αυτό του Πειραιά και κατ' επέκταση και την Αθήνα, ενισχύοντας την πολυκεντρική δομή της χώρας.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι επίσης πάρα πολύ σημαντικό. Στην Ελλάδα – σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στις ανεπτυγμένες χώρες – το τρένο είναι το πιο απαξιωμένο μεταφορικό μέσο. Το δίκτυο είναι πολύ παλιό, τα τρένα στην πλειοψηφία τους παλιάς τεχνολογίας, ενώ ακόμα δεν υπάρχει δίκτυο στη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο. Παράλληλα οι περισσότεροι σταθμοί είναι επίσης χαμηλού επιπέδου, όσον αφορά στις υποδομές τους αλλά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Το κυριότερο όμως είναι ότι πρόκειται για ένα αργό μέσο, ειδικότερα αν συγκριθεί με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η χρόνος που απαιτείται για να διανυθεί μια απόσταση 60 χιλιομέτρων (απόσταση Λάρισα – Βόλος σε πεδιάδα), απαιτείται περίπου μια ώρα με τα σημερινά δεδομένα. Οποσδήποτε θα πρέπει να αναβαθμιστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο από κάθε άποψη και να εκσυγχρονιστεί ώστε να μπορεί να καλύπτει τις σύγχρονες ανάγκες. Πρόκειται άλλωστε και για μέσο το οποίο είναι φιλικότερο προς το περιβάλλον σε σχέση με τα υπόλοιπα και συνδέεται με την αειφορική ανάπτυξη.

Θα πρέπει λοιπόν οι πόλοι ανάπτυξης να έχουν πρόσβαση σε ένα γρήγορο μεταφορικό δίκτυο, το οποίο θα μπορεί να τους συνδέει μεταξύ τους αλλά και με άλλα αστικά κέντρα είτε της περιφέρειάς τους, είτε σε άλλες περιφέρειες. Επιπλέον δε νοείται η ύπαρξη διπόλου χωρίς γρήγορη μεταφορική σύνδεση, που να καθιστά ευκολότερη και απλούστερη την επικοινωνία μεταξύ των δυο πόλεων.

Συμπερασματικά αναφέρεται λοιπόν ότι απαιτείται συνολική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και παράλληλα επέκτασή του στη χάραξη της Ιόνιας Οδού, αλλά και κατά μήκος της κεντρικής Ελλάδας με σκοπό τη σύνδεση Θεσσαλίας – Ηπείρου. Μια χώρα όπως η Ελλάδα, με μικρές γενικά αποστάσεις θα πρέπει να έχει και μικρές χρονοαποστάσεις μεταξύ των κέντρων της.

Σχετικά με τις οδικές μεταφορές, όπως ειπώθηκε προηγουμένως, μεγάλη έμφαση πρέπει να δοθεί στις ενδοπεριφερειακές συνδέσεις. Όπως είναι γνωστό υπάρχει μεγάλη πιθανότητα αν ο πόλος ανάπτυξης συνδέεται μόνο με άλλου πόλους

εκτός της περιφέρειας να συγκεντρώνει αυτός όλη την ανάπτυξη χωρίς να τη διαχέει στην υπόλοιπη περιφέρεια. Κάτι τέτοιο θα φέρει τα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επιδιώκονται, αφού βασικό συστατικό της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης και επομένως ζητούμενο από την εφαρμογή της θεωρίας είναι η διάχυση της ανάπτυξης στην περιφέρεια. Θα πρέπει λοιπόν οι περιφέρειες να έχουν ενδοπεριφερειακό δίκτυο τέτοιο, ώστε να επικοινωνούν τα μικρότερα αστικά κέντρα μεταξύ τους και με τον πόλο και να αυξάνονται οι σχέσεις μεταξύ τους. Επιπλέον μπορούν τα μικρότερα κέντρα να αναπτύσσουν σε δεύτερη φάση συμπληρωματικές δραστηριότητες μειώνοντας έτσι τις αρνητικές επιπτώσεις της κυριαρχίας του πόλου επάνω τους και της εξάρτησής τους από αυτόν.

Τέλος θα πρέπει να εξεταστούν και οι μεταφορικές υποδομές εντός των αστικών κέντρων. Ως γνωστόν τα μέσα μαζικής μεταφοράς στις ελληνικές πόλεις δεν είναι ιδιαίτερος ανεπτυγμένα. Ένας σύγχρονος πόλος ανάπτυξης θα πρέπει να διαθέτει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών, ώστε να μπορεί να υποστηρίξει αυξημένες καθημερινές μετακινήσεις. Επιπλέον, η επάρκεια στις αστικές μεταφορές μειώνει το ποσοστό χρήσης Ι.Χ. οχημάτων και συνεπώς την περιβαλλοντική επιβάρυνση, με άμεσο αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό κέντρο. Αυτό αποτελεί ζητούμενο για οποιονδήποτε πόλο ανάπτυξης.

Χάρτης 3: Μεταφορικές υποδομές στην Ελλάδα



Χάρτης Α.2.2.7: Σύστημα Μεταφορών

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Κύριο Οδικό Δίκτυο
- Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Κύριο Σιδηροδρομικό Δίκτυο

ΛΙΜΑΝΙΑ

- ⊕ Διεθνές Λιμάνι
- ⊕ Λιμάνι Εθνικής Σημασίας

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

- ⊕ Διεθνές Αεροδρόμιο
- ⊕ Αεροδρόμιο Εθνικής Σημασίας

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- ⊕ Εδρες Περιφερειών
- ⊕ Εδρες Νομαρχικών Αυτοδιοικήσεων
- ⊕ Αστικά Κέντρα > 10.000κατ.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ

- Ορια Κράτους
- Ορια Περιφερειών
- Ορια Νομών

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΕΘΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Πηγή: Ομάδα Μελετητών Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, 2007, *Μελέτη Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού*

Υπηρεσίες

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών είναι πάρα πολύ σημαντική για την επίτευξη μιας πολυκεντρικής δομής. Οι ευρύτερες χωρικές ενότητες που θα εξυπηρετούνται από τα αστικά κέντρα ανάπτυξης θα πρέπει να είναι κατά το δυνατόν αυτόνομες και να παρέχουν στους κατοίκους τους υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής. Η αποκέντρωση των υπηρεσιών θα πρέπει να ξεκινήσει από τα πολύ βασικά ζητήματα, όπως είναι οι υπηρεσίες υγείας. Σε αυτόν τον τομέα παρατηρούνται όχι μόνο προβλήματα τεχνικών υποδομών, αλλά και έλλειψης προσωπικού. Θα πρέπει αρχικά να λυθούν τα όποια προβλήματα και ελλείψεις σε επίπεδο κτιριακό και εξοπλισμού. Κάθε πόλος θα πρέπει να είναι πλήρως εξοπλισμένος ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει την πλειοψηφία των περιπτώσεων και να δίνει στους πολίτες το αίσθημα της ασφάλειας. Δε νοείται μεγάλα αστικά κέντρα να στέλνουν ασθενείς σε μεγαλύτερες πόλεις επειδή δεν υπάρχει η υποδομή στα ίδια. Ο πόλος θα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετεί ολόκληρη την περιφέρεια και κατά περίπτωση και τις διπλανές του. Τέλος όπως προαναφέρθηκε θα πρέπει να λυθούν και τα προβλήματα που προκύπτουν από την έλλειψη προσωπικού καθώς δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου υπάρχουν μεν οι τεχνικές υποδομές αλλά απουσιάζει το προσωπικό.

Ένας ακόμη τομέας υπηρεσιών που θα πρέπει να αναβαθμιστεί είναι οι κρατικές υπηρεσίες. Το γεγονός ότι όλα τα υπουργεία εκτός του Υπ. Μακεδονίας – Θράκης και του Υπ. Αιγαίου βρίσκονται στην Αθήνα συντελεί προς τη μονοκεντρική ανάπτυξη. Θα πρέπει οι πολίτες να έχουν πρόσβαση σε όλα τα υπουργεία – ενδεχομένως μέσω παραρτημάτων σε κάθε έναν από τους πόλους εθνικής σημασίας – χωρίς να είναι αναγκαία η μετάβαση στην Αθήνα (κυρίως) και στη Θεσσαλονίκη για τη διεκπεραίωση σχετικών υποθέσεων. Αρκετά υπουργεία θα μπορούσαν να μη βρίσκονται στην Αθήνα, αλλά σε κάποιον άλλο εθνικό πόλο. Ενδεικτικά αναφέρονται το Υπ. Τουρισμού, το Υπ. Πολιτισμού, το Υπ. Γεωργίας κλπ.

Εξάλλου η διοικητική αυτονομία είναι απαραίτητο συστατικό για την πιο αποτελεσματική λειτουργία ενός πόλου αλλά και για την προσέλκυση και τη συγκράτηση πληθυσμού. Όπως άλλωστε έχει προαναφερθεί στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, η δημόσια διοίκηση μπορεί να είναι ένα από τα βασικά στοιχεία ενός πόλου ανάπτυξης.

Εκπαίδευση

Όσον αφορά στην εκπαίδευση, σήμερα λειτουργούν στη χώρα 20 πανεπιστημιακά ιδρύματα με τμήματα διεσπαρμένα σε όλες τις έδρες των σημερινών περιφερειακών ενοτήτων, αλλά και σε πολλά νομαρχιακού επιπέδου αστικά κέντρα. Ουδεμία θεσμική πρόβλεψη δεν υπάρχει για τη μεταξύ τους συνεργασία, ούτε καν στο επίπεδο της αποσαφήνισης των γνωστικών αντικειμένων, με αποτέλεσμα να ιδρύονται τμήματα, που το ίδιο το αντικείμενό τους αμφισβητείται, διότι δε θεωρείται – ούτε καν από το ίδιο το διδακτικό προσωπικό πολλές φορές – ότι είναι πανεπιστημιακού επιπέδου. Φυσικά τα τμήματα αυτά δε δημιουργούνται με βάση ακαδημαϊκά κριτήρια, αλλά αποτελούν ένα ακόμη εργαλείο πολιτικής προβολής της εκάστοτε κυβέρνησης. Αυτή η κατάσταση ασφαλώς δεν μπορεί να συνεχιστεί, διότι δεν εξασφαλίζει ικανοποιητικού επιπέδου παροχή υπηρεσιών παιδείας, ούτε συνάδει με μια πολυκεντρική δομή περιφερειακής ανάπτυξης. Τα αποτελέσματα της σημερινής πρακτικής τελικά αποβαίνουν εις βάρος των γνώσεων που αποκτά το ανθρώπινο επιστημονικό δυναμικό της χώρας αλλά και εις βάρος της ομαλής κοινωνικής ένταξης των φοιτητών, οι οποίοι καλούνται να σπουδάσουν σε πόλεις που δε διαθέτουν την αναγκαία κρίσιμη σπουδαστική, αλλά ούτε και γενικότερα πληθυσμιακή μάζα.

Είναι απαραίτητο λοιπόν να γίνουν ορισμένες αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί μέχρι σήμερα το σύστημα. Πρώτα απ' όλα θα πρέπει να σταματήσουν να δημιουργούνται μεμονωμένα τμήματα σε πόλεις οι οποίες δε διαθέτουν την απαραίτητη μάζα στην οποία έγινε αναφορά προηγουμένως. Τα τμήματα αυτά υπάγονται διοικητικά σε ένα πανεπιστημιακό ίδρυμα το οποίο έχει συνήθως την έδρα του σε ένα κοντινό αστικό κέντρο. Πλην όμως είναι αποκομμένα από κάθε άποψη και έτσι δεν υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξής τους. Σε δεύτερη φάση είναι σκόπιμο να κλείσουν πολλά από αυτά τα τμήματα και να μεταφερθούν πιο κεντρικά, ώστε να δημιουργηθεί στις πόλεις – έδρες η απαραίτητη μάζα τόσο φοιτητών όσο και καθηγητών και γενικότερα προσωπικού. Μόνο έτσι μπορεί η τριτοβάθμια εκπαίδευση να λειτουργήσει προωθητικά στη δημιουργία πόλων ανάπτυξης. Με την κατάλληλη συγκέντρωση ανθρώπινου δυναμικού και φυσικά την ύπαρξη υποδομών, μπορεί να αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό η έρευνα. Το γεγονός αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση διαφόρων επιχειρήσεων σχετικών με τα αντικείμενα του πανεπιστημιακού ιδρύματος, οι οποίες θα εγκατασταθούν στον πόλο προκειμένου να

έχουν άμεση γειννίαση με την «πηγή» παραγωγής έρευνας. Έτσι θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας και αυτό σε συνδυασμό με τη γενικότερη ελκυστικότητα του πόλου ανάπτυξης μπορεί να συκρατήσει στο αστικό κέντρο τους αποφοίτους του πανεπιστημιακού ιδρύματος, αφού οι ίδιοι θα βρίσκουν εκεί θέσεις εργασίας. Ως γνωστόν η αναζήτηση εργασίας είναι ένας από τους κυριότερους – αν όχι ο κυριότερος λόγος – εσωτερικής μετανάστευσης.

Εξαιρέσεις μπορεί να γίνουν σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και ειδικότερα εκεί όπου το παραγωγικό σύστημα ενός αστικού κέντρου είναι σχετικό με το αντικείμενο ενός τμήματος (ως παράδειγμα αναφέρεται η περίπτωση του Μεσολογγίου με τις ιχθυοκαλλιέργειες, ή το τμήμα τουριστικής ανάπτυξης το οποίο συζητιέται να δημιουργηθεί στο Πανεπιστήμιο Κρήτης). Στις περιπτώσεις αυτές, η τριτοβάθμια εκπαίδευση και η έρευνα που αυτή παράγει θα συνδέεται άμεσα με το παραγωγικό σύστημα του αστικού κέντρου και θα λειτουργεί συμπληρωματικά με αυτό.

3.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης σήμερα παρουσιάζει αρκετές διαφορές σε σχέση με το παρελθόν. Είναι σημαντικό να αντιληφθούμε πώς μπορεί να δημιουργηθεί σήμερα ένας πόλος ανάπτυξης, αλλά και ποια μπορεί να είναι η συμβολή του στην περιφερειακή ανάπτυξη γενικά.

Θα πρέπει λοιπόν όχι μόνο να εντοπιστούν τα λάθη του παρελθόντος αλλά και να επικαιροποιηθεί η ίδια η θεωρία, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες. Θα πρέπει λοιπόν να λαμβάνονται υπ' όψιν τα ειδικά χαρακτηριστικά των αστικών κέντρων και να δίνεται βάση στα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Τέλος αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι να γίνεται στους πόλους κατά το δυνατόν συνδυασμός δραστηριοτήτων, κάτι που μπορεί να έχει πολλαπλασιαστικά θετικά αποτελέσματα για μια περιοχή.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

(ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ)

4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

4.1 ΟΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Η αστική διάσταση και ο ρόλος των αστικών κέντρων αρχίζει να αποτελεί κεντρικό πυρήνα του ευρωπαϊκού προβληματισμού και η πολιτική που διαφαίνεται πως προωθείται συνίσταται, για κάθε εξεταζόμενη χωρική ενότητα, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της αναπτυξιακής δυναμικής ορισμένων πόλεων-πόλων, με τη διάχυση της ανάπτυξης, τη συμπληρωματικότητα και την αποκέντρωση (πολυκεντρική δομή) σε δευτερεύοντες πόλους. Αυτό μεταφράζεται αφ' ενός, σε ενθάρρυνση της βιώσιμης ανάπτυξης στα μεγάλα διαπεριφερειακά και περιφερειακά αστικά κέντρα (μητροπόλεις, πύλες εισόδου, αστικά κέντρα σε αναπτυξιακούς διαδρόμους, δίπολα, συμπλέγματα) και αφ' ετέρου, σε ενίσχυση των μικρών και μεσαίων αστικών κέντρων, με βελτίωση των υποδομών και δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, προκειμένου να συγκρατείται εκεί το μεγαλύτερο δυνατό τμήμα του πληθυσμού από τη συνεχιζόμενη - αλλού πολύ έντονα και αλλού λιγότερο - αγροτική έξοδο.

Εξάλλου οι στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για τη συνοχή που ενέκρινε το Συμβούλιο στις 6 Οκτωβρίου 2006 (ΕΕ L291, 21 Οκτωβρίου 2006) υπογραμμίζουν τη σπουδαιότητα των αστικών κέντρων λόγω της συμβολής τους στην ανάπτυξη και σε περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό ζητούν, μεταξύ άλλων, την ανάληψη δράσεων για την προώθηση μιας πιο ισόρροπης, πολυκεντρικής ανάπτυξης με την ανάπτυξη του αστικού δικτύου σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο και για την πραγματοποίηση στρατηγικών επιλογών κατά τον εντοπισμό και την ενίσχυση των πόλων ανάπτυξης και της συμβολής τους στην προώθηση της στρατηγικής της Λισαβόνας. Στο πλαίσιο αυτό οι κοινοτικές στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνοχή αναφέρονται σε αστικές περιοχές με πληθυσμό άνω των 50.000 κατοίκων και στο δυναμικό τους από πλευράς επιχειρηματικού πνεύματος, καινοτομίας, έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης καθώς και απασχολησιμότητας, δηλαδή σε τομείς που συμφωνούν πλήρως με τις ολοκληρωμένες κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Κατά συνέπεια, ακόμη και αν οι εν λόγω στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές δεν αναφέρονται σε συγκεκριμένους αριθμούς «πόλων έλξης – ανάπτυξης», οι

περιοχές που θα μπορούσαν να πληρούν τα κριτήρια για την επιλογή τους ως «πόλων έλξης / ανάπτυξης» περιορίζονται αναγκαστικά λόγω του αναπτυξιακού δυναμικού που πρέπει να παρουσιάζουν.

Τα εθνικά στρατηγικά πλαίσια αναφοράς και τα επιχειρησιακά προγράμματα όλων σχεδόν των κρατών μελών κρίνουν ότι είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται η ανάπτυξη ισχυρών αστικών κέντρων προκειμένου να επεκτείνεται η ανάπτυξη και η απασχόληση σε ευρύτερη περιοχή καθώς και στην αγροτική ενδοχώρα. Οι αστικές περιοχές και τα περιφερειακά κέντρα θεωρούνται ως φορείς μεταφοράς των γνώσεων και των άριστων επιδόσεων των περιοχών, προώθηση της ανταγωνιστικότητας και ως κινητήριες δυνάμεις της ανάπτυξης καθώς και παράγοντες μεγέθυνσης για ολόκληρη την περιοχή στην οποία ευρίσκεται το αστικό κέντρο. Τα προγράμματα που έχουν υποβληθεί τονίζουν τη σπουδαιότητα των δεσμών μεταξύ τέτοιου είδους κέντρων ανάπτυξης και της ενδοχώρας τους καθώς και των γύρω αγροτικών περιοχών.

Οι κοινοτικές στρατηγικές κατευθύνσεις για την περίοδο 2007-2013 αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στις ειδικές ανάγκες ορισμένων περιοχών, όπως οι αστικές ζώνες. Οι κατευθύνσεις αυτές ενθαρρύνουν την ολοκληρωμένη προσέγγιση της πολιτικής συνοχής, η οποία όχι μόνον ευνοεί την ανάπτυξη και την απασχόληση αλλά επιδιώκει και κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους.

Ο ρόλος των πόλεων ενισχύεται και αποκαθίσταται, ως χώρων κοινωνικής και πολιτισμικής ολοκλήρωσης, ως πηγών οικονομικής ευημερίας και αειφόρου ανάπτυξης και ως βάση δημοκρατικής διακυβέρνησης. Οι πόλεις είναι κέντρα επικοινωνίας, δημιουργικότητας, καινοτομίας και πολιτιστικής κληρονομιάς. Αποτελούν τις κινητήριες δυνάμεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στοχεύουν ταυτόχρονα στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, στην επίλυση περιβαλλοντικών προβλημάτων και στην εξασφάλιση υψηλής ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους.

Στον στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη και την απασχόληση, οι πόλεις και οι μητροπολιτικές περιοχές εμφανίζονται ιδιαίτερα σημαντικές. Προσελκύουν επενδύσεις και θέσεις απασχόλησης και διαθέτουν τα μέσα για να ενισχύσουν την ελκυστικότητά τους, με βασικά σημεία ενίσχυσης τις μεταφορές, την προσβασιμότητα και κινητικότητα, την πρόσβαση στις υπηρεσίες και υποδομές, το φυσικό περιβάλλον και τον πολιτιστικό τομέα.

Στις πόλεις συναντάται η μεγαλύτερη προσφορά απασχόλησης, η πλειονότητα των επιχειρήσεων και των ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, η δράση τους είναι

καθοριστική για την επίτευξη της κοινωνικής συνοχής, αποτελούν το κέντρο κάθε αλλαγής η οποία βασίζεται στην καινοτομία - το επιχειρηματικό πνεύμα- την οικονομική μεγέθυνση, αποτελούν τόπο εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων και φιλοξενούν την κοινωνία των πολιτών.

Χαρακτηριστικό της Ευρώπης είναι η πολυκεντρική δομή των πόλεων, με ορισμένες από αυτές να σχηματίζουν μητροπολιτικές περιοχές.

Η ανάπτυξη των μητροπολιτικών περιοχών κινητοποιεί, μέσα από δικτύώσεις, και την ανάπτυξη των περιοχών αμέσου επιρροής αλλά και την ανάπτυξη μικρότερων αστικών κέντρων που βρίσκονται στην ακτίνα επιρροής τους.

Άλλωστε οι Στρατηγικές Κατευθύνσεις της Συνοχής για την περίοδο 2007-2013 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής απαιτούν να λαμβάνονται υπόψη τα οικονομικά, κοινωνικά και εδαφικά πεδία, όπου ο όρος ανταγωνιστικότητα θα εκλαμβάνεται «ως κίνητρο και αιτία συμπληρωματικών πρωτοβουλιών δύο ή περισσότερων αστικών κέντρων» και όχι ως ανταγωνιστικότητα μεταξύ των αστικών κέντρων.

4.1.1 Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ESPON

Σε ευρωπαϊκή κλίμακα, η διερεύνηση της πολυκεντρικότητας ξεκίνησε ουσιαστικά με τις αρχές της Λειψίας το 1994 που οδήγησαν στη γέννηση του εγχειρήματος «European Spatial Development Perspective» (ESDP), το οποίο στα ελληνικά ονομάζεται «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου» (ΣΑΚΧ). Πρόκειται για ένα κείμενο το οποίο δεν εγκρίθηκε με την κοινοτική μέθοδο και συνεπώς δεν αποτελεί δέσμευση για τις χώρες – μέλη της Ένωσης αφού δεν αποτελεί νομοθετική πράξη. Το συγκεκριμένο κείμενο εγκρίθηκε από το άτυπο Συμβούλιο Υπουργών το Μάιο του 1999 στο Πότσνταμ της Γερμανίας.

Η στρατηγική επεκτάθηκε αργότερα με τη δημιουργία του European Spatial Planning Observatory Network (ESPON), το οποίο είναι στην ουσία ένα ερευνητικό πρόγραμμα με τη μορφή ινστιτούτου. Στα ελληνικά η δράση αυτή διατυπώνεται ως Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Χωροταξίας. Το ESPON επιδιώκει να λειτουργήσει συνδεδετικά μεταξύ κυβερνήσεων και επιστημόνων και να προωθήσει τη δικτύωση μεταξύ των εθνικών και των ευρωπαϊκών κέντρων έρευνας, ενώ οι μελέτες που

εκπνεί καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αντικειμένων του χωροταξικού σχεδιασμού, κυρίως σε ακαδημαϊκό επίπεδο.

Η στρατηγική της πολυκεντρικότητας του ευρωπαϊκού χώρου αναπτύχθηκε κυρίως ως μία χρήσιμη εναλλακτική απέναντι στο ευρωπαϊκό "πεντάγωνο" (Λονδίνο - Αμβούργο - Μόναχο - Μιλάνο - Παρίσι) και έχει ως στόχο τη δημιουργία περισσότερων "ζωνών παγκόσμιας ολοκλήρωσης", πιθανώς κατά το θεωρούμενο ως υπόδειγμα του χώρου των ΗΠΑ. Στο πλαίσιο της στρατηγικής αυτής κεντρική θέση κατέχουν οι πόλοι ανάπτυξης, οι οποίοι έχουν τη μορφή αστικών πόλων με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη των οποίων δίνονται κατευθύνσεις.

Η κατηγοριοποίηση των αστικών πόλων που γίνεται στο ESPON οδηγεί στη δημιουργία τριών κατηγοριών. Αυτές είναι:

- α) Οι Metropolitan European Growth Areas (MEGAs),
- β) Οι Functional Urban Areas (FUAs),
- γ) Οι Potential Polycentric Integration Areas (PIAs).

Metropolitan European Growth Areas (MEGAs)

Η ανάλυση καταλήγει στον ορισμό 76 «μητροπολιτικών ευρωπαϊκών περιοχών ανάπτυξης» (MEGAs), που κατηγοριοποιούνται περαιτέρω βάσει της κρίσιμης οικονομικής μάζας τους, της ανταγωνιστικότητας των εκεί επιχειρήσεων, της συνδεσιμότητας με άλλες περιοχές και αντίστοιχους παγκόσμιους κόμβους και της γνωσιακής τους βάσης. Από την κατηγοριοποίηση προκύπτουν πέντε υποκατηγορίες: οι Παγκόσμιοι κόμβοι (το Λονδίνο και το Παρίσι),

οι MEGA – 1 (17 πόλεις, πόλεις όπως το Μιλάνο, το Μόναχο, το Αμβούργο κλπ),

οι MEGA – 2 (8 πόλεις, μεταξύ των οποίων και η Αθήνα, το Μάντσεστερ, το Δουβλίνο κλπ),

οι MEGA – 3 (26 πόλεις, (Πράγα, Ρότερνταμ, Λισσαβόνα) και

οι MEGA – 4 (23 πόλεις, κυρίως από τις νέες χώρες – μέλη).

Functional Urban Areas (FUAs)

Η διερεύνηση οδήγησε στον ορισμό 1.595 «λειτουργικών αστικών περιοχών» (FUAs), που ορίζονται ως οι πόλεις οι οποίες διαθέτουν έναν αστικό πυρήνα με περισσότερους από 15.000 κατοίκους, ένα συνολικό πληθυσμό άνω των 50.000

κατοίκων ή πάνω από το 0,5% του εθνικού πληθυσμού και λειτουργίες εθνικού ή περιφερειακού επιπέδου. Με τον ορισμό αυτό, οι κεντρικές περιοχές της Ευρώπης διαθέτουν ένα μεγάλο πλήθος τέτοιων περιοχών, ενώ οι περιμετρικές, όπως η Ελλάδα, μια κατά πολύ μικρότερη πυκνότητα. Ωστόσο όπως προκύπτει και από το σχετικό πίνακα, εκτός από την τοποθεσία της χώρας αλλά και γενικότερα το οικονομικό και χωρικό μοντέλο ανάπτυξής της, παίζει ρόλο ως προς τον τελικό αριθμό FUAs που εμφανίζει και το πληθυσμιακό μέγεθος της χώρας. Παρατηρεί κανείς ότι χώρες με πληθυσμό παρόμοιο με αυτόν της Ελλάδας και με όλα τα άλλα δεδομένα να διαφέρουν, έχουν περίπου τον ίδιο αριθμό FUAs και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις και μικρότερο.

Potential Polycentric Integration Areas (PIAs)

Τέλος, προσθέτοντας το κριτήριο της αλληλοεπικάλυψης των FUAs (κυρίως δια των ημερησίων συστημάτων μετακινήσεων), προκύπτουν από την ανάλυση άλλες 1.139 ευρωπαϊκές «δυναμικές περιοχές πολυκεντρικής ολοκλήρωσης» (PIAs), εκ των οποίων 21 στην Ελλάδα και μάλιστα περίπου στη θέση των πόλων που εντοπίζει το Εθνικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Πίνακας 1: Αριθμός FUAs ανά χώρα

Country	Number of FUAs
Austria	24
Belgium	21
Bulgaria	31
Switzerland	48
Czech Republic	25
Germany	186
Denmark	35
Estonia	10
Spain	105
Finland	35
France	211
Greece	45
Hungary	77
Ireland	7
Italy	253
Lithuania	8
Latvia	8
Netherlands	39
Norway	36
Poland	48
Portugal	44
Romania	59
Sweden	47
Slovenia	6
Slovakia	27
United Kingdom	146
ESPON Space	1588

Πηγή: ESPON Study 1.4.3: *Study on Urban Functions* - 1st Interim Report

Χάρτης 4: Τυπολογία ευρωπαϊκών πόλων (ESPON)



- Μητροπολιτικές Ευρωπαϊκές Περιοχές Ανάπτυξης (MEGAs)
- ▲ Διεθνείς / εθνικές FUAs
- Περιφερειακές / τοπικές FUAs

Πηγή: ESPON Study 1.4.3: *Study on Urban Functions* Final Report, ίδια επεξεργασία

4.1.2 Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στο κείμενό της με τίτλο «The State of European Cities Report» η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πραγματοποιεί και αυτή μια κατηγοριοποίηση των αστικών κέντρων - πόλων της Ένωσης. Έτσι οι πόλεις της Ευρώπης κατατάσσονται σε τρεις (3) κύριες κατηγορίες Διεθνείς Κόμβοι, Περιφερειακοί Πόλοι και Εξειδικευμένοι Πόλοι και δεκατρείς (13) υποκατηγορίες.

Διεθνείς Κόμβοι

Πρόκειται για γνωστά διεθνή κέντρα που λειτουργούν σε ευρωπαϊκό ή και παγκόσμιο επίπεδο. Στην κατηγορία αυτή υπάρχουν τρεις ειδικότερες υποκατηγορίες, ανάλογα με το επίπεδο και τη γενική διάρθρωση του πόλου:

α) Κόμβοι γνώσης. Είναι οι βασικοί παίκτες στην παγκόσμια οικονομία, βρίσκονται πάνω από την εθνική αστική ιεραρχία και στην προμετωπίδα της διεθνούς βιομηχανίας, των επιχειρηματικών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, βασιζόμενες σε υψηλά επίπεδα ταλέντου και άψογα συνδεδεμένες με τον υπόλοιπο κόσμο.

β) Καθιερωμένες πρωτεύουσες. Είναι πόλεις οι οποίες είναι σταθερά τοποθετημένες στην κορυφή των εθνικών αστικών ιεραρχιών με διαφοροποιημένη οικονομική βάση και συγκέντρωση πλούτου.

γ) Ανακάμπτουσες πρωτεύουσες. Οι πόλεις αυτές χαρακτηρίζονται ως πρωταθλητές της μετάβασης και κινητήρες της οικονομικής ανάπτυξης στα νέα κράτη - μέλη.

Εξειδικευμένοι Πόλοι

Οι Εξειδικευμένοι Πόλοι είναι οι πόλοι οι οποίοι έχουν έναν (πιθανά) σημαντικό διεθνή ρόλο, τουλάχιστον σε ορισμένες πλευρές της αστικής οικονομίας. Οι συγκεκριμένοι πόλοι εξειδικεύονται περαιτέρω σε έξι (6) υποκατηγορίες, ως εξής:

α) Εθνικοί κόμβοι υπηρεσιών. Οι πόλοι αυτοί έχουν έναν βασικό ρόλο στην εθνική αστική ιεραρχία, εκπληρώνουν κρίσιμες εθνικές λειτουργίες και ορισμένες πρωτεύουσες λειτουργίες στον τομέα των (δημόσιων) υπηρεσιών.

β) Πόλοι μετασχηματισμού. Πρόκειται για τα αστικά κέντρα με ισχυρό βιομηχανικό παρελθόν αλλά στο σωστό δρόμο του μετασχηματισμού τους, των αλλαγών και της ανάπτυξης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.

γ) Πύλες. Οι Πύλες είναι οι μεγαλύτερες πόλεις με εξειδικευμένη (λιμενική) υποδομή που χειρίζεται μεγάλες ροές διεθνών αγαθών και επιβατών.

δ) Σύγχρονα βιομηχανικά κέντρα. Τα Σύγχρονα Βιομηχανικά Κέντρα είναι οι πλατφόρμες για πολυεθνικές δραστηριότητες και τοπικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, με υψηλά επίπεδα τεχνολογικής καινοτομίας.

ε) Ερευνητικά κέντρα. Πρόκειται για κέντρα έρευνας και ανώτερης εκπαίδευσης. Σε αυτά περιλαμβάνονται επιχειρηματικές δραστηριότητες επιστήμης και τεχνολογίας. Τα κέντρα αυτά είναι καλά συνδεδεμένα στα διεθνή δίκτυα.

στ) Κέντρα επισκεπτών. Τα κέντρα αυτά χειρίζονται μεγάλες ροές ατόμων εθνικές και διεθνείς, με τομέα υπηρεσιών προσανατολισμένο στον τουρισμό.

Περιφερειακοί Πόλοι

Οι Περιφερειακοί Πόλοι για τους οποίους θεωρείται εν πολλοίς ότι αποτελούν τους πυλώνες των ευρωπαϊκών περιφερειακών οικονομιών. Η τελευταία αυτή κατηγορία πόλων χωρίζεται περαιτέρω σε τέσσερις (4) επιμέρους υποκατηγορίες. Αυτές είναι οι παρακάτω:

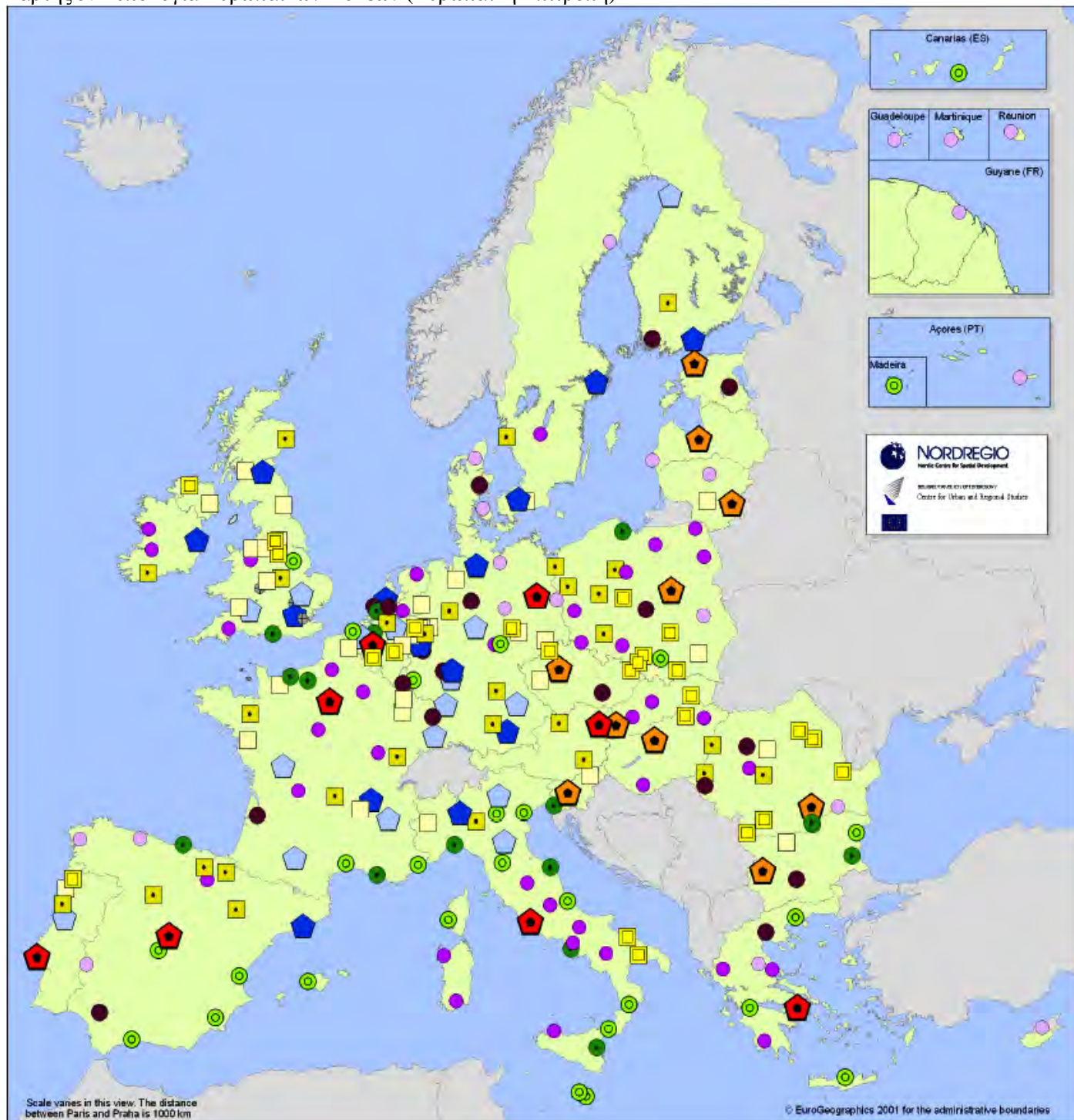
α) Αποβιομηχανοποιημένες πόλεις. Είναι οι πόλεις αυτές οι οποίες έχουν ισχυρή (βαριά) βιομηχανική βάση αλλά συνήθως βρίσκονται σε παρακμή ή ύφεση.

β) Περιφερειακά αγοραστικά κέντρα. Οι πόλοι αυτοί εκπληρώνουν έναν κεντρικό ρόλο στο περιφερειακό επίπεδο και ειδικότερα σε όρους προσωπικών, επιχειρηματικών και οικονομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και ξενοδοχείων, εστιατορίων αλλά και εμπορίου.

γ) Περιφερειακά κέντρα δημόσιων υπηρεσιών. Τα κέντρα αυτά εκπληρώνουν έναν κεντρικό ρόλο στην περιφέρειά τους και ιδιαίτερα στους τομείς της κρατικής διοίκησης, της υγείας και της εκπαίδευσης.

δ) Δορυφορικές πόλεις. Οι Δορυφορικές Πόλεις είναι οι μικρότεροι κόμβοι οικονομικής δραστηριότητας εντός ευρύτερων αστικών συγκεντρώσεων.

Χάρτης 5: Τυπολογία Ευρωπαϊκών Πόλεων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)



Scale varies in this view. The distance between Paris and Praha is 1000 km

© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΟΛΕΩΝ

Source: Urban Audit Data Base

- | | | | |
|--------------------------|------------------------------|--------------------------|--|
| Καθιερωμένες πρωτεύουσες | Σύγχρονα βιομηχανικά κέντρα | Πύλες | Περιφερειακά αγοραστικά κέντρα |
| Ανακάμπουσες πρωτεύουσες | Αποβιομηχανοποιημένες πόλεις | Κέντρα επισκεπτών | Περιφερειακά κέντρα δημοσίων υπηρεσιών |
| Κόμβοι γνώσης | Πόλοι Μετασχηματισμού | Εθνικοί κόμβοι υπηρεσιών | Δορυφορικές πόλεις |
| Ερευνητικά κέντρα | | | |

Πηγή: European Commission, 2007, *The State Of European Cities Executive Report*, ίδια επεξεργασία

Οι παραπάνω τυπολογίες προκύπτουν περισσότερο με βάση τον πυρήνα – κέντρο των εξεταζόμενων αστικών περιοχών παρά από τα όριά τους. Αυτό σημαίνει, συν τοις άλλοις, ότι κάθε πόλη μπορεί να εμπίπτει σε παραπάνω από μια κατηγορία.

Επιπλέον είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι απόπειρες κατάταξης των πόλεων σε τυπολογίες με βάση τις δραστηριότητες που περιλαμβάνουν και τη λειτουργία τους, δεν υπονοεί ένα μονοπάτι επιτυχίας προς την κορυφή της ιεραρχίας στα πλαίσια ενός αστικού συστήματος. Αντίθετα δίνει έμφαση στο διακριτό ρόλο των διαφόρων τόπων και μεγεθών αλλά και στη συμπληρωματικότητά τους στις περιφερειακές οικονομίες.

Ως τελικό συμπέρασμα υποδεικνύεται ότι η πολυκεντρικότητα πρέπει να δομηθεί πάνω σε μια λειτουργική εξειδίκευση που να επιτρέπει την ανάπτυξη ευρωπαϊκής εμβέλειας λειτουργιών εκτός του πυρήνα του ευρωπαϊκού χώρου.

Πολυκεντρικότητα και πόλοι ανάπτυξης δεν παραπέμπουν στους ίδιους ορισμούς ή στις ίδιες αναγνώσεις του αναπτυξιακού προβλήματος αλλά σε σημαντικό βαθμό αλληλοσυμπληρώνονται: ένα αστικό σύστημα που χαρακτηρίζεται κατά κύριο λόγο από την ύπαρξη πολλών πόλεων σε διάφορα επίπεδα μπορεί να αντισταθμίσει την κυριαρχία από ένα υπερμέγεθες κέντρο και η ύπαρξη αστικών κέντρων με συμπληρωματικότητες και συνέργιες αποβαίνει θετική για τη χωρική ανάπτυξη.

4.2 ΟΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΛΛΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμο να εξεταστούν οι διεθνείς πρακτικές και συγκεκριμένα αυτές των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οπωσδήποτε οι ευρωπαϊκές χώρες δεν είναι οι μόνες που εφαρμόζουν αστική πολιτική. Επιλέγονται όμως για εξέταση με το σκεπτικό ότι πρώτον λαμβάνουν υπ' όψιν τους συγκεκριμένες κατευθύνσεις μέσω των ευρωπαϊκών προγραμμάτων και κειμένων και δεύτερον το γεγονός ότι ο ευρωπαϊκός χώρος ενοποιείται όλο και περισσότερο και υπάρχουν επιρροές μεταξύ των χωρών. Υπάρχουν χώρες οι οποίες έχουν μια σαφή αστική πολιτική και άλλες που έχουν και εφαρμόζουν κατευθύνσεις για πολυκεντρική ανάπτυξη εντάσσοντας σε αυτήν και πόλους ανάπτυξης. Μεγαλύτερη σημασία σαφώς και έχουν οι πολιτικές που έχουν χωρικό χαρακτήρα, χωρίς βεβαίως αυτό να σημαίνει

ότι και άλλες στρατηγικές – όπως οι τομεακές για παράδειγμα – δεν έχουν χωρικές επιπτώσεις.

Σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της αστικής πολιτικής έχουν πραγματοποιήσει οι σκανδιναβικές χώρες. Πολλά στοιχεία για την αστική και περιφερειακή πολιτική των χωρών αυτών μπορεί να αντλήσει κανείς από το κέντρο ερευνών NORDREGIO. Πρόκειται για ένα κέντρο έρευνας, εκπαίδευσης και καταγραφής στοιχείων σχετικών με την περιφερειακή ανάπτυξη, το οποίο ιδρύθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών των σκανδιναβικών χωρών. Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία σχετικά με τις σκανδιναβικές χώρες, όπως αυτά προκύπτουν από τα κείμενα και τις μελέτες του κέντρου.

Φινλανδία

Μέχρι πρόσφατα η Φινλανδία δεν είχε σαφή αστική πολιτική για την περιφερειακή ανάπτυξη. ανταγωνιστικότητα των πόλεων αναγνωρίστηκε ως εθνικός στόχος από το 1996 από την Επιτροπή για την Αστική Πολιτική του Υπουργείου Εσωτερικών. Η αστική πολιτική είναι πλήρως προσανατολισμένη προς την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, την προστασία της λειτουργικής δομής και την επίτευξη ενός ισόρροπου πολυκεντρικού αστικού δικτύου με πόλεις διαφόρων μεγεθών (NORDREGIO, 2006: 37).

Τα βασικά προγράμματα της Φινλανδίας για την αστική πολιτική και την ανταγωνιστικότητα των πόλεων είναι τα ακόλουθα τρία (3): α) το Πρόγραμμα των Κέντρων Εξειδίκευσης, β) το Πρόγραμμα Περιφερειακών Κέντρων και γ) το Πακέτο Πολιτικής για τις Κύριες Αστικές Περιοχές.

α) Το Πρόγραμμα των Κέντρων Εξειδίκευσης

Τα Κέντρα Εξειδίκευσης αφορούν τις μεγάλες όσο και τις μεσαίες, πλέον, αστικές περιοχές. Υπάρχουν 22 Κέντρα τα οποία λειτουργούν 45 παραρτήματα και επικεντρώνονται στην ανάπτυξη συγκεκριμένων πεδίων τα οποία αντιπροσωπεύουν εξειδίκευση παγκόσμιας κλάσης. Τα πεδία επιλέγονται με βάση την ισχυρή και αναπτυσσόμενη έρευνα, το εκπαιδευτικό υπόβαθρο και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες μιας περιφέρειας. Στόχος είναι η χρήση διεθνώς ανταγωνιστικών γνώσεων και ικανοτήτων ως πηγή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, δημιουργίας θέσεων εργασίας και περιφερειακής ανάπτυξης (NORDREGIO, 2006: 46).

β) Το Πρόγραμμα Περιφερειακών Κέντρων

Το Πρόγραμμα Περιφερειακών Κέντρων έχει ως στόχο την εξασφάλιση ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης μέσω του προσδιορισμού πόλεων διαφόρων μεγεθών ως ισχυρών περιφερειακών και τοπικών κέντρων, τα οποία στοχεύουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των περιφερειών τους. Έχουν επιλεγεί 34 πόλεις διαφόρων μεγεθών και κατηγοριοποίησης με τη βασική παραδοχή ότι οι αστικές περιοχές θεωρούνται ως λειτουργικές οντότητες για την ανάπτυξη των οποίων απαιτείται η συνεργασία μεταξύ του αστικού κέντρου και των δήμων που το περιβάλλουν (NORDREGIO, 2006: 47 - 48).

γ) Το Πακέτο Πολιτικής για τις Κύριες Πόλεις

Το Πακέτο Πολιτικής για τις Κύριες Πόλεις αφορά τις 9 μεγαλύτερες πόλεις της Φινλανδίας και στοχεύει στην αύξηση της διεθνούς αναγνωρισιμότητας και ανταγωνιστικότητας των μεγάλων πόλεων και τη βελτίωση των εξειδικεύσεών τους, τον καλύτερο καταμερισμό εργασίας για όλη τη χώρα. Αποτελεί μια προσπάθεια καλύτερου συντονισμού μεταξύ των υπαρχόντων προγραμμάτων και πολιτικών επιδιώκοντας την ολοκλήρωση του πολύπλευρου χαρακτήρα της αστικής ανάπτυξης (πολιτικές για την οικονομία, την καινοτομία, την στέγαση, την κοινωνική ενσωμάτωση, τις υποδομές και το περιβάλλον) (NORDREGIO, 2006: 40 - 41).

Συμπερασματικά μπορεί να πει κανείς ότι η αστική πολιτική της Φινλανδίας, όχι μόνο αποτελεί μια ευρύτερη πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά φαίνεται να είναι περισσότερο ευνοϊκή για τις μικρού και μεσαίου μεγέθους πόλεις, στην ανάπτυξη των οποίων δίνεται μεγαλύτερο βάρος. Η ευθύνη συντονισμού της συνολικής πολιτικής βρίσκεται όπως προαναφέρθηκε στο Υπουργείο Εσωτερικών.

Νορβηγία

Η αστική πολιτική της Νορβηγίας δεν ενσωματώνεται ρητά στις εθνικές περιφερειακές στρατηγικές. Το Υπουργείο Τοπικής Κυβέρνησης και Περιφερειακής Ανάπτυξης είναι υπεύθυνο για τη διατύπωση εθνικών στρατηγικών για περιφερειακή ανάπτυξη, ενώ ένα υπουργείο αντίστοιχο του ΥΠΕΧΩΔΕ είναι υπεύθυνο σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση για τον περιφερειακό προγραμματισμό.

Η κυβέρνηση δίνει υψηλότερη προτεραιότητα στον αγροτικό χώρο και τις κοινότητες, με έμφαση στην ανάπτυξη μικρών πόλεων, οι οποίες αποτελούν τις ομάδες-στόχους προγραμμάτων για την βελτίωση της ελκυστικότητάς τους (φυσικός και δημόσιος χώρος, πολιτιστική ανάπτυξη, επιχειρηματικότητα). Συνεπώς η πολιτική

για την ανταγωνιστικότητα των πόλεων στη Νορβηγία εκφράζεται κυρίως μέσα από τα εθνικά προγράμματα καινοτομίας, με ισχυρές περιφερειακές επιπτώσεις, τα οποία στοχεύουν στις πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους. Κυριότερο εργαλείο είναι το Πρόγραμμα των Κέντρων Εξειδίκευσης (NORDREGIO, 2006: 37 - 38).

Επίσης δίνεται βάση στη συνεργασία της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της πρωτεύουσας της χώρας (Όσλο) με άλλους δήμους της χώρας, με ιδιαίτερη έμφαση σε τέσσερις στρατηγικές ανάπτυξης (ελκυστικότητα, ικανότητα και αύξηση, μεταφορά και επικοινωνία και κοινωνική υποδομή) Η κύρια φιλοδοξία είναι εδώ να ενισχυθεί η περιοχή του Όσλο ως ανταγωνιστική και βιώσιμη περιοχή στην Ευρώπη (NORDREGIO, 2006: 43).

Σουηδία

Γενικά, η σουηδική αστική πολιτική είναι ένα λίγο πολύ ζήτημα που αφορά τους Δήμους. Η τοπική αυτοδιοίκηση έχει μια μακροχρόνια παράδοση στη Σουηδία με τις τοπικές αρχές να έχουν ιδιαίτερη αυτονομία. Η αστική ανάπτυξη αποτελεί μέρος της εθνικής πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης από το 2003, αντικατοπτρίζοντας την ανάγκη για τομεακό συντονισμό, πολυ-επίπεδη διακυβέρνηση και συνεργασία σε εταιρικές σχέσεις. Ο συντονισμός και τα περιφερειακά ζητήματα στις διάφορες περιοχές εθνικών πολιτικών είναι κεντρικά. Οι πολιτικές πρέπει να προσαρμοστούν στις ποικίλες δυνατότητες ανάπτυξης και την ποικιλομορφία των δομών στα διαφορετικά τμήματα του σουηδικού εδάφους (NORDREGIO, 2006: 38).

Η Σουηδική Μητροπολιτική Πολιτική υιοθετήθηκε το 1999 με στόχο να υπάρξει αντίδραση στον κοινωνικό, εθνικό και μεροληπτικό διαχωρισμό στις μητροπολιτικές περιοχές και προωθώντας τις ίσες και συγκρίσιμες συνθήκες διαβίωσης για τους ανθρώπους που ζουν στις πόλεις

Η εθνική Στρατηγική για την Περιφερειακή Ανταγωνιστικότητα και την Απασχόληση για την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013, τονίζει την αστική διάσταση και ειδικότερα το ρόλο των μητροπολιτικών περιοχών στον εθνικό και ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. Για πρώτη φορά η εθνική αστική πολιτική συγκεντρώνεται στις τρεις μητροπολιτικές περιοχές, οι οποίες αποτελούν πλέον μέρος της πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης. Σε αυτό το πλαίσιο, δίνεται προτεραιότητα στις υποδομές μεταφορών, στη στέγαση, στα διεθνώς ανταγωνιστικά καινοτόμα σχήματα και

clusters, στην ενσωμάτωση του ξένου εργατικού δυναμικού και στην καταπολέμηση των διακρίσεων. Η εθνική πολιτική για τις λοιπές κύριες αστικές περιοχές της Σουηδίας συνίσταται κυρίως στις κρατικές επενδύσεις στην ανώτατη εκπαίδευση και την Έρευνα και την Ανάπτυξη (NORDREGIO, 2006: 41).

Στις πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους η αστική πολιτική εστιάζει στην καταπολέμηση των φαινομένων κατακερματισμού και ασυμβατοτήτων στην αγορά εργασίας, μέσω της περιφερειακής μεγέθυνσης με τη μορφή μεγαλύτερων λειτουργικών αγορών εργασίας. Βασικό στοιχείο της αστικής πολιτικής για τις μικρές πόλεις είναι η πολυκεντρικότητα και η συνεργασία μεταξύ των διαφόρων μικρών αστικών κέντρων ανά περιοχή (NORDREGIO, 2006: 49).

Δανία

Η ευθύνη για την περιφερειακή και την αστική ανάπτυξη στη Δανία είναι ένας κοινός στόχος μεταξύ των διαφορετικών υπουργείων (κοινωνικές πολιτικές, οικονομικές πολιτικές και πολιτικές για το περιβάλλον) και μεταξύ του κρατικού και του αποκεντρωμένου επιπέδου. Η προτεραιότητα τίθεται στις στρατηγικές οικονομικής ανάπτυξης με σκοπό να για να βελτιωθεί ο ανταγωνισμός και η απασχόληση. Οι στόχοι αυτοί είναι πρωταρχικής σημασίας για τις αστικές περιοχές στη Δανία. Οι πόλεις έχουν έναν πρωταρχικό ρόλο ως κέντρα για την οικονομική ανάπτυξη. Η διαρθρωτικές αλλαγές που επιφέρει η παγκοσμιοποίηση επηρεάζουν τις περιοχές της Δανίας διαφορετικά ανάλογα με την επιχειρησιακή δομή τους (NORDREGIO, 2006: 39 – 40).

Οι συζητήσεις για μια συνολική αστική πολιτική ξεκίνησαν στα μέσα της δεκαετίας του '90 και επικυρώθηκαν με την ίδρυση ενός Υπουργείου Αστικών Υποθέσεων το 1998. Οι στόχοι της αστικής πολιτικής είναι α) η στήριξη των πόλεων ως κέντρα ανάπτυξης, με συνεκτική αστική ανάπτυξη και μείωση των ανισοτήτων, β) η ανάπτυξη ελκυστικών και βιώσιμων πόλεων με καλές συνθήκες διαβίωσης και επιχειρηματικής δραστηριότητας και ερευνητική στήριξη, γ) η συνεργασία, ο συντονισμός και η τοπική βάση, δ) η χρήση νέων εργαλείων όπως οι ΣΔΙΤ, τα έργα-ναυαρχίδες, η αστική διακυβέρνηση.

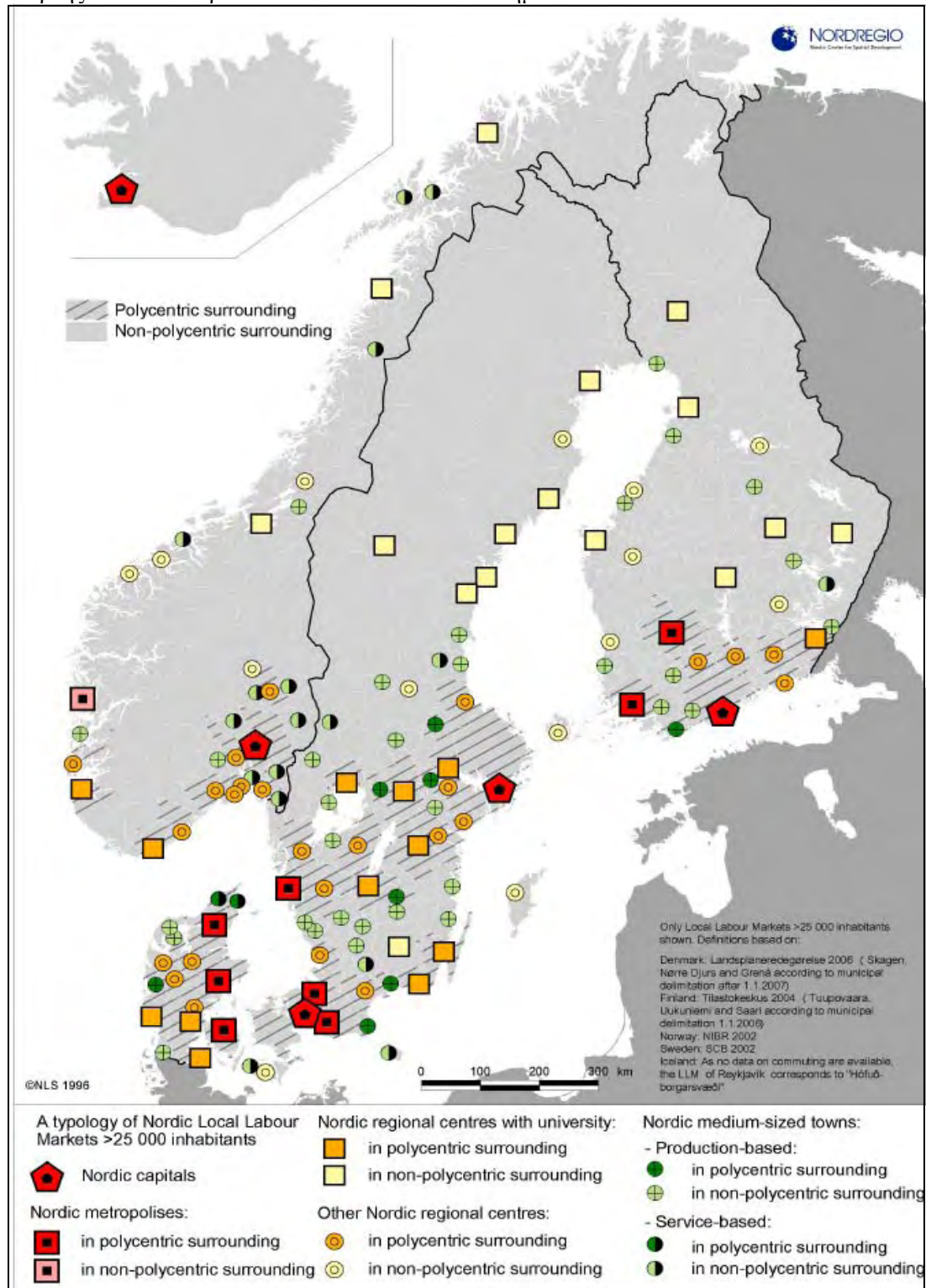
Σε πολλά κείμενα εθνικών πολιτικών οι μεγάλες πόλεις της Δανίας θεωρούνται ως «γέφυρες» μεταξύ του διεθνούς περιβάλλοντος και των περιοχών που τις περιβάλλουν, προωθώντας τις μεταξύ τους δικτύσεις. Στις πόλεις μικρού και

μεσαίου μεγέθους προωθείται η αναγνώριση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της κάθε μίας και ο προσδιορισμός διαφορετικών ρόλων στα αστικά δίκτυα. Συνολικά το αστικό σύστημα της Δανίας κινείται από την ιεραρχική δομή προς ένα περισσότερο δικτυακό προσανατολισμό (NORDREGIO, 2006: 47).

Και στις τέσσερις σκανδιναβικές χώρες, χάρις και στο εργαλείο του Nordregio, υφίσταται μια εξαιρετική δυνατότητα για ανάλυση και για χωρικό εντοπισμό όλων των παραγόντων που διαμορφώνουν και επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη των πόλεων και των περιφερειών.

Στο χάρτη που ακολουθεί εντοπίζονται οι πραγματικοί έστω και άτυποι "πόλοι ανάπτυξης" με βάση τα εξειδικευμένα χαρακτηριστικά της οικονομικής δραστηριότητας στο εσωτερικό τους και τον περιβάλλοντα ύπαιθρο χώρο.

Χάρτης 5: Σκανδιναβικοί "πόλοι" και αστικά συστήματα



Πηγή: NORDREGIO, 2006, *The role of urban areas in regional development – European and Nordic perspectives*

Ιρλανδία

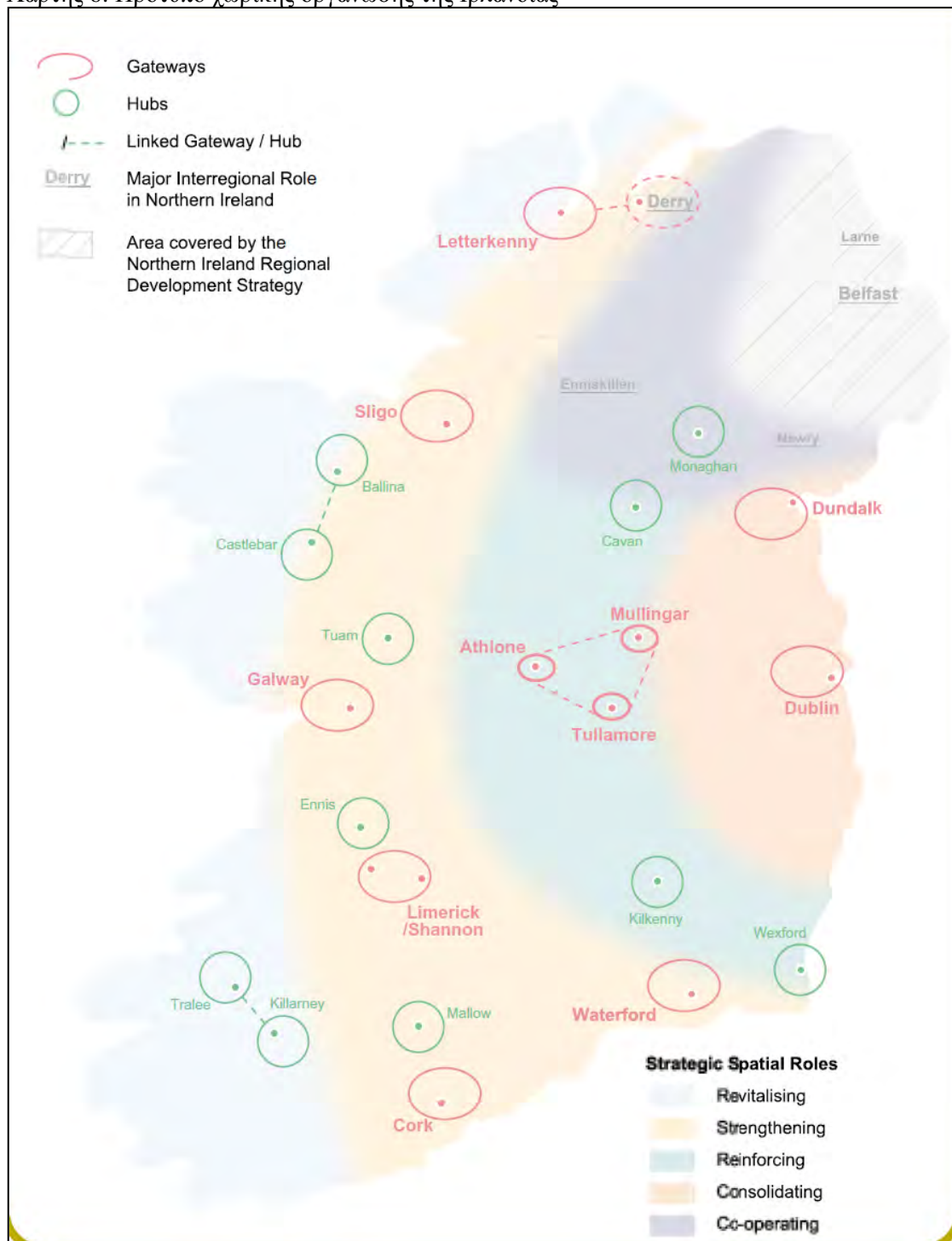
Στην Ιρλανδία η πρόβλεψη για το αστικό σύστημα ενσωματώνεται για πρώτη φορά συνεκτικά στο Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης (National Development Plan) για την περίοδο 2000-2006 το οποίο θέτει τις βάσεις για την ανάπτυξη της χώρας, των πέντε κύριων αστικών κέντρων και των πόλεων της Ιρλανδίας. Η χωρική πολιτική αποτυπώνεται στην Εθνική Χωρική Στρατηγική 2002-2020 (National Spatial Strategy for Ireland ή αλλιώς NSS), η οποία στοχεύει σε ένα πιο ισορροπημένο και πιο λειτουργικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης. Αρμόδιο για το συντονισμό της αστικής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Κληρονομιάς και Τοπικής Διοίκησης.

Όσον αφορά στη στρατηγική για το αστικό σύστημα επιδιώκεται μια περισσότερο ισόρροπη θέση της Ευρύτερης Μητροπολιτικής Περιοχής του Δουβλίνου ως προς τις υπόλοιπες περιφέρειες. Στη Στρατηγική προσδιορίζονται 13 πόλεις – πύλες (Gateways) και 11 πόλεις – κόμβοι (Hubs). Οι πόλεις – πύλες παρέχουν την κατάλληλη κλίμακα υπηρεσιών, πληθυσμού και υποδομών ώστε να αυξήσουν της οικονομική ελκυστικότητα κάθε περιφέρειας. Από την άλλη, ο ρόλος των πόλεων – κόμβων είναι να παρέχουν τη σύνδεση μεταξύ των πυλών και του αγροτικού χώρου. Με αυτόν τον τρόπο αποκτούν στρατηγικό ρόλο στην ανάπτυξη των περιοχών που τις περιβάλλουν (NSS: 39 - 40).

Μελετώντας κανείς το NSS, παρατηρεί ότι δεν πρόκειται απόλυτα για ένα πρόγραμμα αστικής πολιτικής, καθώς σε αυτό εμπλέκονται και άλλα ζητήματα λιγότερο ή περισσότερο χωρικά. Ωστόσο σημαντικός είναι ο ορισμός του ρόλου των αστικών κέντρων, τα οποία μπορεί να μη χαρακτηρίζονται ως «πόλοι ανάπτυξης», αλλά παίζουν τελικά πρωταρχικό ρόλο στην περιφερειακή πολιτική της χώρας.

Επίσης ένα σημαντικό εργαλείο για την αστική πολιτική της Ιρλανδίας αποτελούν τα Σχέδια Αστικών Αναπλάσεων τα οποία στοχεύουν στην οικονομική, κοινωνική και βιώσιμη αναγέννηση αστικών περιοχών. Πραγματοποιούνται από τις πόλεις, σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές, σχετικά Υπουργεία και φορείς, ως ολοκληρωμένα προγράμματα περιοχών και χρηματοδοτούνται μέσα από τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα παρέχοντας επίσης διάφορα φορολογικά κίνητρα.

Χάρτης 6: Πρότυπο χωρικής οργάνωσης της Ιρλανδίας



Πηγή: Ministry for the Environment, Heritage and Local Government, 2002, *National Spatial Strategy for Ireland 2002 – 2020*

Ολλανδία

Η Ολλανδία είναι μια από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που υιοθέτησαν επίσημη αστική πολιτική.

Το Υπουργείο Εσωτερικών είναι υπεύθυνο για την ανάπτυξη, την επίβλεψη και τον συντονισμό του συστήματος της αστικής πολιτικής μεταξύ των κύριων συνιστωσών της (οικονομική, κοινωνική, φυσικού σχεδιασμού). Κάθε σχετικό υπουργείο είναι υπεύθυνο για την πολιτική στον τομέα του.

Η αστική πολιτική καλύπτει δύο κατηγορίες πόλεων: την G4 η οποία αποτελείται από τις τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας (Χάγη, Ουτρέχτη, Ρότερνταμ, Άμστερνταμ) και μια ομάδα 27 άλλων πόλεων (G27).

Οι πόλεις είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή της αστικής πολιτικής, μαζί με και για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τους φορείς και κατά βάση είναι ελεύθερες να διαλέξουν οι ίδιες με ποιον τρόπο θα πετύχουν τους στόχους τους. Αναπτύσσουν τις φιλοδοξίες και το όραμά τους σε μακροπρόθεσμα αναπτυξιακά προγράμματα και θέτουν ρεαλιστικούς και μετρήσιμους στόχους και επιτεύγματα, τα οποία αποτελούν συμφωνίες με την κεντρική κυβέρνηση.

Βασικά θέματα των προγραμμάτων είναι η ασφάλεια, η ενσωμάτωση, η κοινωνική συνοχή, η αναδόμηση περιοχών και γειτονιών, η βελτίωση της οικονομικής διάρθρωσης και του επιχειρηματικού κλίματος, η κινητοποίηση πολιτών, επιχειρήσεων και φορέων. (<http://www.eukn.org>)

Γερμανία

Στη Γερμανία, υπάρχει οργανωμένη αστική πολιτική η οποία αφορά κυρίως στον καθορισμό προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης από την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση για τη στήριξη των πόλεων. Βασικός συντονιστής του προγράμματος αστικής πολιτικής είναι το Υπουργείο Μεταφορών, Έργων και Αστικής Ανάπτυξης (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), ενώ συμμετέχουν επίσης και άλλοι φορείς όπως η ένωση Δήμων και Κοινοτήτων αλλά και Ινστιτούτα.

Το 40% των κατοίκων της χώρας μένει στις μεσαίες και μικρές πόλεις, ενώ στις μεγάλες πόλεις διαμένει ένα επιπλέον 30% του γερμανικού πληθυσμού. Επιπλέον στις ευρύτερες περιοχές των αστικών κέντρων βρίσκεται περίπου το 80% των συνολικών θέσεων εργασίας της χώρας (BMVBS, 2008: 4).

Η αστική πολιτική συνδέεται επίσης πολύ στενά με την πολιτική στέγασης και την κοινωνική συνοχή και όπως τονίζεται δεν είναι απλά μια πολιτική για την ανάπτυξη των μητροπολιτικών περιοχών των μεγάλων πόλεων αλλά μια πολιτική για την ισόρροπη πολυκεντρική ανάπτυξη της χώρας.

Βασικοί στόχοι της στήριξης της πολιτικής για την αστική ανάπτυξη είναι μεταξύ άλλων:

α) Η ενίσχυση του εσωτερικού και των κέντρων των πόλεων για τις αναπτυξιακές τους λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τη διατήρηση των ιστορικών πόλεων και μνημείων.

β) Η δημιουργία και η ενίσχυση των δεσμών των μεγάλων πόλεων με την ευρύτερη τους περιοχή αλλά και τις μικρότερες πόλεις.

γ) Η δημιουργία βιώσιμων δομών αστικής ανάπτυξης σε περιοχές που έχουν σημαντική έλλειψη σε λειτουργίες αστικής ανάπτυξης, για τη διατήρηση του πληθυσμού σε αυτές.

δ) η λήψη μέτρων αστικής ανάπτυξης για την αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων.

ε) Η προώθηση των καινοτόμων δράσεων και η δημιουργία παραδειγμάτων προς μίμηση.

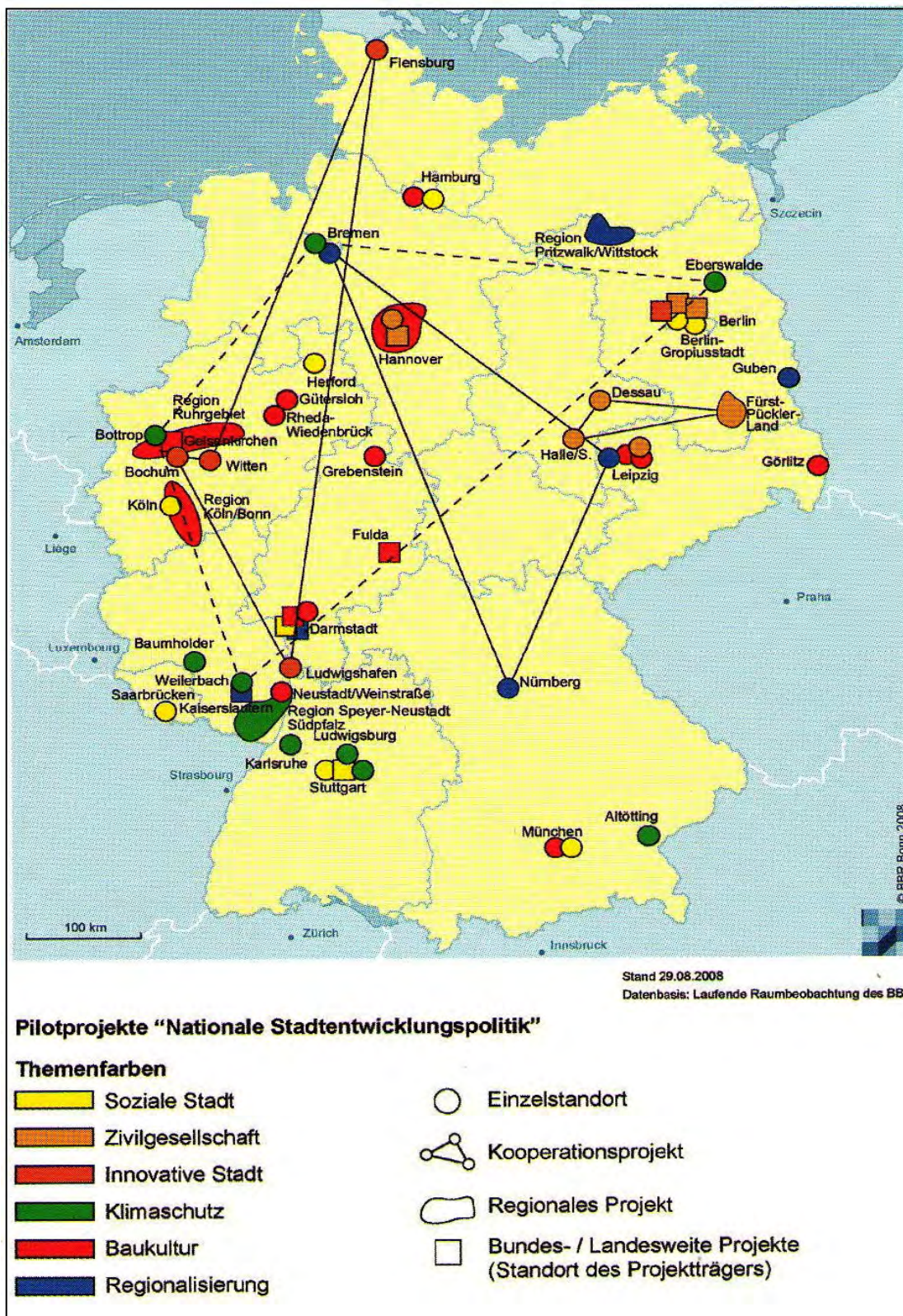
στ) Οι συμμετοχικές διαδικασίες στη λήψη αποφάσεων και η προώθηση της διακυβέρνησης. (BMVBS, 2008)

Χαρακτηριστικό στοιχείο των ομοσπονδιακών προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης είναι ότι οι πόλεις δεν καθίστανται αυτομάτως δικαιούχοι χρηματοδότησης, αλλά πρέπει να ανταγωνιστούν τις υπόλοιπες πόλεις σε κάθε πρόγραμμα. Το συγκεκριμένο περιβάλλον πολιτικής ευνοεί τις καινοτόμες προτάσεις και τους «νικητές».

Η Γερμανία θεωρείται γενικά ότι διαθέτει ίσως το πιο επιτυχημένο μοντέλο πολυκεντρικής δομής. Βασικό κομμάτι της στρατηγικής της χώρας είναι οι περιφερειακοί πόλοι, οι οποίοι μάλιστα συνήθως εξειδικεύονται. Επιπλέον η στρατηγική της Γερμανίας δείχνει να αντιλαμβάνεται πλήρως το ρόλο των αστικών κέντρων και τη σημασία τους για την περιφερειακή ανάπτυξη.

Η γερμανική αντίληψη έχει επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό τόσο την Territorial Agenda όσο και το Χάρτη της Λειψίας.

Χάρτης 7: Η πολιτική αστικής ανάπτυξης της Γερμανίας



Πηγή: BMVBS, 2008, *Nationale Stadtentwicklungspolitik – Eine Initiative zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit deutscher Städte*

Αγγλία

Η αστική πολιτική της Αγγλίας, η οποία έχει μακρά παράδοση, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '60, βασίζεται στο Σχέδιο Βιώσιμων Κοινοτήτων (The Sustainable Communities Plan), το οποίο δημοσιεύτηκε το 2003. Με βάση αυτό, η αστική πολιτική τίθεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, και θεωρείται ως ένα των κρατικών πολιτικών που συνεισφέρουν σε καλύτερες πόλεις. Η αγγλική κυβέρνηση εργάζεται σε διπυργικό και διατομεακό επίπεδο έχοντας μια ολοκληρωμένη προσέγγιση προς την αστική πολιτική, αντιμετωπίζοντας τα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα. Υπάρχει δηλαδή ένα εύρος μη αστικών πολιτικών για τη στέγαση, το χωρικό σχεδιασμό, την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, τη διακυβέρνηση κ.α., οι οποίες έχουν σημαντικές επιπτώσεις στις πόλεις όλων των επιπέδων. Την αρμοδιότητα της χάραξης της αστικής πολιτικής έχει το Γραφείο του Αναπληρωτή Πρωθυπουργού, ενώ τα Κυβερνητικά Γραφεία των Περιφερειών είναι τα μέσα μεταφοράς και συντονισμού διαφόρων κυβερνητικών πολιτικών στις περιφέρειες.

Τα βασικά στρατηγικά κείμενα της αστικής πολιτικής είναι τα πενταετή σχέδια Βιώσιμων Κοινοτήτων, «Άνθρωποι, Τόποι και Ευημερία» (People, Places and Prosperity και «Σπίτια για Όλους» (Homes for All) το 2005. Το πρώτο προδιαγράφει το τι πρέπει να γίνει για την προώθηση της καλής διακυβέρνησης, την ενδυνάμωση των κοινοτήτων, την αντιμετώπιση των μειονεκτικών και τη δημιουργία καθαρότερων, ασφαλέστερων και πιο πράσινων τόπων. Το δεύτερο ασχολείται με την παροχή περισσότερων επιλογών και δικαιοσύνης στη στέγαση των ατόμων (ODPM 2006).

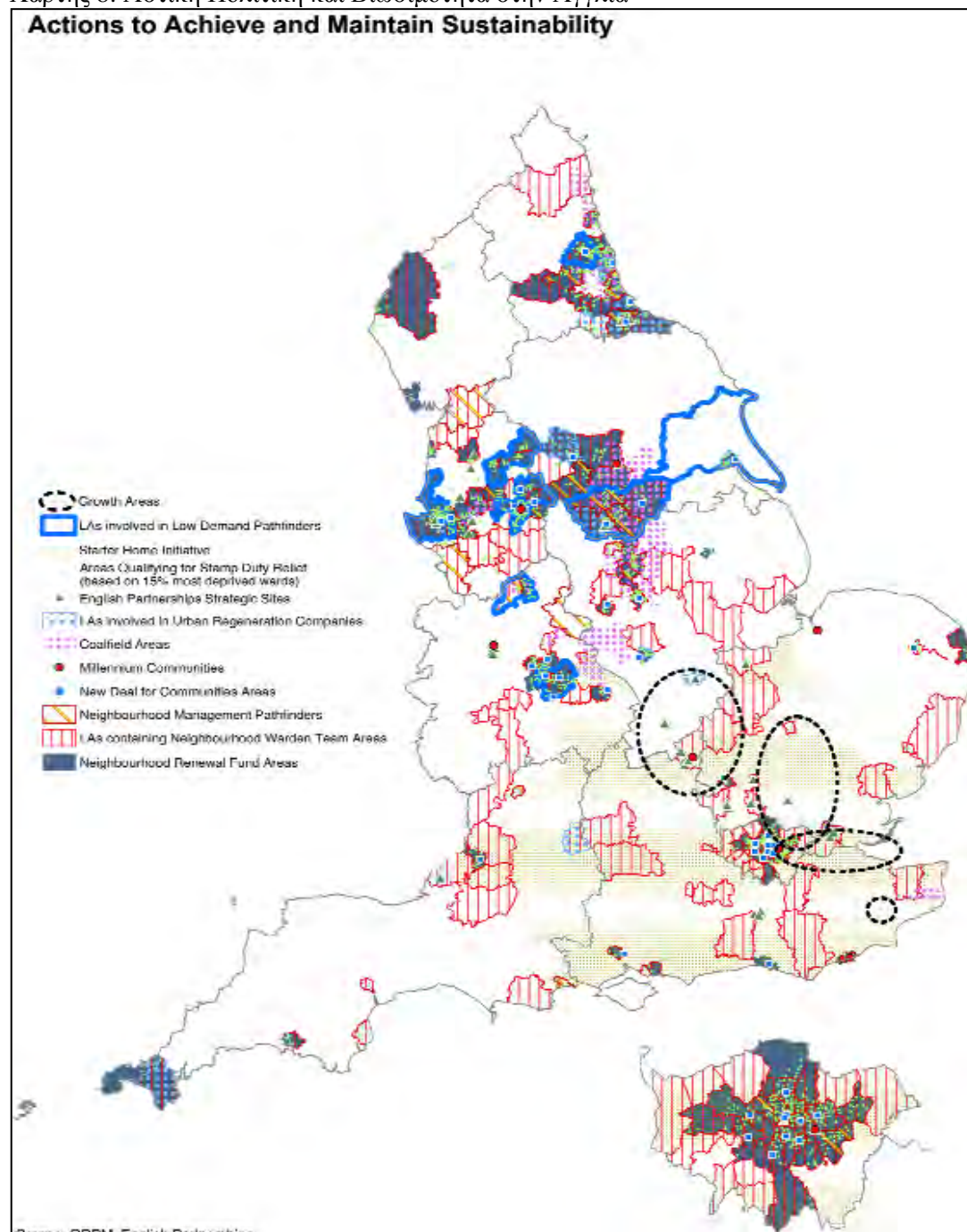
Σύμφωνα με τη βρετανική οπτική, οι πόλεις δεν είναι μόνο οικονομικά κέντρα – αγορές. Έχουν τη μεγάλη ικανότητα να προωθήσουν τη κοινοτική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή, και την πολιτική και πολιτιστική ταυτότητα. Η επίτευξη της οικονομικής επιτυχίας με τη κοινωνική δικαιοσύνη στις βιώσιμες πόλεις παραμένει μια πρόκληση σε πολλές κυβερνήσεις και οργανώσεις - τοπικές, περιφερειακές, εθνικές και διεθνείς. Βασικό στοιχείο της αγγλικής πολιτικής είναι η προώθηση καλύτερης συνεργασίας μεταξύ των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών εταίρων και πιο στρατηγική συμμετοχική διακυβέρνηση (ODPM 2006).

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει το πρόγραμμα των Πόλεων – πυρήνων, το οποίο στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του ρόλου των κύριων

περιφερειακών πόλεων («πυρήνων») στην εθνική οικονομική επιτυχία, όπου κάθε πόλη – πυρήνας ετοίμασε μια οικονομική στρατηγική (<http://www.idea.gov.uk>).

Οι Υπηρεσίες Περιφερειακής Ανάπτυξης, με την υποστήριξη της κυβέρνησης, σχεδίασαν τρεις διαπεριφερειακές αναπτυξιακές στρατηγικές, ως μέσα συγκερασμού των θεμάτων της Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης και των Βιώσιμων Κοινοτήτων, σε ολοκληρωμένη βάση για περιοχές – κλειδιά της Αγγλίας. Σε εφαρμογή αυτών στη Βόρεια Αγγλία καταρτίστηκαν οχτώ Αναπτυξιακά Σχέδια Πόλεων – Περιφέρειας (ODPM 2006).

Χάρτης 8: Αστική Πολιτική και Βιωσιμότητα στην Αγγλία



Πηγή: ODPM, 2006, *Sustainable communities: building for the future*

Γαλλία

Η αστική πολιτική στη Γαλλία αφορά σε μειονεκτικές γειτονίες πόλεων παρά στην πόλη ως σύνολο. Καθορίζεται από τη Διυπουργική Επιτροπή για τις Πόλεις και εφαρμόζεται από τις τοπικές αρχές μέσω εταιρικών σχέσεων με τη μορφή αστικών συμβολαίων μεταξύ νομάρχη και δημάρχων. Τα συμβόλαια προσδιορίζουν ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα για κάθε γειτονιά, με συγκεκριμένες δράσεις σε πέντε πεδία

προτεραιότητας: στέγαση και ποιότητα ζωής, απασχόληση και οικονομική ανάπτυξη, εκπαίδευση, υγεία και δημόσια τάξη.

Βασικό στοιχείο ωστόσο της γαλλικής περιφερειακής πολιτικής αποτελεί η βιομηχανική πολιτική των Πόλων Ανταγωνιστικότητας (Les rôles de compétitivité). Για μια δεδομένη τοπική περιοχή, μια συστάδα ανταγωνιστικότητας (cluster) ορίζεται ως μια ένωση των επιχειρήσεων, των ερευνητικών κέντρων και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, συνεργαζομένων κάτω από μια κοινή στρατηγική ανάπτυξης, με σκοπό να παράγει συμπράξεις στην εκτέλεση των καινοτόμων έργων και δράσεων προς όφελος μιας ή περισσότερων δεδομένων αγορών.

Ο στόχος αυτής της πολιτικής είναι να ενθαρρύνει, κατόπιν υποστήριξης, προγράμματα που αρχίζουν από τους οικονομικούς και ακαδημαϊκούς φορείς σε μια δεδομένη τοπική περιοχή (<http://competitivite.gouv.fr>).

Προκειμένου να οριστεί μια περιοχή ως «συστάδα ανταγωνιστικότητας», απαιτείται να πληρεί μια σειρά προδιαγραφών που καθορίστηκαν το Νοέμβριο του 2004 από τη γαλλική κυβέρνηση. Υπάρχουν τέσσερα βασικά κριτήρια:

α) Η ύπαρξη μιας στρατηγικής ανάπτυξης η οποία θα παραμένει σύμφωνη με το οικονομικό σχέδιο ανάπτυξης στην τοπική περιοχή της συστάδας.

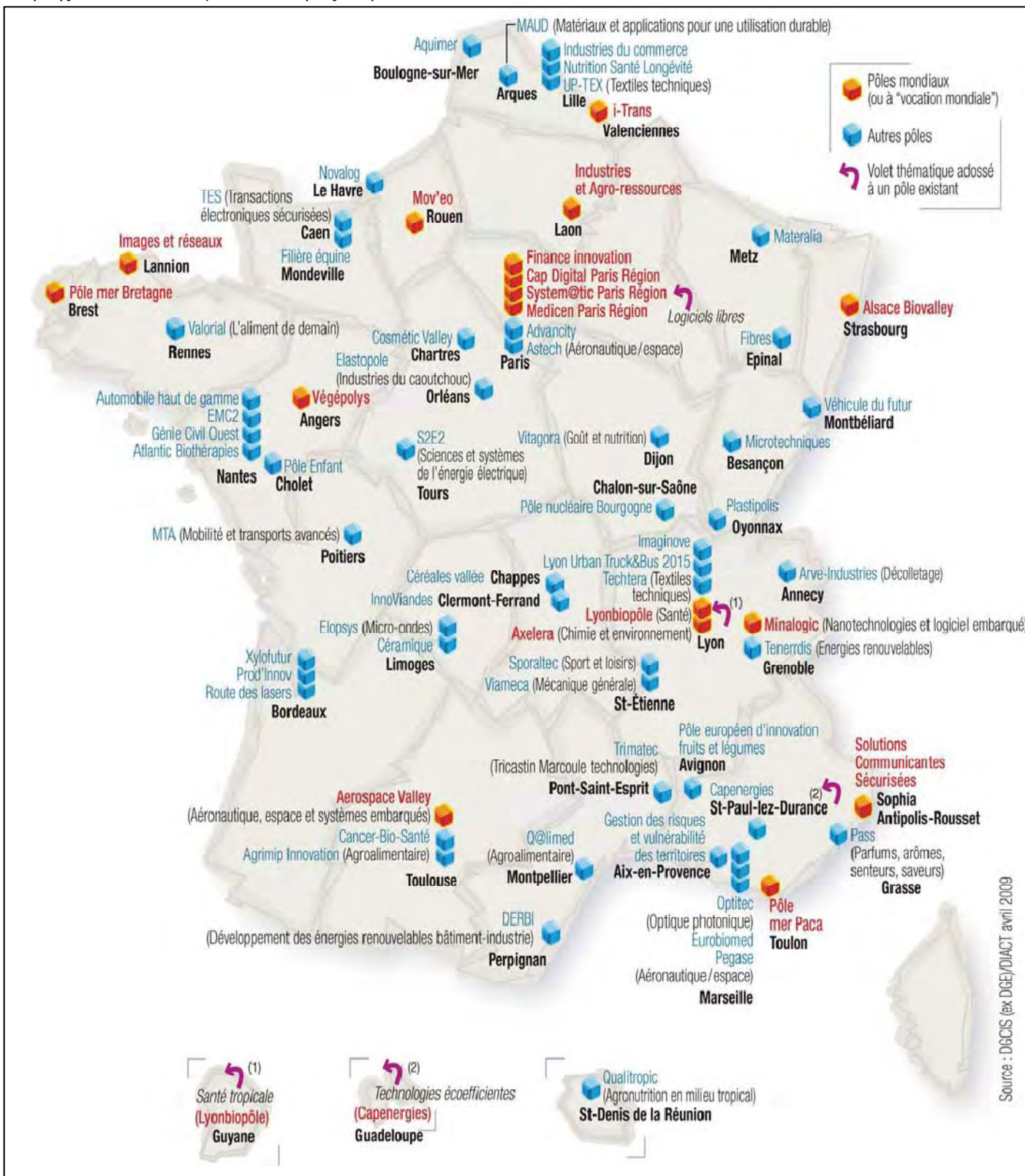
β) Η ικανοποιητική διεθνής διαφάνεια, από την άποψη της βιομηχανίας ή/και της τεχνολογίας

γ) Η συνεργασία μεταξύ των φορέων και η ύπαρξη ενός δομημένου και λειτουργικού τρόπου διακυβέρνησης

δ) Η ικανότητα να παραχθούν συμπράξεις στην έρευνα και την ανάπτυξη, με συνέπεια τη δημιουργία νέου πλούτου με υψηλή προστιθέμενη αξία. (<http://competitivite.gouv.fr>).

Ας σημειωθεί τέλος ότι στη Γαλλία λειτουργεί και ο πλέον ενδιαφέρον κόμβος παρακολούθησης - σύνθεσης πολιτικών, επιστημονικής τεχνογνωσίας και εφαρμοσμένων πρακτικών, στα πλαίσια της Δι-υπουργικής Επιτροπής Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας (www.territoires.gouv.fr)

Χάρτης 9: Πόλοι Ανταγωνιστικότητας στη Γαλλία



Πηγή: DGCIS, 2009, *COMPETITIVENESS CLUSTERS IN FRANCE*

4.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρατηρώντας κανείς με προσοχή τις πολιτικές των διαφόρων ευρωπαϊκών χωρών μπορεί να καταλήξει σε ορισμένα χρήσιμα και ουσιαστικά συμπεράσματα. Αρχικά είναι σημαντικό να αναφερθεί το γεγονός ότι παρ' όλο που η αστική και η περιφερειακή πολιτική διαφέρουν από χώρα σε χώρα, εντούτοις σε όλες τις περιπτώσεις τα αστικά κέντρα είναι συνδεδεμένα τόσο με την ανάπτυξη της οικονομίας, όσο και με την περιφερειακή πολιτική.

Η πολυκεντρική δομή αποτελεί ζητούμενο για μια ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και σε αυτό το μοντέλο τον κυρίαρχο ρόλο τον παίζουν τα διάφορα αστικά κέντρα. Αν και με διαφορές, σε όλες τις περιπτώσεις επιλέγονται κάποιοι πόλοι οι οποίοι έχουν ορισμένα χαρακτηριστικά και αναμένεται να αποκτήσουν και ορισμένα ακόμα, ενισχύοντας τα δυνατά τους σημεία, αυτά δηλαδή που τους δίνουν συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Από την άλλη μεριά, η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω των προγραμμάτων, των κειμένων και των δράσεων της κινείται και αυτή μάλλον προς την ίδια κατεύθυνση, αναγνωρίζοντας ότι στο σύνολο του ευρωπαϊκού χώρου δεν αρκεί απλώς να υπάρχουν ορισμένες πόλεις διεθνούς ακτινοβολίας οι οποίες θα συνδέονται μεταξύ τους σε κάποιο ενιαίο δίκτυο, αλλά απαιτείται συνολική περιφερειακή πολιτική και δημιουργία και ανάπτυξη περεταιίρω κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι διάφορες προσπάθειες κατηγοριοποίησης των ευρωπαϊκών πόλεων στοχεύουν στην προσπάθεια που γίνεται για μία ενιαία καταγραφή, ώστε να υπάρξουν κατά το δυνατόν στο μέλλον και ενιαίες προσπάθειες ενίσχυσης και ανάπτυξης αυτών των κέντρων. Επιπλέον πρόκειται και για μια στρατηγική που είναι σαφώς στα πλαίσια της λογικής της περεταιίρω ενοποίησης του ευρωπαϊκού χώρου.

Είναι σημαντικό στο σημείο αυτό όμως να αντιληφθεί και να ξεχωρίσει κανείς τη συμβολή της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης στη στρατηγική αυτή, καθώς και το ποσοστό εφαρμογής της θεωρίας αυτής στην πράξη. Αρχικά πρέπει να τονιστεί ότι για να απαντηθούν αυτά τα ερωτήματα πρέπει να τεθούν στο σωστό πλαίσιο. Στην προκειμένη περίπτωση είναι λοιπόν σαφές ότι μιλάμε για τη σύγχρονη έννοια του πόλου ανάπτυξης, όπως αυτή έχει αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. κεφάλαιο 2.1).

Σύμφωνα λοιπόν με αυτά τα κριτήρια, γίνεται σαφές ότι μπορεί να μην εφαρμόζεται η θεωρία των πόλων ανάπτυξης ως μοναδικό εργαλείο για την περιφερειακή ανάπτυξη, ενσωματώνεται όμως σε πολύ μεγάλο βαθμό στις υπάρχουσες εθνικές και κοινοτικές στρατηγικές και πολιτικές. Μάλιστα παρατηρεί κανείς ότι τα αστικά κέντρα είτε εξειδικεύονται σε συγκεκριμένους τομείς, είτε κατευθύνονται προς ένα συνδυασμό δραστηριοτήτων, οι οποίες θα λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους. Τομείς όπως η βιομηχανία, η υψηλή τεχνολογία, η έρευνα και η ανάπτυξη, αλλά και οι υπηρεσίες συνδυάζονται μεταξύ τους με σκοπό να δημιουργηθούν πόλοι ικανοί να προσελκύσουν επενδύσεις και να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή τους.

Σημαντικό ρόλο επίσης φαίνεται να παίζει η διακυβέρνηση και γενικότερα οι συμμετοχικές διαδικασίες και οι πρωτοβουλίες των ιδιωτών. Είναι δηλαδή σε μεγάλο βαθμό μια διαδικασία που ενθαρρύνει την «από τα κάτω» ανάπτυξη.

5. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

5.1 ΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (ΕΣΠΑ)

5.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Το ΕΣΠΑ αποτελεί το βασικότερο πρόγραμμα αναπτυξιακής πολιτικής στην Ελλάδα για την επόμενη περίοδο. Οι στόχοι που θέτει είναι να καταστούν οι Περιφέρειες αλλά και οι πόλεις της χώρας τόποι έλξης και εγκατάστασης επιχειρήσεων. Παράλληλα είναι απαραίτητο να βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο των πολιτών και να αμβλυνθούν οι ενδοπεριφερειακές και οι διαπεριφερειακές ανισότητες. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εκπαίδευση και τους νέους, στην τεχνολογία και την καινοτομία και στο σεβασμό του περιβάλλοντος.

Σε αυτές τις γενικές κατευθύνσεις βασικό ρόλο έχουν οι πόλοι ανάπτυξης, οι οποίοι θεωρούνται βασικό εργαλείο για την επίτευξη μιας βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Η βιωσιμότητα των αστικών κέντρων αναφέρεται τόσο στη λειτουργικότητα τους με την έννοια της αντιμετώπισης των ελλείψεων σε θέματα υποδομών, όσο και στην οικονομική τους βιωσιμότητα με την έννοια ενός ανταγωνιστικού παραγωγικού προτύπου σε συνδυασμό με την αποτελεσματική διοίκηση τους.

Στόχος της προσπάθειας δημιουργίας και ενδυνάμωσης των πόλων ανάπτυξης είναι η δημιουργία συνθηκών ώστε οι συγκεκριμένες περιοχές να αποτελέσουν τόπους εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων. Παράλληλα είναι απαραίτητη η βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας των αστικών περιοχών και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, καθώς και η αντιμετώπιση προβλημάτων, που συνδέονται με την ποιότητα του περιβάλλοντος των περιοχών αυτών και των πιέσεων, που αυτό δέχεται από τις αστικές λειτουργίες και την αστική ανάπτυξη.

Σύμφωνα με την ανάλυση του ΕΣΠΑ, οι πόλοι ανάπτυξης προκύπτουν από την αξιολόγηση του ιεραρχημένου αστικού συστήματος της χώρας με τη βοήθεια μιας σειράς κριτηρίων και χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες αστικών κέντρων:

α) μητροπολιτικά κέντρα

Τα μητροπολιτικά κέντρα αντιστοιχούν στις μεγάλες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις της Αθήνας – Αττικής και της Θεσσαλονίκης. Οι συγκεκριμένες περιοχές θα πρέπει να θεωρούνται σε επίπεδο ημερησίων συστημάτων των συγκεκριμένων κέντρων τα οποία, καθώς ολοκληρώνονται τα βασικά μεγάλα έργα υποδομών (οδικοί άξονες, σιδηρόδρομος), τείνουν και αυτά να διευρύνονται σημαντικά (ΥΠΟΙΟ, 2007).

β) αστικά κέντρα

Τα αστικά κέντρα μπορούν να είναι είτε δευτερεύοντα κέντρα διαπεριφερειακής σημασίας, είτε να αποτελούν στοιχεία αναδυομένων δικτύσεων γειτονικών αστικών κέντρων είτε ακόμα να προκύπτουν από αστικά κέντρα, τα οποία συγκεντρώνουν ειδικές χρήσεις, που κρίνονται σημαντικές για τη συνολική αναπτυξιακή διαδικασία (π.χ. πύλες, κόμβοι κτλ) (ΥΠΟΙΟ, 2007).

γ) μεγάλα αστικά κέντρα της Κρήτης και αστικά κέντρα του Αιγαίου και Ιονίων Νησιών

Τα κέντρα αυτά, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους ιστορικά αποτελούν ένα «ενιαίο αστικό χώρο» με κοινά χαρακτηριστικά στο σύνολό τους και θεωρείται ότι αντιστοιχούν στην ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει η αστική ανάπτυξη στις νησιωτικές περιοχές της χώρας (ΥΠΟΙΟ, 2007).

Η επιλογή των πόλων ανάπτυξης γίνεται μετά από την αξιολόγηση δέκα (10) συνολικά κριτηρίων. Τα κριτήρια αυτά είναι τα εξής:

Κριτήριο 1, Μέγεθος Πληθυσμού:

Στο κριτήριο αυτό υπάρχουν τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες, οι οποίες είναι:

- α) Οικισμοί με πληθυσμό άνω του 1.000.000 κατοίκων
- β) Οικισμοί με πληθυσμό 100.000 – 200.000 κατοίκων
- γ) Οικισμοί με πληθυσμό 50.000 – 99.999 κατοίκων
- δ) Οικισμοί με πληθυσμό 35.000 – 49.999 κατοίκων

Κριτήριο 2, Πληθυσμιακή Δυναμική:

Η πληθυσμιακή δυναμική προσδιορίζεται με κριτήριο το μέσο ρυθμό μεταβολής (ΜΕΡΜ) του πληθυσμού των αστικών κέντρων και προσδιορίζονται επίσης τέσσερις κατηγορίες:

- α) Αύξηση σημαντική άνω του μέσου όρου: ΑΑΜ
- β) Αύξηση άνω του μέσου όρου: ΑΜ
- γ) Αύξηση κάτω του μέσου ρυθμού ΚΜ
- δ) Μείωση του πληθυσμού

Κριτήριο 3, Κατάσταση Παραγωγικού Προτύπου:

Η κατάσταση του παραγωγικού προτύπου προσδιορίζεται με κριτήριο την ποσοστιαία

σύνθεση της απασχόλησης στους τρεις τομείς πρωτογενή, δευτερογενή, και τριτογενή σε σχέση το μέσο όρο του συγκεκριμένου χωρικού συνόλου για το έτος 2001.

Σε αυτήν την περίπτωση διαμορφώνονται τρεις κατηγορίες:

- α) Άνω του μέσου όρου, (Α).
- β) Περί το μέσο όρο, (Μ).
- γ) Κάτω του μέσου όρου, (Κ).

Η σειρά αναγραφής στον δείκτη αντιστοιχεί στον πρωτογενή, δευτερογενή, και τριτογενή τομέα αντίστοιχα.

Κριτήριο 4, Μεταβολή Παραγωγικού Προτύπου:

Η μεταβολή του παραγωγικού προτύπου προσδιορίζεται από τη σύγκριση των τιμών του ίδιου δείκτη μεταξύ των ετών 1981, 1991 και 2001. Στη συγκεκριμένη περίπτωση εξετάζονται τρεις κατηγορίες :

- α) αμετάβλητος (αμετ),
- β) περιορισμένη μεταβολή (χ) και
- γ) σημαντική μεταβολή (χχ).

Κριτήριο 5, Διοικητικά στοιχεία:

Κριτήριο εδώ αποτελεί η έδρα Περιφέρειας και άλλων βαθμίδων της διοίκησης.

Κριτήριο 6, Υποδομή ανώτατης εκπαίδευσης και υγείας:

Το κριτήριο συνδέεται με την ύπαρξη ΑΕΙ και πανεπιστημιακών νοσοκομείων.

Κριτήριο 7, Θέση του αστικού κέντρου σε σχέση με τους υφιστάμενους άξονες ανάπτυξης:

Σε αυτήν την περίπτωση η κατηγοριοποίηση οδηγεί σε τρεις επιμέρους κατηγορίες:

- α) Κεντρική θέση ή κόμβος (Κ),
- β) Εντός του άξονα (Ε) και
- γ) Σε γειτονική θέση (Γ).

Κριτήριο 8, Θέση αστικού κέντρου σε σχέση με τους αναδυόμενους άξονες ανάπτυξης:

Αντιστοίχως όπως και στην προηγούμενη περίπτωση:

- α) Κεντρική θέση ή κόμβος (Κ),
- β) Εντός του άξονα (Ε) και
- γ) Σε γειτονική θέση (Γ).

Κριτήριο 9, Ειδικά χαρακτηριστικά νησιωτικού χώρου:

Στην περίπτωση αυτή εξετάζεται και αξιολογείται η νησιωτικότητα ως κυρίαρχο χαρακτηριστικό.

Κριτήριο 10, Στοιχεία δικτύσεων:

Εδώ εξετάζονται δυο διαφορετικές παράμετροι:

- α) Η υφιστάμενη δικτύωση (ημερήσιο σύστημα μητροπολιτικών κέντρων) και
- β) Η αναδυόμενη δικτύωση (εξετάζονται κατά κανόνα οι δικτύσεις που παραπέμπουν σε γεωμετρικά σχήματα). (ΥΠΟΙΟ, 2007)

Πρόκειται για ένα αρκετά σύνθετο σύστημα πολλαπλών κριτηρίων, τα οποία συνυπολογίζονται ούτως ώστε να προκύψει μια συγκεκριμένη κατάταξη. Είναι ουσιαστικά όλα εκείνα τα κριτήρια τα οποία είναι σε θέση να περιγράψουν ποσοτικά τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκεντρωτικά όλα τα προαναφερθέντα κριτήρια, καθώς και οι επιδόσεις των ελληνικών πόλεων με βάση τα κριτήρια αυτά. Η αξιολόγηση των κριτηρίων είναι αυτή που ουσιαστικά οδηγεί στην επιλογή των αστικών κέντρων τα οποία θα αποτελέσουν τους πόλους ανάπτυξης της χώρας.

Πίνακας 2: Κριτήρια επιλογής αστικών κέντρων ανάπτυξης

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΔΗΜΟΥ (ΝΕΟΥ) Η ΠΕ 2001	ΜΕΡΜ ΠΛ	Παραγωγικό πρότυπο 2001	Τάσεις μεταβολής παραγωγικού προτύπου 1981-2001	Διοικητικά στοιχεία	Υποδομή ανάπτυξης εκπαίδευσης και υγείας	Σχέση με άλλους αστικούς κέντρα	Σχέση με εναεδομένους αστικούς κέντρα	Στοιχεία δικτύων	Ειδικά χαρακτηριστικά ημερωτικού χώρου
1	ΑΘΗΝΑ (Π.Σ.)	xxxxxxx	ΚΜ	ΚΜΜ	αμετ.	xxx	xx	Κ	Κ	ΚΗΣΑ	
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (Π.Σ.)	xxxx	ΑΜ	ΚΜΜ	xx	xxx	xx	Κ	Κ	ΚΗΣΑ	
3	ΠΑΤΡΑ (Π.Σ.)	xxx	ΑΜ	ΚΜΜ	x	xx	xx	Κ	Κ	Π-ΑΙΓ	
4	ΗΡΑΚΛΕΙΟ (Π.Σ.)	xxx	ΑΜ	ΑΚΜ	x	xx	xx	Κ		ΒΑΚ	xx
5	ΛΑΡΙΣΑ	xxx	ΑΜ	ΑΜΜ	αμετ.	xx	xx	Κ		ΒΘΕΣ	
6	ΒΟΛΟΣ (Π.Σ.)	xxx	ΚΜ	ΑΜΜ	x	x	x	Κ		ΛΘΕΣ	
7	ΧΑΝΙΑ (Π.Σ.)	xx	ΑΜ	ΑΜΜ	xx	x	x	Ε		ΒΑΚ	xx
8	ΑΧΑΡΝΑΙ	xx	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	ΙΩΑΝΝΙΝΑ (Π.Σ.)	xx	ΚΜ	ΜΚΜ	x	xx	xx	Κ	Κ		
10	ΧΑΛΚΙΔΑ (Π.Σ.)	xx	—	—	—	—	—	—	—	ΗΣΑ	xx
11	ΚΑΒΑΛΑ	xx	ΑΜ	ΜΜΜ	x	x		Ε		ΚΔΞ	
12	ΑΓΡΙΝΙΟ (Π.Σ.)	xx	ΚΜ	ΑΜΜ	x	x		Ε	Ε		
13	ΚΑΤΕΡΙΝΗ (Π.Σ.)	xx	—	—	—	—	—	Ε	Ε	ΗΣΘ	—
14	ΣΕΡΡΕΣ	xx	—	—	—	—	—	Γ	—	ΗΣΘ	—
15	ΡΟΔΟΣ	xx	ΑΜ	ΚΚΜ	x	x					x
16	ΤΡΙΚΑΛΑ	xx	—	—	—	—	—	—	Ε	ΘΕΣ	—
17	ΚΑΛΑΜΑΤΑ (Π.Σ.)	xx	ΑΜ	ΑΜΜ	αμετ.	x		Ε	Ε		
18	ΛΑΜΙΑ	x	ΑΜ	ΑΜΜ	αμετ.	xx		Κ	Ε		
19	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	x	ΑΑΜ	ΑΜΜ	x	x	x	Κ	Ε	ΑΛΚ	
20	ΞΑΝΘΗ	x	ΑΑΜ	ΑΜΜ	αμετ.	x	x	Γ	Ε	ΚΔΞ	
21	ΚΟΜΟΤΗΝΗ	x	ΑΜ	ΑΜΜ	x	xx	—	Γ	Ε	ΑΛΚ	—
22	ΒΕΡΟΙΑ	x	—	—	—	x	—	Ε	—	ΗΣΘ	—
23	ΔΡΑΜΑ	x	ΑΑΜ	ΑΜΜ	x	x		Ε	—	ΚΔΞ	
24	ΚΕΡΚΥΡΑ (Π.Σ.)	x	Μείωση	ΚΚΜ	x	xx					x
25	ΚΟΖΑΝΗ	x	ΑΜ	ΚΑΜ	x	xx	x	Κ	Κ	ΚΠη/ΗΣΘ	
26	ΣΑΛΑΜΙΝΑ (Π.Σ.)	x		—						ΗΣΑ	

Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (ΥΠΟΙΟ), Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης, 2007, *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 – 2013*.

5.1.2 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΩΣ ΠΟΛΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τα αστικά κέντρα που επιλέγονται ως πόλοι ανάπτυξης με βάση την ανάλυση των κριτηρίων στο ΕΣΠΑ είναι συνολικά 17 και είναι τα εξής:

- Αθήνα (ΠΣ) – Αττική
- Θεσσαλονίκη (ΠΣ)
- Πάτρα
- Λάρισα – Βόλος
- Ηράκλειο – Χανιά
- Ιωάννινα
- Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή
- Καβάλα – Δράμα – Ξάνθη
- Κοζάνη – Πτολεμαΐδα
- Ρόδος
- Καλαμάτα

Η Αθήνα: Το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας είναι ως γνωστόν μακράν το μεγαλύτερο της χώρας τόσο από άποψη πληθυσμού, όσο και από άποψη επιχειρηματικής, αλλά και οικονομικής δραστηριότητας γενικότερα. Παράλληλα αποτελεί έναν πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και ένα από τα σημαντικότερα κέντρα της Μεσογείου. Η ευρύτερη περιοχή των Αθηνών συγκεντρώνει σχεδόν το μισό πληθυσμό της χώρας και αποτελεί ταυτόχρονα την κύρια πύλη εισόδου στη χώρα, εμπορευμάτων και ανθρώπων. Επίσης στην πρωτεύουσα συγκεντρώνεται και το σύνολο σχεδόν της διοίκησης, πλην πραγματικά ελαχίστων εξαιρέσεων.

Η Αθήνα τείνει να επεκτείνεται στο σύνολο της Αττικής και στα γειτονικά με αυτή νησιά, ενώ το ημερήσιο σύστημά της το οποίο συμπεριλαμβάνει και περιοχές των Περιφερειών Στερεάς Ελλάδας, Πελοποννήσου, και Ν. Αιγαίου (Κυκλάδες). Χωρίς αμφιβολία η πρωτεύουσα αποτελεί το κεντρικό σημείο σύνδεσης των περισσότερων νησιών του Αιγαίου με τον κύριο κορμό της χώρας. Μάλιστα τα νησιά του Αιγαίου ακόμη και διοικητικά στην πλειονότητα των περιπτώσεων αναφέρονται στην Αθήνα και όχι στην έδρα της Περιφέρειάς τους Πρόκειται λοιπόν για το πρώτο και πιο σημαντικό αστικό κέντρο της χώρας.

Η Θεσσαλονίκη : Η ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης εμφανίζει πολλά από τα χαρακτηριστικά που μπορεί να συναντήσει κανείς και στην Αθήνα. Πρόκειται για ένα κέντρο το οποίο είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της χώρας και μάλιστα το μοναδικό σε αυτό το μέγεθος και αυτήν την κατηγορία. Ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής αγγίζει τα 1,3 εκατομμύρια κατοίκους και αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο εθνικό πόλο. Η επιρροή της είναι ιδιαίτερα ισχυρή σε ολόκληρη τη βόρεια Ελλάδα, ενώ η ακτινοβολία της φτάνει και εκτός συνόρων στην κοντινή περιοχή των Βαλκανίων. Η σημασία της πόλης – λόγω και της θέσης της – είναι στρατηγική για την Ελλάδα και η περαιτέρω ανάπτυξή της και η αύξηση της επιρροής της εκτός συνόρων αποτελεί για τη χώρα ένα μεγάλο στοίχημα.

Στο ημερήσιο σύστημα της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνονται αρκετές πόλεις της βόρειας Ελλάδος, όπως η Έδεσσα, η Βέροια, η Νάουσα, η Κατερίνη, το Κιλκίς, ο Πολύγυρος και οι Σέρρες.

Η Πάτρα : Πρόκειται για την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας. Το παραγωγικό της πρότυπο έχει αρκετές ομοιότητες με αυτό των άλλων δυο μεγαλύτερων, δηλαδή της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Με την πάροδο του χρόνου μειώνεται περισσότερο η αξία του πρωτογενή τομέα, με παράλληλη αύξηση του τριτογενή. Η πόλη αποτελεί ουσιαστικά σημαντικό πόλο για δυο ελληνικές περιφέρειες, αυτή της Πελοποννήσου και αυτή της Δυτικής Ελλάδος και θα μπορούσε στο μέλλον με τις κατάλληλες διαρθρωτικές παρεμβάσεις να αποτελέσει το κέντρο όλης αυτής της περιοχής που περιλαμβάνει τις δυο αυτές περιφέρειες. Επιπλέον η σύνδεσή της με δυο πάρα πολύ σημαντικούς εθνικούς άξονες, αυτόν της ΠΑΘΕ και την Ιονία Οδό – όταν η τελευταία ολοκληρωθεί – θα μετατρέψει την πόλη σε κόμβο εθνικής σημασίας, αυξάνοντας σημαντικά τη δικτύωσή της.

Λάρισα και Βόλος : Πρόκειται για το περίφημο δίπολο Βόλου – Λάρισας το οποίο συζητιέται έντονα τα τελευταία χρόνια και αποτελεί μέρος – τουλάχιστον σε προγραμματικό επίπεδο – πολλών σχεδίων. Τείνουν να ενωθούν αφού βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους και επιπλέον παρουσιάζουν όχι μόνο αυξανόμενα στοιχεία δικτύωσης, αλλά και συμπληρωματικές υποδομές (λιμάνι, αεροδρόμιο, σιδηροδρομικό δίκτυο). Μετά την έντονη αποβιομηχάνιση, που έπληξε το σύνολο της

ελληνικής οικονομίας, αλλά και το δίπολο Βόλου – Λάρισας, φαίνεται οι δυο πόλεις να εισέρχονται σε μια νέα εποχή, με προσπάθειες εκσυγχρονισμού του παραγωγικού τους προτύπου. Σημαντικό ρόλο έχουν επίσης οι ανώτατες σχολές εκπαίδευσης με το Βόλο να αποτελεί την έδρα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και τη Λάρισα να φιλοξενεί τη Σχολή Επιστημών Υγείας και τα περισσότερα ΤΕΙ. Το δίπολο ανέλαβε επίσης και τη διοργάνωση των Μεσογειακών Αγώνων του 2013 με κοινή διοργάνωση και αυξάνονται συνέχεια οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των δυο πόλεων. Η ανάπτυξη του διπόλου αναμένεται να λειτουργήσει ευεργετικά για την περιοχή της Θεσσαλίας, ενώ μια ενδεχόμενη σύνδεσή του με τις Περιφέρειες της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου όχι μόνο μπορεί να βοηθήσει γενικότερα στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, αλλά αναμένεται να λειτουργήσει και εξισορροπητικά προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Ηράκλειο - Χανιά: Παρόλο που τα δύο αστικά κέντρα βρίσκονται σε σημαντική απόσταση μεταξύ τους, αφού μεσολαβεί ανάμεσά τους ένας Νομός και η πόλη του Ρεθύμνου, εντούτοις αντιμετωπίζονται ως ένας αναπτυξιακός πόλος κυρίως λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της Κρήτης. Και οι δυο πόλεις παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση. Το Ηράκλειο αποτελεί την πρωτεύουσα και παράλληλα τη μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης. Τα Χανιά από την άλλη έχουν μια δυναμική εικόνα τα τελευταία χρόνια, ενώ παρατηρείται μια αύξηση του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα. Και οι δύο πόλεις διαθέτουν πανεπιστημιακά ιδρύματα, τα οποία μάλιστα θεωρούνται από τα καλύτερα όλης της χώρας, ενώ σε ορισμένους τομείς (οφθαλμολογικό πανεπιστημιακό κέντρο στο Ηράκλειο) θεωρούνται κορυφαία όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Τα Ιωάννινα: Αποτελούν το κύριο αστικό κέντρο της δυτικής Ελλάδος, με αυξανόμενο πληθυσμό. Πρόκειται για μια ιστορική πόλη, πολύ σημαντική από κάθε άποψη για την Ήπειρο. Το γεγονός ότι η πόλη έχει αποκτήσει Ρυθμιστικό Σχέδιο, δείχνει ότι αντιμετωπίζεται με στρατηγικό τρόπο και μπορεί να αυξήσει τη σημασία της τα επόμενα χρόνια. Η σύνδεσή της με την Εγνατία Οδό και την Ιόνια Οδό μετά την ολοκλήρωσή της αναμένεται να την καταστήσει σημαντικό διαπεριφερειακό – και όχι μόνο – κόμβο αυξάνοντας ακόμη περισσότερο τη σημασία της.

Η Αλεξανδρούπολη και η Κομοτηνή : Αντιμετωπίζονται ως αναπτυξιακός πόλος κυρίως εξαιτίας της συνοριακής τους θέσης. Και οι δύο πόλεις παρουσιάζουν σημαντική πληθυσμιακή αύξηση, ενώ το παραγωγικό τους πρότυπο επικεντρώνεται κυρίως στη μεταποίηση και στις υπηρεσίες. Η Αλεξανδρούπολη αναμένεται τα επόμενα χρόνια να εξελιχθεί σε ενεργειακό κόμβο διεθνούς σημασίας με την ολοκλήρωση του αγωγού πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη στην πόλη επίσης λειτουργούν 4 τμήματα του Δημοκρίτειου πανεπιστημίου Θράκης με σημαντικότερο αυτό της Ιατρικής που στεγάζεται σε ένα από τα μεγαλύτερα και πλέον σύγχρονα νοσοκομεία των Βαλκανίων. Η Κομοτηνή από την άλλη αποτελεί μια πόλη που συγκεντρώνει πολλές πανεπιστημιακές σχολές και τμήματα και μεγάλο αριθμό φοιτητικού πληθυσμού αφού εκεί βρίσκεται η έδρα του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και συνολικά εννέα σχολών. Ως εκ τούτου η οικονομία της βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τριτογενή τομέα, ενώ μπορεί στο μέλλον αξιοποιώντας το πανεπιστημιακό της δυναμικό να μετεξελιχθεί σε πόλο έρευνας.

Καβάλα – Δράμα – Ξάνθη : Ο συγκεκριμένος πόλος αποτελείται από τρία (3) αστικά κέντρα μεσαίου πληθυσμιακού μεγέθους και υπολογίζεται ότι ο συνολικός πληθυσμός τους μαζί με την ευρύτερη περιοχή του κάθε αστικού κέντρου είναι κοντά στις 170.000 κατοίκους (Καβάλα 63.293, Δράμα 42.501, Ξάνθη 45.111, ΕΣΥΕ 2001).

Είναι η πρώτη φορά που προτείνεται τρίπολο και μάλιστα με πόλεις δυο διαφορετικών περιφερειών (Ανατολική Μακεδονία και Θράκη), ωστόσο κάτι τέτοιο φαίνεται να είναι λογικό αν λάβει κανείς υπ' όψιν του ότι τα τρία αυτά κέντρα αναπτύσσουν ημερήσια συστήματα στα οποία εντάσσονται και γειτονικοί Δήμοι, ενώ έχουν και σημαντική αυξανόμενη δικτύωση μεταξύ τους. Μάλιστα η δικτύωση αυτή είναι αναμένεται να αυξάνεται όσο βελτιώνονται οι μεταφορικές υποδομές,

Και οι τρεις πόλεις αποτελούν έδρα νομού. Στην Ξάνθη λειτουργεί μέρος του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης αφού εκεί βρίσκεται η έδρα της Πολυτεχνικής Σχολής με πέντε συνολικά τμήματα, ενώ στην Καβάλα Δράμα λειτουργούν τμήματα ΤΕΙ. Το παραγωγικό πρότυπο των τριών πόλεων είναι παρόμοιο με αυτό του εθνικού μέσου όρου, με την Ξάνθη και τη Δράμα να έχουν συμμετοχή του πρωτογενή τομέα ελαφρώς μεγαλύτερη του εθνικού μέσου όρου.. Το συγκεκριμένο παραγωγικό πρότυπο παραμένει σταθερό στην Ξάνθη, ενώ παρουσιάζει μικρή μεταβολή στην

Καβάλα (αύξηση της σημασίας του πρωτογενή τομέα) και στην Δράμα (μείωση της σημασίας του δευτερογενή την περίοδο 1991-2001).

Κοζάνη – Πτολεμαΐδα : Οι δυο αυτές πόλεις αποτελούν ενεργειακό κέντρο της χώρας, αφού σε αυτές υπάρχει έντονη δραστηριοποίηση της ΔΕΗ (ορυχεία, εργοστάσια κλπ). Υπάρχει επιπλέον μια τάση για διαφοροποίηση των πηγών παραγωγής ενέργειας με δεδομένη και την αντίστοιχη διάθεση της εταιρίας που αποτυπώνεται στο νέο της Στρατηγικό Σχέδιο. Κάτι τέτοιο σημαίνει για τα δυο αυτά αστικά κέντρα καθαρότερο περιβάλλον, αλλά και εν μέρει διαφοροποίηση του παραγωγικού τους προτύπου στο οποίο αυξημένο ρόλο θα έχουν οι ήδη ανεπτυγμένοι κλάδοι της καινοτομίας και της ενεργειακής οικονομίας. Στην Κοζάνη βρίσκεται η έδρα του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας, της πολυτεχνικής Σχολής του ίδιου ιδρύματος, καθώς και του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Δυτικής Μακεδονίας, τμήματα του οποίου υπάρχουν και στην Πτολεμαΐδα.

Η σημασία του πόλου αυτού είναι μεγάλη και θα αυξάνεται με την ολοκλήρωση μεγάλων συγκοινωνιακών έργων όπως η Εγνατία Οδός και η Ε – 65.

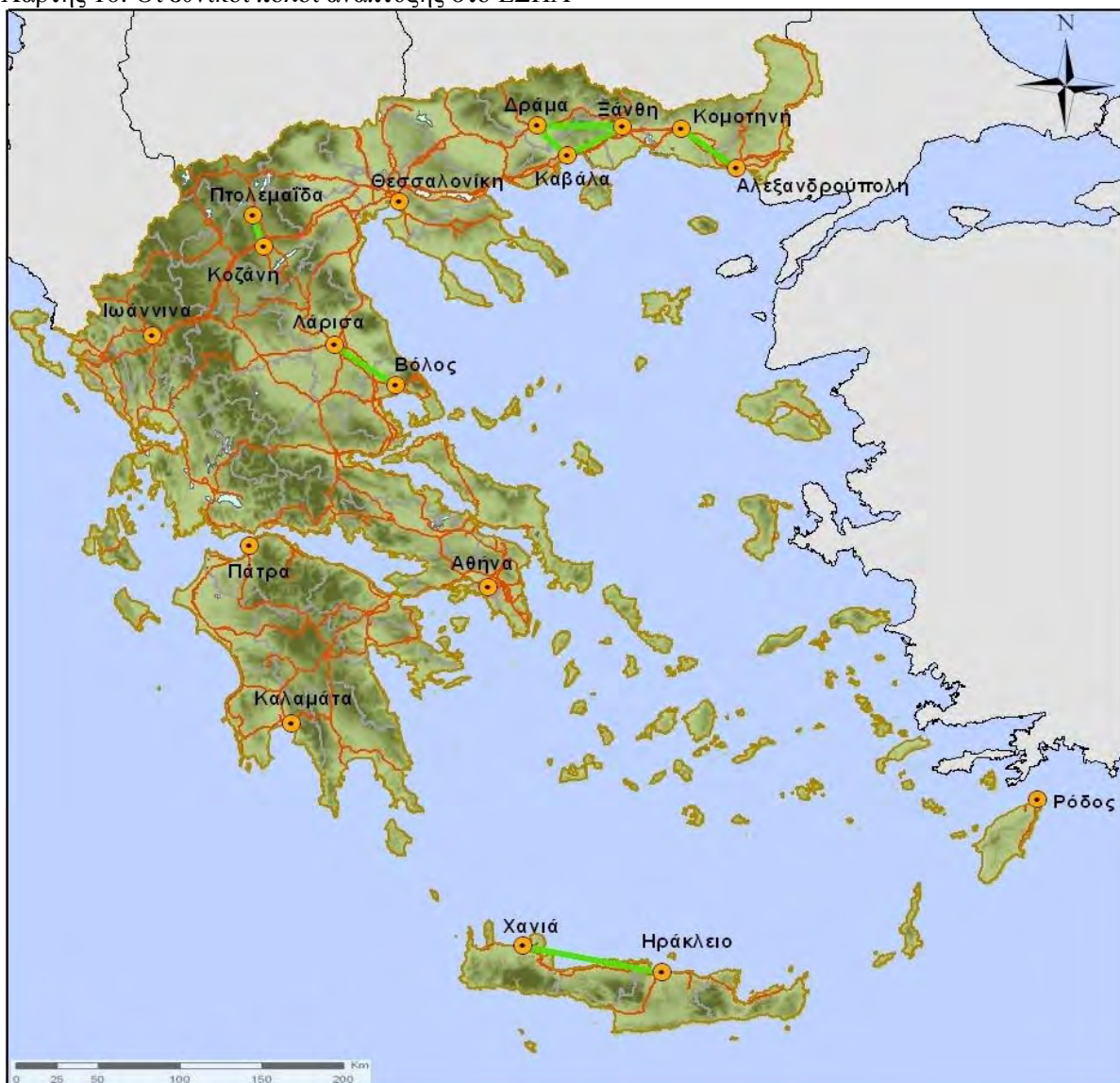
Η Καλαμάτα : Η πόλη αποτελεί ένα δυναμικό αστικό κέντρο στην νοτιοδυτική Πελοπόννησο και βρίσκεται στο κέντρο ενός αναπτυσσόμενου ημερησίου συστήματος. Έχει μεσαίο πληθυσμιακό μέγεθος, ενώ πληθυσμιακά αναπτύσσεται με ρυθμό πάνω από το μέσο όρο της χώρας (βλέπε Πίνακα 2). Αποτελεί έδρα ΤΕΙ και τμημάτων του σχετικά νέου Πανεπιστημίου της Πελοποννήσου. Η πόλη μπορεί να λειτουργήσει ως πόλος της Περιφέρειας Πελοποννήσου και ενδεχομένως να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς της Πάτρα. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η σύνδεση της πόλης με τους νέους οδικούς άξονες.

Η Ρόδος : Αποτελεί το μεγαλύτερο νησιωτικό κέντρο της χώρας, εκτός από το Ηράκλειο και τα Χανιά. Είναι η πρωτεύουσα του Νομού Δωδεκανήσου, ένας από τους πιο σημαντικούς τουριστικούς τόπους της χώρας και σημαντικό κέντρο εκπαίδευσης και πολιτισμού. Το πληθυσμιακό της μέγεθος (53.709 κάτοικοι, ΕΣΥΕ 2001) την κατατάσσει στην μεσαία κατηγορία αστικών κέντρων, ενώ η θέση της αυτή ενδυναμώνεται εξαιτίας του νησιωτικού της χαρακτήρα. Ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται με ρυθμό άνω του μέσου όρου της χώρας. Η Ρόδος μπορεί να αποτελέσει

ένα σημαντικότατο κέντρο στην περιοχή του ανατολικού Αιγαίου αποτελώντας διοικητικό και οικονομικό κέντρο. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η ύπαρξη περισσότερων θαλάσσιων διασυνδέσεων με τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου.




Είναι σημαντικό τέλος να σημειωθεί ότι στο Πρόγραμμα προβλέπεται και μια ακόμη κατηγορία πόλων, οι Αναδυόμενοι πόλοι ανάπτυξης. Η κατηγορία αυτή αστικών κέντρων περιλαμβάνει πόλεις οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν στο άμεσο μέλλον, δηλαδή ουσιαστικά κατά την διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού 2007-2013, δυναμικούς πόλους ανάπτυξης, συμπληρώνοντας τους πόλους που αναφέρονται προηγουμένως. Στην κατηγορία αυτή εντάσσεται η Μυτιλήνη, η οποία αποτελεί αναδυόμενο πόλο λόγω της συνοριακής της θέσης και του νησιωτικού της χαρακτήρα. Στο χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι πόλοι ανάπτυξης όπως αυτοί περιγράφονται στο ΕΣΠΑ.

Χάρτης 10: Οι εθνικοί πόλοι ανάπτυξης στο ΕΣΠΑ



Χάρτης 10: Εθνικοί Πόλοι Ανάπτυξης στο ΕΣΠΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Εθνικοί Πόλοι
-  Πολυπολικές Σχέσεις
-  κύριο οδικό δίκτυο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ



Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: Κωνσταντινίδης Κωνσταντίνος

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: Κότιος Άγγελος, Μιχαηλίδης Γεώργιος

Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (ΥΠΟΙΟ), Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης, 2007, *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 – 2013*, ίδια επεξεργασία

5.2 ΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΓΠΧΣΑΑ)

Ένας από τους στόχους που θέτει το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο είναι η ισόρροπη πολυκεντρική ανάπτυξη της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπει άξονες και πόλους ανάπτυξης. Οι πόλοι θα συμβάλλουν σύμφωνα με το Σχέδιο στην ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και την εξασφάλιση κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου.

Οι πόλοι ανάπτυξης χαρακτηρίζονται από τέσσερις ιεραρχημένες κατηγορίες αστικών κέντρων. Αυτές είναι:

α) Εθνικοί πόλοι – Μητροπολιτικά κέντρα

Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται τα αστικά κέντρα τα οποία αποτελούν τις κύριες πύλες της χώρας σε διεθνές επίπεδο. Πρόκειται, όπως είναι προφανές για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Στους δυο εθνικούς πόλους προωθείται η ενίσχυση των συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων, είτε αυτά προκύπτουν από το παραγωγικό τους μοντέλο, είτε από τη θέση τους ως πόλεις – πύλες. Βασικό στόχο αποτελεί και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των δυο πόλων (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

β) Λοιποί εθνικοί πόλοι (πρωτεύοντες)

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται ιδιαίτερα σημαντικά αστικά κέντρα, που είναι είτε σημερινές έδρες περιφερειών, είτε συνδέονται λειτουργικά με αυτές ενισχύοντας την αναπτυξιακή τους πορεία. Πρόκειται για οκτώ (8) συνολικά κέντρα τα οποία είναι η Πάτρα, το δίπολο Λάρισα – Βόλος, τα Ιωάννινα, το Ηράκλειο – Χανιά και το δίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη. Στους πόλους αυτούς προωθείται η ενίσχυση στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας και της υγείας, ο τουρισμός όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κάθε πόλου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

γ) Δευτερεύοντες πόλοι

Εδώ περιλαμβάνονται επτά (11) αστικά κέντρα, η Κέρκυρα, το δίπολο Κοζάνη – Πτολεμαΐδα, η Λαμία και η Τρίπολη ως έδρες σημερινών Περιφερειών της χώρας καθώς και η Καβάλα και η Καλαμάτα. Επίσης περιλαμβάνονται η Ρόδος, η Μυτιλήνη, Η Χίος και η Ερμούπολη. Προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών των πόλεων και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού τους δυναμικού (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

δ) Λοιποί Δυναμικοί πόλοι

Στην τελευταία κατηγορία περιλαμβάνονται οκτώ (8) αστικά κέντρα τα οποία είναι: το Αγρίνιο, η Δράμα, το δίπολο Τρίκαλα – Καρδίτσα, η Κατερίνη, η Ξάνθη, οι Σέρρες και η Χαλκίδα. Σε αυτούς τους πόλους ενισχύεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας (παραγωγικός, πολιτιστικός) και αναβαθμίζεται η ποιότητα ζωής και το αστικό περιβάλλον του κάθε πόλου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Συνολικά προβλέπονται 29 πόλοι ανάπτυξης για τη χώρα. Παρακάτω αναλύονται τα χαρακτηριστικά των πόλων ανάπτυξης που προτείνονται μέχρι το επίπεδο των δευτερευόντων πόλων (πλην εκείνων που αναλύθηκαν στο προηγούμενο υποκεφάλαιο).

Λαμία : Αποτελεί έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, συσσωρεύοντας όλες τις προβλεπόμενες δημόσιες υπηρεσίες. Ο πληθυσμός της φτάνει τους 62.452 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001), ενώ σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας αποτελεί περιφερειακό κόμβο με 100.000 κατοίκους στην αστική περιοχή του. Στη Λαμία εδρεύει το Πανεπιστήμιο Στερεάς Ελλάδας καθώς και το ΤΕΙ Λαμίας.

Τρίπολη : Η Τρίπολη αποτελεί έδρα της Περιφέρειας Πελοποννήσου και έχει πληθυσμό 25.520 κατοίκων (ΕΣΥΕ, 2001). Η δημιουργία ενός πόλου στο συγκεκριμένο αστικό κέντρο, σε συνδυασμό με την Καλαμάτα θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει ολόκληρη την περιφέρεια. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η αναβάθμιση των υπηρεσιών και η σύνδεση της πόλης με τους μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας (ΠΑΘΕ, Ιόνια Οδός).

Κέρκυρα : Αποτελεί σημαντικό νησιωτικό κέντρο, το σημαντικότερο ίσως του Ιονίου πελάγους και έδρα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Ο Δήμος Κερκυραίων έχει πληθυσμό 39.387 κατοίκων, ενώ ο συνολικός πληθυσμός του νησιού φτάνει τους 111.975 κατοίκους (ΕΣΥΕ. 2001). Διαθέτει διεθνές λιμάνι κι αεροδρόμιο προσιτό σε κάθε είδους αεροσκάφους και είναι έδρα του Ιονίου Πανεπιστημίου. Η οικονομία της βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τριτογενή τομέα.

Μυτιλήνη: Η Μυτιλήνη είναι πρωτεύουσα του ομώνυμου νησιού, έδρα του νομού Λέσβου και της περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Αποτελεί διοικητικό, εμπορικό και πνευματικό κέντρο για την ευρύτερη περιοχή. Ο πληθυσμός της πόλης είναι 27.247 κάτοικοι, ενώ ο πληθυσμός του Δήμου φτάνει τους 36.196 κατοίκους (ΕΣΥΕ 2001). Διαθέτει λιμάνι που είναι από τα μεγαλύτερα του Αιγαίου, έχει καθημερινά ακτοπλοϊκή συγκοινωνία με το λιμάνι του Πειραιά μέσω Χίου, και ακτοπλοϊκή συγκοινωνία με τη Θεσσαλονίκη, τη Λήμνο αλλά και την Καβάλα. Επίσης το συνδέουν και δρομολόγια με μικρά πλοία με τις πόλεις Αϊβαλί και Δεκέλια στα απέναντι Τουρκικά παράλια. Επίσης διαθέτει και σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο και συνδέεται καθημερινώς με την Αθήνα και αραιότερα με την Θεσσαλονίκη, μέσω των. Κατά την τουριστική περίοδο εξυπηρετεί τις πτήσεις charters από διάφορες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

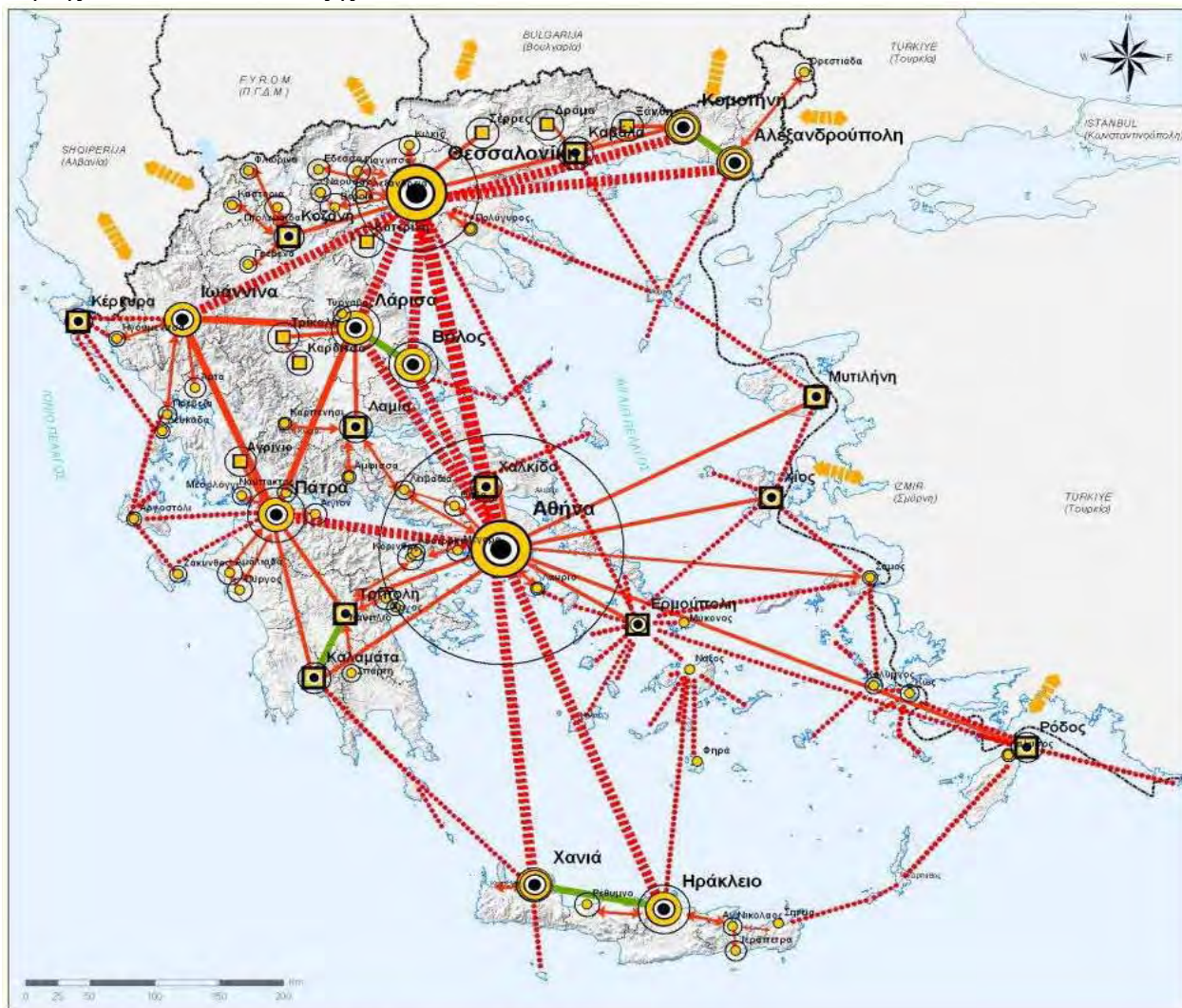
Χίος: Είναι πρωτεύουσα του νομού Χίου και έχει πληθυσμό 25.671 κατοίκων. Ο πληθυσμός του νομού φτάνει τους 53.106 κατοίκους (ΕΣΥΕ 2001). Τα κύρια προϊόντα που εξάγει είναι η μαστίχα, το λάδι, τα σύκα και το κρασί ενώ έχει διεθνή φήμη για το μέγεθος και την ποιότητα της ναυτιλίας της, ενώ επίσης διαθέτει και την αναπτυξιακή εταιρεία ENA ΧΙΟΣ ΑΕ (υπό την αιγίδα την Νομαρχίας), η οποία έχει ως σκοπό να προσελκύει επενδύσεις στο νησί (<http://www.chios.gr/na/>).

Ερμούπολη: Η Ερμούπολη είναι πρωτεύουσα της Σύρου, του Νομού Κυκλάδων και έδρα της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Είναι γνωστή και για το ναυπηγείο της και τον σημαντικό λιμένα της. Παλιότερα υπήρξε βιομηχανικό, ναυτιλιακό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας, ενώ πλέον αποτελεί γραφικό θέρετρο.

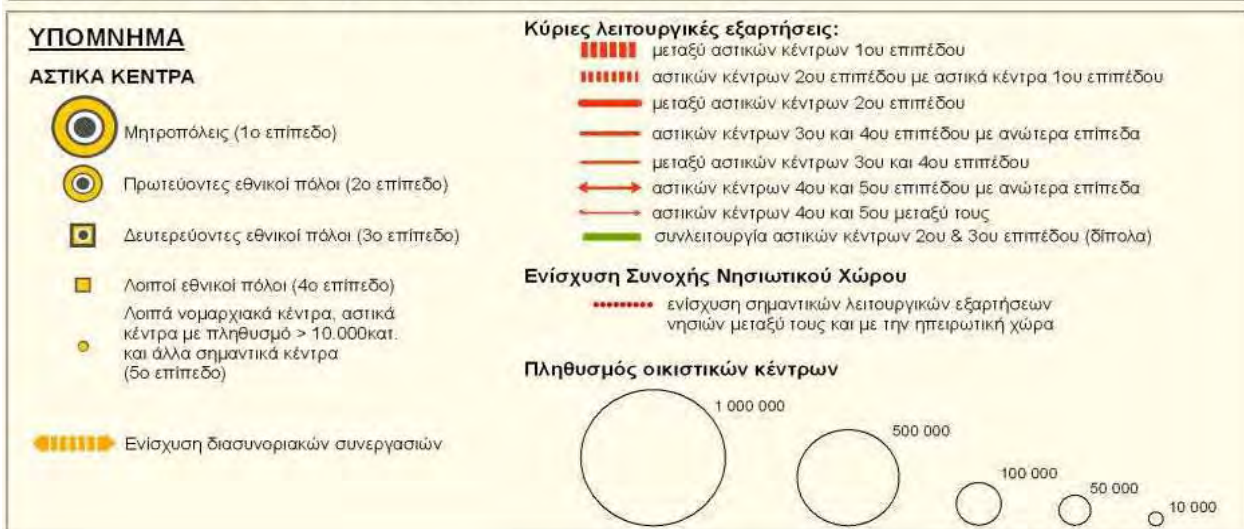
Σήμερα λειτουργεί και τμήμα του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Ο πληθυσμός του δήμου Ερμούπολης φτάνει τους 13.496 κατοίκους (ΕΣΥΕ 2001).

Η Ερμούπολη βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού της Σύρου και συνδέεται ακτοπλοϊκά όλο τον χρόνο με τον Πειραιά (καθημερινά), με όλες τις υπόλοιπες Κυκλάδες, με τα Δωδεκάνησα και με τη Χίο και τη Μυτιλήνη. Ενώ το καλοκαίρι συνδέεται και με το Ηράκλειο Κρήτης, καθώς και με τη Θεσσαλονίκη. Το αεροδρόμιο της Σύρου βρίσκεται 4.5 χιλιόμετρα από την πόλη της Ερμούπολης.

Χάρτης 11: Οι πόλοι ανάπτυξης στο ΓΠΧΣΑΑ



Χάρτης 8.1: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη



Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

5.3 ΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΛΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ)

Η μελέτη εκπόνησης του ΓΠΧΣΑΑ αποτελεί ουσιαστικά την εισήγηση της Ομάδας Μελετητών προς το ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με τον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό της Ελλάδος.

Η ομάδα προχωράει σε μια κατηγοριοποίηση των πόλων ανάπτυξης της χώρας, παρόμοια αλλά όχι ακριβώς ίδια με αυτήν της τελικής τροποποίησης του Υπουργείου. Οι τέσσερις κατηγορίες μαζί με τα αστικά κέντρα που η καθεμία περιλαμβάνει είναι:

α) Εθνικοί πόλοι – Μητροπόλεις

Περιλαμβάνονται η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη.

β) Λοιποί εθνικοί πόλοι

Περιλαμβάνονται συνολικά επτά (7) πόλεις, το δίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη, τα Ιωάννινα, το δίπολο Λάρισα – Βόλος, η Πάτρα και το Ηράκλειο.

γ) Δευτερεύοντες πόλοι – ιδιαίτερα δυναμικά αστικά κέντρα

Περιλαμβάνονται δέκα (11) πόλεις, η Καβάλα, η Κοζάνη, η Κέρκυρα, η Λαμία, η Τρίπολη, η Καλαμάτα, η Ερμούπολη, η Μυτιλήνη, η Ρόδος, η Χίος και τα Χανιά.

δ) Δυναμικά αστικά κέντρα

Στην κατηγορία αυτήν περιλαμβάνονται έξι (7) πόλεις, η Ξάνθη, η Δράμα, οι Σέρρες, η Κατερίνη, τα Τρίκαλα, η Χαλκίδα και το Αγρίνιο.

Συνολικά στη μελέτη προβλέπονται 25 πόλοι, οι οποίοι φαίνονται και στον επόμενο χάρτη:

Χάρτης 12: Οι πόλοι ανάπτυξης της ομάδας μελέτης του ΕΧΣ



Χάρτης Γ.3.4-1: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

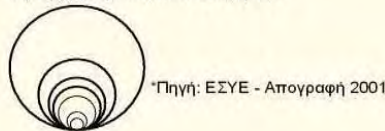
ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

▬▬▬▬▬ Σημερινός άξονας ανάπτυξης.
▬▬▬▬ "Νέοι" άξονες ανάπτυξης

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Εθνικοί πόλοι - μητροπόλεις
- Λοιποί εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες πόλοι - Ιδιαίτερα δυναμικά αστικά κέντρα
- Δυναμικά αστικά κέντρα
- Λοιπά νομαρχιακά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα

Ιεράρχηση Αστικών Κέντρων*



Λειτουργικές εξαρτήσεις μεταξύ:

- εθνικών πόλων
- εθνικών και δευτερευόντων πόλων με τα δυναμικά αστικά κέντρα
- δυναμικών αστικών κέντρων με τα λοιπά νομαρχιακά αστικά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα
- αστικών κέντρων και οικιστικών πόλων των νησιών

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΕΘΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Πηγή: Ομάδα Μελετητών Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, 2007, *Μελέτη Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού*

5.4 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

5.4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως γίνεται προφανές στην Ελλάδα αυτήν τη στιγμή υπάρχουν τρεις ολοκληρωμένες προτάσεις για τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης στη χώρα. Οι δυο από αυτές (ΕΣΠΑ και ΓΠΧΣΑΑ) είναι θεσμοθετημένες, ενώ η τρίτη είναι ουσιαστικά η αρχική μελέτη, τροποποίηση της οποίας αποτελεί τελικά το ΓΠΧΣΑΑ.

Είναι σκόπιμο λοιπόν στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης μελέτης για τη θεωρία των πόλων ανάπτυξης να πραγματοποιηθεί μια συγκριτική ανάλυση των τριών «προτάσεων» για τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης και μια γενική αξιολόγηση της κάθε πρότασης. Κάτι τέτοιο μπορεί να οδηγήσει σε ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με το πώς αντιμετωπίζονται τελικά σήμερα οι πόλοι ανάπτυξης ως εργαλείο περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα.

Από μεθοδολογικής άποψης η σύγκριση θα γίνει ανά δύο. Συγκεκριμένα θα γίνει αρχικά σύγκριση μεταξύ του ΕΣΠΑ και του ΓΠΧΣΑΑ και στη συνέχεια μεταξύ της πρότασης της ομάδας μελετητών και της τελικής τροποποίησης του ΥΠΕΧΩΔΕ στο ΓΠΧΣΑΑ. Η λογική με βάση την οποία θα πραγματοποιηθούν οι δυο συγκρίσεις είναι πολύ συγκεκριμένη: Στην πρώτη περίπτωση συγκρίνουμε δυο θεσμοθετημένα πλαίσια τα οποία ασχολούνται με την πολυκεντρική δομή της χώρας μέσω της δημιουργίας πόλων ανάπτυξης, χωρίς όμως οι δυο προτάσεις να ταυτίζονται. Στη δεύτερη περίπτωση συγκρίνουμε την πρόταση όπως αυτή έγινε από μια επιστημονική ομάδα και όπως τελικά τροποποιήθηκε, λογικά και με το συνυπολογισμό και πολιτικών πλέον κριτηρίων. Τέλος, δε θα είχε ιδιαίτερο νόημα μια σύγκριση μεταξύ του ΕΣΠΑ και πρότασης της ομάδας μελετητών, καθώς δεν υπάρχει κοινό σημείο μεταξύ των δυο πλαισίων.

5.4.2 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΓΠΧΣΑΑ

Όπως προαναφέρθηκε πρόκειται για δυο διαφορετικά πλαίσια τα οποία σε ένα κομμάτι τους ρυθμίζουν παρόμοια πράγματα. Το ΕΣΠΑ είναι εργαλείο άσκησης περιφερειακής πολιτικής. Αρμόδιο Υπουργείο για την άσκηση περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα στο οικονομικό – αναπτυξιακό της μέρος είναι το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

Ωστόσο, για θέματα που άπτονται της χωρικής διάστασης της ανάπτυξης, προκύπτει εμπλοκή και των σχεδιασμών του ΥΠΕΧΩΔΕ, ως αρμόδιου για το φυσικό σχεδιασμό και τη χωροταξική (και πολεοδομική) πολιτική. Ειδικά ως προς τη Στρατηγική για τους Πόλους Ανάπτυξης, ο παράλληλος αυτός σχεδιασμός εμπλέκεται μέσω του Εθνικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που έχει γίνει Νόμος του ελληνικού κράτους.

Σε σχέση με τους πόλους ανάπτυξης στα δυο πλαίσια παρατηρεί κανείς αρκετές διαφορές. Η πρώτη είναι αυτή που έχει να κάνει με τον αριθμό των πόλων ανάπτυξης. Το ΕΣΠΑ προβλέπει 17 πόλους, ενώ το ΓΠΧΣΑΑ προβλέπει 21. Διαφορές υπάρχουν επίσης και ως προς τη σημασία που δίνεται σε κάθε αστικό κέντρο – πόλο με το ΕΣΠΑ να μην προχωράει σε περεταίρω κατηγοριοποίηση αντίθετα με το ΓΠΧΣΑΑ το οποίο κατηγοριοποιεί τους πόλους σε τέσσερις υποκατηγορίες, οι τρεις από τις οποίες εξετάζονται στην προκειμένη περίπτωση. Αυτό συμβαίνει ούτως ώστε να μπορέσει να πραγματοποιηθεί μια συγκριτική ανάλυση στην ίδια βάση με δεδομένο ότι η τέταρτη υποκατηγορία του ΓΠΧΣΑΑ, δηλαδή οι «λοιποί δυναμικοί πόλοι» αποτελούν μικρά σχετικά αστικά κέντρα τόσο από οικονομικής, όσο και από πληθυσμιακής άποψης. Συνοπτικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι το ΓΠΧΣΑΑ ορίζει στις τρεις από τις τέσσερις υποκατηγορίες του δύο (2) εθνικούς πόλους, επτά (7) λοιπούς εθνικούς πόλους, που τους ονομάζει πρωτεύοντες, και έντεκα (11) δευτερεύοντες εθνικούς πόλους. Αντίθετα το ΕΣΠΑ ορίζει 17 εθνικούς πόλους χωρίς περεταίρω κατηγοριοποίηση και η εξειδίκευση που κάνει είναι πλέον ως προς τις δραστηριότητες του κάθε πόλου. Στον πίνακα που ακολουθεί πραγματοποιείται η σύγκριση σχετικά με τους πόλους ανάπτυξης που ορίζει το κάθε πλαίσιο.

Πίνακας 3: Σύγκριση Πόλων σε ΕΣΠΑ και ΓΠΧΣΑΑ

Αστικά Κέντρα	ΕΣΠΑ	ΓΠΧΣΑΑ
Αλεξανδρούπολη	Πόλος Ανάπτυξης	Πρωτεύων Πόλος
Κομοτηνή		
Ξάνθη	Πόλος Ανάπτυξης	Τριτεύων Πόλος
Καβάλα		Δευτερεύων Πόλος
Δράμα		Τριτεύων Πόλος
Θεσσαλονίκη	Πόλος Ανάπτυξης	Εθνικός Πόλος
Κοζάνη	Πόλος Ανάπτυξης	Δευτερεύων Πόλος
Πτολεμαΐδα		-
Ιωάννινα	Πόλος Ανάπτυξης	Πρωτεύων Πόλος
Λάρισα	Πόλος Ανάπτυξης	Πρωτεύων Πόλος
Βόλος		
Λαμία	-	Δευτερεύων Πόλος
Αθήνα	Πόλος Ανάπτυξης	Εθνικός Πόλος
Πάτρα	Πόλος Ανάπτυξης	Πρωτεύων Πόλος
Καλαμάτα	Πόλος Ανάπτυξης	Δευτερεύων Πόλος
Τρίπολη	-	Δευτερεύων Πόλος
Ηράκλειο	Πόλος Ανάπτυξης	Πρωτεύων Πόλος
Χανιά		
Ρόδος	Πόλος Ανάπτυξης	Δευτερεύων Πόλος
Χίος	-	Δευτερεύων Πόλος
Ερμούπολη	-	Δευτερεύων Πόλος
Μυτιλήνη	-	Δευτερεύων Πόλος
Κέρκυρα	-	Δευτερεύων Πόλος

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Με βάση τον παραπάνω πίνακα εξάγονται ορισμένα συμπεράσματα. Πρώτον, απουσιάζει από τους πόλους ανάπτυξης το ενεργειακό δίπολο της χώρας αυτό της Κοζάνης με την Πτολεμαΐδα. Μάλιστα η Πτολεμαΐδα δεν είναι ούτε καν τριτεύων πόλος, κάτι το οποίο συμβαίνει μάλλον ατεκμηρίωτα. Επίσης σημαντικό είναι ότι ενώ το ΕΣΠΑ προβλέπει στην περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης ένα πολύ σημαντικό τρίπολο (Ξάνθη – Δράμα – Καβάλα), η ύπαρξη του οποίου τεκμηριώνεται

με πολύ σωστό τρόπο, το ΓΠΧΣΑΑ μάλλον υποβιβάζει τα συγκεκριμένα αστικά κέντρα, ορίζοντας ως δευτερεύοντα πόλο την Καβάλα και τριτεύοντες τους άλλους δύο.

Από την άλλη πλευρά βλέπουμε ότι το ΓΠΧΣΑΑ δίνει, μεγαλύτερη βάση στα νησιά, αφού προβλέπει τέσσερις νησιωτικούς πόλους επιπλέον σε σχέση με το ΕΣΠΑ (Κέρκυρα, Χίος, Ερμούπολη, Μυτιλήνη). Να σημειωθεί ότι στο ΕΣΠΑ, από αυτούς τους τέσσερις πόλους, μόνο η Μυτιλήνη προβλέπεται ότι μπορεί να αποτελέσει υπό προϋποθέσεις πόλο ανάπτυξης στο μέλλον. Η προσθήκη των συγκεκριμένων πόλων κρίνεται μάλλον σκόπιμη και ορθή, δεδομένης της νησιωτικότητας του ελληνικού χώρου.

Τέλος στο ΓΠΧΣΑΑ προβλέπονται ως πόλοι τρίτου επιπέδου (δευτερεύοντες) η Λαμία και η Τρίπολη, ποιο πολύ όμως λόγω του ότι αποτελούν έδρες των Περιφερειών τους και λιγότερο για άλλους λόγους.

Συνολικά μπορούμε να πούμε ότι οι πόλοι που προτείνονται στο ΕΣΠΑ αποτελούν μάλλον και ως προς τον αριθμό αλλά και ως προς την καθεαυτή επιλογή μια ρεαλιστικότερη προσέγγιση με περισσότερες πιθανότητες επιτυχίας. Αφ' ενός γιατί είναι πιο ρεαλιστική η ύπαρξη 17 αντί για 21 πόλους στο χωρικό σύστημα της Ελλάδας το οποίο μέχρι τώρα είναι καθαρά διπολικό, αφ' εταίρου γιατί οι πόλοι όπως επιλέγονται στο ΕΣΠΑ μπορούν να λειτουργήσουν καλύτερα ως προς τη διάχυση της ανάπτυξης.

Σε σχέση με τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά των δύο πλαισίων παρατηρούνται επίσης ορισμένες ουσιαστικές διαφορές. Οι διαφορές αυτές παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα και αναλύονται στη συνέχεια. Από την ανάλυση των υπολοίπων διαφορών και από τη σύνθεση των συμπερασμάτων θα μπορέσει να εξαχθεί μια συνολική εικόνα για τα δύο αυτά πλαίσια.

Πίνακας 4: Σύγκριση λοιπών χαρακτηριστικών σε ΕΣΠΑ και ΓΠΧΣΑΑ

Χαρακτηριστικά	ΕΣΠΑ	ΓΠΧΣΑΑ
Ανάλυση χωρικών και οικονομικών δραστηριοτήτων	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Άξονες ανάπτυξης	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Κατηγοριοποίηση πόλων ανάπτυξης	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Ευρύτερες εξαρτήσεις μεταξύ των πόλων	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Πολυπολικές Σχέσεις	διπολικές και τριπολικές	διπολικές
Επαρκής τεκμηρίωση για την επιλογή των πόλων	ΝΑΙ	ΟΧΙ ιδιαίτερα
Εξειδίκευση των δραστηριοτήτων στους πόλους ανάπτυξης	ΝΑΙ	Σχετική

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

Πρώτον πρέπει να επισημανθεί ότι πριν από την πρόταση του ΓΠΧΣΑΑ δεν προηγείται κάποια επαρκώς τεκμηριωμένη ανάλυση των χωρικών και οικονομικών ιδιοτεροτήτων, δεδομένων και τάσεων, κάτι που δε συμβαίνει στο ΕΣΠΑ (βλέπε Πίνακα 2). Ενδεχομένως αυτό να οφείλεται στην περισσότερο χωροταξική οπτική του πρώτου. Ωστόσο αυτό σημαίνει ότι το χωρικό πρότυπο που προβάλλεται αποτελεί περισσότερο ένα στρατηγικό όραμα υπό εκπλήρωση και λιγότερο ένα στρατηγικό στόχο του οποίου η επιτευξιμότητα θα μπορούσε να ελεγχθεί και να τύχει παρακολούθησης. Αυτό συνδέεται επιπλέον και με τα δύο τελευταία χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου πίνακα, αφού στο ΓΠΧΣΑΑ σε αντίθεση με το ΕΣΠΑ λείπουν δυο σημαντικά χαρακτηριστικά:

Το πρώτο είναι η επαρκής τεκμηρίωση για την επιλογή πόλων ανάπτυξης αλλά και τη μη επιλογή ορισμένων άλλων. Η Πτολεμαΐδα, όπως προαναφέρθηκε δε επιλέγεται ως πόλος, ενώ η Καβάλα αποτελεί δευτερεύοντα και η Ξάνθη τριτεύοντα πόλο ανάπτυξης.

Το δεύτερο είναι το γεγονός ότι δεν προτείνεται εξειδίκευση των πόλων σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά τους. Αντί αυτού προτείνονται γενικές κατευθύνσεις ανά κατηγορία πόλου (ενίσχυση στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, ενίσχυση της καινοτομίας κλπ), με μοναδική εξαίρεση την ανάπτυξη του τουρισμού η οποία προτείνεται για συγκεκριμένα αστικά κέντρα.

Σε σχέση με τα πιο δομικά στοιχεία των δυο πλαισίων παρατηρείται πρώτον ότι το ΓΠΧΣΑΑ προχωράει σε κατηγοριοποίηση των πόλων ανάπτυξης σε αντίθεση με το ΕΣΠΑ. Επιπλέον στο ΓΠΧΣΑΑ συναντάμε την ύπαρξη αξόνων ανάπτυξης, αλλά και εξαρτήσεων μεταξύ των αστικών κέντρων όλων των βαθμών. Αυτό δε συμβαίνει στο ΕΣΠΑ. Η αιτία είναι ότι το ΓΠΧΣΑΑ είναι κατά βάση ένα χωροταξικό σχέδιο και ως εκ τούτου η ύπαρξη αυτών των χαρακτηριστικών είναι απαραίτητη. Αντίθετα το ΕΣΠΑ αποτελεί ένα εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής. Τα χαρακτηριστικά αυτά δεν είναι απαραίτητα, ωστόσο αν υπήρχαν (ειδικά οι εξαρτήσεις μεταξύ των πόλων) θα του έδιναν μια πιο ολοκληρωμένη μορφή, τέτοια που ίσως να ήταν σε θέση να αντικαταστήσει πλήρως το ΓΠΧΣΑΑ στο κομμάτι των πόλων ανάπτυξης.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι η βέλτιστη πρόταση θα ήταν ένας συνδυασμός των δυο αυτών πλαισίων στο οποίο θα συμπεριλαμβάνονταν τα θετικά στοιχεία του καθενός.

5.4.3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ

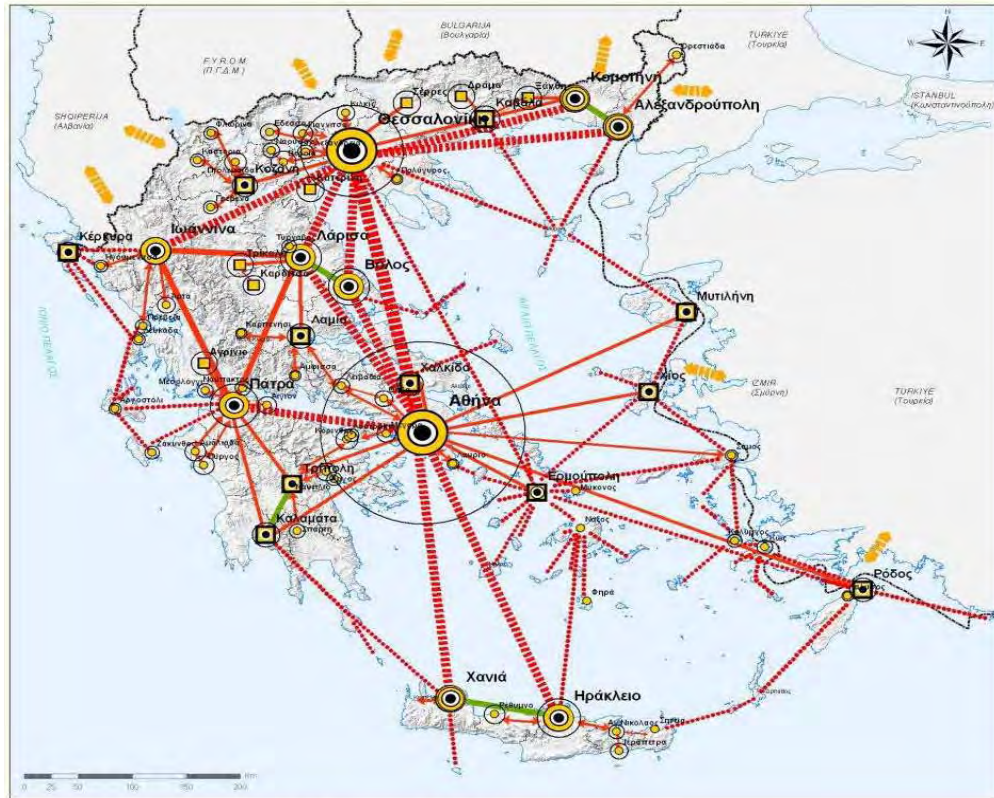
Η συγκεκριμένη ανάλυση θα έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτήν που προηγήθηκε. Εδώ και τα δυο σχέδια είναι αμιγώς χωροταξικά (στην ουσία πρόκειται για την ίδια μελέτη με ορισμένες αλλαγές στην τελική πρόταση), επομένως θα δοθεί περισσότερη βάση στις διαφορές που υφίστανται σε χωροταξικό επίπεδο. Βέβαια, όπως είναι γνωστό οι ρυθμίσεις χωρικού χαρακτήρα έχουν πάντα και οικονομικές – αναπτυξιακές συνέπειες και επομένως οι αλλαγές στη χωροταξία σημαίνουν πολλές φορές και αλλαγές στην οικονομική δραστηριότητα, αρά και στην περιφερειακή ανάπτυξη. Οι μεγάλες αλλαγές παρατηρούνται λοιπόν στον τρόπο με τον οποίο οργανώνονται οι εξαρτήσεις, αφού όπως φαίνεται στον Πίνακα 5 οι διαφορές σε σχέση με την κατηγοριοποίηση των πόλεων είναι ελάχιστες.

Πίνακας 5: Οι πόλοι ανάπτυξης της Ομάδας Μελετητών και του ΥΠΕΧΩΔΕ

Αστικά Κέντρα	Ομάδα Μελετητών	ΥΠΕΧΩΔΕ
Αλεξανδρούπολη	Πρωτεύων Πόλος	Πρωτεύων Πόλος
Κομοτηνή		
Καβάλα	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Θεσσαλονίκη	Εθνικός Πόλος	Εθνικός Πόλος
Κοζάνη	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Ιωάννινα	Πρωτεύων Πόλος	Πρωτεύων Πόλος
Λάρισα	Πρωτεύων Πόλος	Πρωτεύων Πόλος
Βόλος		
Λαμία	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Αθήνα	Εθνικός Πόλος	Εθνικός Πόλος
Πάτρα	Πρωτεύων Πόλος	Πρωτεύων Πόλος
Καλαμάτα	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Τρίπολη	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Ηράκλειο	Πρωτεύων Πόλος	Πρωτεύων Πόλος
Χανιά	Δευτερεύων Πόλος	
Ρόδος	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Χίος	Τριτεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Ερμούπολη	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Μυτιλήνη	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος
Κέρκυρα	Δευτερεύων Πόλος	Δευτερεύων Πόλος

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Σύγκριση προτάσεων Ομάδας Μελετητών και ΥΠΕΧΩΔΕ



Χάρτης Γ.3.4-1: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη

Χάρτης 8.1: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
 ■■■■■ Σημερινός άξονας ανάπτυξης.
 ■■■■■ "Νέοι" άξονες ανάπτυξης

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Εθνικοί πόλοι - μητροπόλεις
- Λοιποί εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες πόλοι - Ιδιαίτερα δυναμικά αστικά κέντρα
- Δυναμικά αστικά κέντρα
- Λοιπά νομαρχιακά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα

Ιεράρχηση Αστικών Κέντρων*
 Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001

Λειτουργικές εξαρτήσεις μεταξύ:

- εθνικών πόλων
- εθνικών και δευτερευόντων πόλων με τα δυναμικά αστικά κέντρα
- δυναμικών αστικών κέντρων με τα λοιπά νομαρχιακά αστικά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα
- αστικών κέντρων και οικιστικών πόλων των νησιών

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- Μητροπόλεις (1ο επίπεδο)
- Πρωτεύουσες εθνικοί πόλοι (2ο επίπεδο)
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι (3ο επίπεδο)
- Λοιποί εθνικοί πόλοι (4ο επίπεδο)
- Λοιπά νομαρχιακά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα (5ο επίπεδο)

Κύριες λειτουργικές εξαρτήσεις:

- μεταξύ αστικών κέντρων 1ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 2ου επιπέδου με αστικά κέντρα 1ου επιπέδου
- μεταξύ αστικών κέντρων 2ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 3ου και 4ου επιπέδου με ανώτερα επίπεδα
- μεταξύ αστικών κέντρων 3ου και 4ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 4ου και 5ου επιπέδου με ανώτερα επίπεδα
- αστικών κέντρων 4ου και 5ου μεταξύ τους
- συνλειτουργία αστικών κέντρων 2ου & 3ου επιπέδου (διπόλα)

Ενίσχυση Συνοχής Νησιωτικού Χώρου
 ■■■■■ ενίσχυση σημαντικών λειτουργικών εξαρτήσεων νησιών μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα

Πληθυσμός οικιστικών κέντρων

- 1 000 000
- 500 000
- 100 000
- 50 000
- 10 000

■■■■■ Ενίσχυση διασυνοριακών συνεργασιών

Παρατηρεί λοιπόν κανείς ότι σε επίπεδο επιλογής των πόλων ανάπτυξης υπάρχουν μόνο δύο διαφοροποιήσεις. Η πρώτη έχει να κάνει με την πόλη των Χανίων. Σύμφωνα με την ομάδα μελετητών τα Χανιά τοποθετούνται στο 3^ο επίπεδο, δηλαδή στα δυναμικά αστικά κέντρα. Το Υπουργείο αντίθετα τα κατατάσσει στο 2^ο επίπεδο, στους πρωτεύοντες εθνικούς πόλους. Η δεύτερη διαφορά έχει να κάνει με τη Χίο. Αντίστοιχα όπως και πριν η Χίος τοποθετείται από την ομάδα μελετητών στους τριτεύοντες πόλους, με το ΥΠΕΧΩΔΕ να την αναβαθμίζει σε δευτερεύοντα πόλο.

Όσον αφορά στην κατάταξη του οδικού δικτύου παρατηρούνται ορισμένες διαφοροποιήσεις. Οι βασικότερες και πιο ουσιαστικές διαφορές όμως εντοπίζονται στις εξαρτήσεις που προτείνονται μεταξύ των αστικών κέντρων. Όπως είναι γνωστό η Ελλάδα για πολλούς ιστορικούς και πολιτικούς λόγους έχει ακολουθήσει ένα μοντέλο με βάση το οποίο ανέπτυξε πάρα πολύ την περιοχή της Αθήνας, αφήνοντας πολύ πίσω την ανάπτυξη της υπόλοιπης Ελλάδας. Το γεγονός ότι σήμερα στην ευρύτερη περιοχή του Π.Σ. πρωτεύουσας ζει περίπου ο μισός πληθυσμός της χώρας δημιουργεί τεράστιες ανισοροπίες στην περιφερειακή, αλλά και την εθνική ανάπτυξη. Το πρότυπο λοιπόν για πολυκεντρική και ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη αποσκοπεί ακριβώς σε αυτό, στη μείωση δηλαδή των ανισοροπιών που έχουν προκύψει. Ας εξετάσουμε όμως πρώτα τις δύο προτάσεις:

Στο μοντέλο που προτείνεται από την ομάδα μελετητών παρουσιάζει σχέσεις εξάρτησης με την Αλεξανδρούπολη, το Βόλο, την Πάτρα και το Ηράκλειο. Αντίθετα η Κομοτηνή, η Λάρισα και τα Ιωάννινα παρουσιάζουν σχέσεις εξάρτησης με τη Θεσσαλονίκη (η σχέση Αθήνας – Θεσσαλονίκης είναι δεδομένη). Δημιουργούνται έτσι στα περιφερειακά κέντρα δυο ομάδες, μια συνδεδεμένη με την Αθήνα και άλλη μία συνδεδεμένη με τη Θεσσαλονίκη. Αυτό δυνητικά μπορεί να οδηγήσει σε μια πιο ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη. Το δεύτερο πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό της πρότασης είναι η δημιουργία ενός δικτύου σύνδεσης των νησιών του Αιγαίου με κέντρο τη Σύρο και συγκεκριμένα την Ερμούπολη. Το δίκτυο αυτό αποσκοπεί στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και στην απεξάρτησή τους από το κέντρο της Αθήνας, μια εξάρτηση η οποία έχει αποδειχτεί ότι είναι μη λειτουργική και οδηγεί σε πληθυσμιακή υποβάθμιση και οικονομική στασιμότητα τα ελληνικά νησιά. Ιδιαίτερα σημαντικός στο συγκεκριμένο μοντέλο είναι ο ρόλος της Κρήτης. Συγκεκριμένα, το Ηράκλειο συνδέεται με την Αθήνα, την Πάτρα ως περιφερειακό πόλο, την Ερμούπολη ως νησιωτικό πόλο, αλλά και τη Ρόδο. Δεδομένη είναι και η σύνδεση του Ηρακλείου

με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της Κρήτης. Η πρόταση ωστόσο έχει και ορισμένα αρνητικά στοιχεία. Το πρώτο και κυριότερο είναι το ότι η Λήμνος αγνοείται τελείως και δεν προβλέπεται σύνδεσή της με τη βόρεια Ελλάδα. Το δεύτερο στοιχείο είναι η υπερβολική συγκέντρωση σχέσεων στο Ηράκλειο και ο μειωμένος ρόλος των Χανίων. Αυτό είναι βέβαια αποτέλεσμα της λογικής που προαναφέρθηκε, αφού η ομάδα μελετητών δε θεωρεί τα Χανιά εθνικό πόλο (2^ο επίπεδο), αλλά δυναμικό αστικό κέντρο (3^ο επίπεδο). Προκύπτει εδώ το ερώτημα αν είναι προτιμότερη μια μονοκεντρική, ή μια διπολική ανάπτυξη της Κρήτης. Ένα τελευταίο ζήτημα είναι η σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με την Αθήνα. Λόγω απόστασης από την Αθήνα, αλλά και θέσης, μια τέτοια πρόταση είναι δύσκολα επιτεύξιμη, αλλά και με αμφίβολα αποτελέσματα ακόμη αν επιτευχθεί. Ενδεχομένως να αποτελεί μια πιο ορθολογική κίνηση η σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με τη Θεσσαλονίκη.

Αυτό συμβαίνει στην πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία αλλάζει τη σχέση εξάρτησης για την πόλη της Αλεξανδρούπολης. Επιπλέον αναβαθμίζει και το ρόλο της Λήμνου, αφού προσθέτει τρεις σχέσεις εξάρτησης με πόλεις της βόρειας Ελλάδας. Οι σχέσεις είναι με την Αλεξανδρούπολη, την Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη. Ωστόσο η πρόταση του Υπουργείου περιέχει αρκετά περισσότερα αρνητικά, παρά θετικά στοιχεία. Πρόκειται ουσιαστικά για μια αλλαγή στη φιλοσοφία που διακατέχει την αρχική πρόταση της ομάδας μελετητών. Η πρόταση του υπουργείου μπορεί να χαρακτηριστεί ως άτολμη συγκριτικά με την αρχική και αρκετά πιο συμβατική. Δεν επιχειρεί να αλλάξει ριζικά την υπάρχουσα κατάσταση, αλλά ενδεχομένως να την αμβλύνει κάπως. Συγκεκριμένα η πρόταση του υπουργείου καταργεί στην πράξη το δίκτυο των νησιωτικών περιοχών, υποβαθμίζοντας σημαντικά το ρόλο της Ερμούπολης ως κέντρο του Αιγαίου. Αυτό συμβαίνει διότι ενώ στη θεωρία διατηρούνται σχεδόν όλες οι προτεινόμενες σχέσεις (εκτός από αυτήν της Ερμούπολης με το Ηράκλειο που ίσως να είναι όμως και η πιο σημαντική), στην πράξη δημιουργεί νέες σχέσεις εξάρτησης των νησιών με την Αθήνα, διαιωρίζοντας τη σημερινή κατάσταση και εντείνοντας ενδεχομένως τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει. Επιπλέον υποβαθμίζεται και ο ρόλος της Κρήτης, αφού καταργούνται οι σχέσεις του Ηρακλείου με την Ερμούπολη και τη Ρόδο. Καταργείται έτσι και ένα νοητό τρίγωνο που θα μπορούσε να δημιουργηθεί στο χώρο του Αιγαίου. Επίσης καταργείται και η σχέση του Ηρακλείου με την Πάτρα. Στα θετικά συγκαταλέγεται η δημιουργία του διπόλου Ηρακλείου – Χανίων, ωστόσο η σύνδεση και των δυο πόλεων με την Αθήνα δείχνει

μια τάση μείωσης της σημασίας του διπόλου. Το ίδιο ισχύει και για το δίπολο Βόλου – Λάρισας.

Γενικότερα από την πρόταση του Υπουργείου μπορεί κανείς να εξάγει το συμπέρασμα ότι πρόκειται για μια καθαρή συνέχεια του υπάρχοντος μοντέλου το οποίο έχει οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση. Ένα τέτοιο πρότυπο δύσκολα μπορεί να οδηγήσει σε μια πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη.

5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τη συγκριτική ανάλυση των πλαισίων προκύπτουν ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Αρχικά Αξίζει να τονιστεί ότι κάθε πρόταση εμπεριέχει θετικά στοιχεία τα οποία δεν εμπεριέχονται στις άλλες προτάσεις. Επιπλέον είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχουν δυο θεσμοθετημένα πλαίσια, διαφορετικά μεταξύ τους τα οποία προσεγγίζουν το ζήτημα των πόλων ανάπτυξης από ελαφρώς διαφορετική οπτική γωνία. Το γεγονός αυτό δημιουργεί δυο προβλήματα στον ελληνικό σχεδιασμό:

Πρώτον, κανένα από τα δυο πλαίσια δεν έχει ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος με το ένα (ΓΠΧΣΑΑ) να έχει μια πιο «χωροταξική» οπτική και το δεύτερο (ΕΣΠΑ) να παρουσιάζει μια πιο αναπτυξιακή μορφή.

Δεύτερον δημιουργείται για άλλη μια φορά, περίπτωση με αλληλεπικαλυπτόμενα πλαίσια στο σχεδιασμό. Αυτό οδηγεί αυτομάτως σε δίλλημα σχετικά με το ποιο από τα δυο πλαίσια θα πρέπει να ακολουθηθεί δεδομένου επιπλέον ότι δεν ορίζουν τα ίδια ζητήματα.

Συμπερασματικά αυτό που φαίνεται ως η καλύτερη λύση είναι η ύπαρξη ενός και μόνο πλαισίου που θα ορίζει τους πόλους ανάπτυξης στην Ελλάδα. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει τα θετικότερα στοιχεία από τα δύο πλαίσια καθώς και από την πρόταση της Ομάδας Μελέτης του ΕΧΣ, όπως αυτά προκύπτουν από τη συγκριτική ανάλυση.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

6. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

6.1 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Είναι χαρακτηριστικό ότι η πλειοψηφία των ελληνικών κειμένων που ασχολούνται με τους πόλους ανάπτυξης σταματάει, στην καλύτερη των περιπτώσεων, στην τελική πρόταση σε σχέση με το ποια αστικά κέντρα πρέπει τελικά να επιλεγούν ως πόλοι ανάπτυξης. Ενδεχομένως μια πιο ολοκληρωμένη πρόταση να επεκτείνεται και στο ποιες θα πρέπει να είναι οι βασικές δραστηριότητες του πόλου.

Προκύπτει ωστόσο ένα θεμελιώδες πρόβλημα και αυτό είναι η απουσία από όλες τις προτάσεις για τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης, μιας επιπλέον πρότασης για το πώς θα πραγματοποιηθεί η υλοποίηση και η διαχείριση των πόλων αυτών. Με άλλα λόγια ορίζουμε το ποιοι θα είναι οι πόλοι, ορίζουμε το τι θα κάνει ο κάθε πόλος, δεν ορίζουμε όμως ποιος θα είναι τελικά υπεύθυνος ώστε να υλοποιηθεί ο σχεδιασμός. Το φαινόμενο αυτό είναι πολύ συχνό στην Ελλάδα. Είναι αρκετές οι περιπτώσεις, όπου η πρόταση που ακολουθεί μια ολοκληρωμένη μελέτη σταματάει στο σημείο όπου περιγράφεται το τι πρέπει να γίνει, χωρίς όμως να καθιστά σαφές το «πώς» και το «από ποιόν» θα γίνει.

Ακριβώς όμως επειδή σε πολλές περιπτώσεις δεν καθορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες των διαφόρων φορέων, παρουσιάζεται το φαινόμενο όπου συστήνονται φορείς διαχείρισης οι οποίοι είτε δεν έχουν ουσιαστικές αρμοδιότητες, είτε έχουν αρμοδιότητες που ανήκουν και σε άλλους φορείς, είτε ακόμα δεν έχουν την απαραίτητη χρηματοδότηση.

Στην προκειμένη βέβαια περίπτωση το πρόβλημα έχει σαφώς δύο σκέλη, τόσο αυτό της υλοποίησης, όσο και αυτό της διαχείρισης. Εξάλλου αναφέρεται και στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, ότι δεν αρκεί ο ορισμός ενός αστικού κέντρου ως πόλου ανάπτυξης. Οι πόλοι ανάπτυξης είναι πολύπλοκα και δυναμικά συστήματα και εμπεριέχουν χαρακτηριστικά και προβλήματα τα οποία ξεφεύγουν από τους τεχνοκρατικούς παράγοντες, αφού καθοριστικό ρόλο παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας. Οι πόλοι ανάπτυξης δεν είναι βιομηχανικές περιοχές, όπου ορίζονται απλά η τοποθεσία, το μέγεθος και τα γενικά χαρακτηριστικά και κατασκευάζονται οι απαραίτητες τεχνικές υποδομές. Απαιτείται να αποσαφηνιστεί πλήρως και το ποιες

θα είναι αρμόδιος για την υλοποίηση αρχικά των πόλων, αλλά και ποιος θα είναι υπεύθυνος για τη μελλοντική λειτουργία, περεταίρω ανάπτυξη των κέντρων, αλλά και τελικά για τη διάχυση της ανάπτυξης στις περιφέρειες, κάτι που είναι άλλωστε και το ζητούμενο.

Η φύση του προβλήματος μπορεί εύκολα να κατανοηθεί ήδη μέσω της ήδη διαμορφωμένης κατάστασης σε αυτό το θέμα. Ήδη λοιπόν δυο διαφορετικά πλαίσια τα οποία υπάγονται σε δυο διαφορετικά υπουργεία (ΥΠΟΙΟ, ΥΠΕΧΩΔΕ), έχουν μέσα στο σχεδιασμό τους την πολυκεντρική ανάπτυξη της χώρας μέσω της δημιουργίας πόλων ανάπτυξης. Αν και όπως έχει προαναφερθεί, η οπτική των δυο αυτών σχεδίων είναι διαφορετική, επί της ουσίας αντιμετωπίζουν το ίδιο θέμα. Προφανώς λοιπόν και δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθούν δυο διαφορετικά πλάνα για τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης. Ακόμη όμως και αν ακολουθηθεί ένα πλάνο θα πρέπει να ξεκαθαριστεί (και τα δυο είναι ωστόσο θεσμοθετημένα), θα πρέπει να ξεκαθαριστεί ποιος φορέας θα είναι αρμόδιος για την υλοποίηση. Επιπλέον θα πρέπει να γίνει και μια επέκταση αυτής της λογικής και στη χαμηλότερη κλίμακα.

Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιηθεί, τότε το αποτέλεσμα είναι λίγο ή περισσότερο αναμενόμενο: η δημιουργία των πόλων ανάπτυξης θα μείνει στα χαρτιά και το ελληνικό αστικό σύστημα θα συνεχίζει να αναπτύσσεται σύμφωνα με το σημερινό του πρότυπο, έχοντας δηλαδή δυο μεγάλους πόλους Αθήνα και Θεσσαλονίκη με την πρώτη να έχει μάλιστα και τη μερίδα του λέοντος σε όλους τους δείκτες, και ορισμένους άλλους περιφερειακούς πόλους κυρίως επάνω στον άξονα της ΠΑΘΕ, με αρκετά περιορισμένο ρόλο. Επιπλέον θα συνεχίσει να μεγαλώνει ακόμη περισσότερο η ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, προσελκύοντας συνέχεια περισσότερο κόσμο και περισσότερες δραστηριότητες, κάτι που θα δημιουργήσει προβλήματα και επιβράδυνση της οικονομίας τόσο στην ίδια λόγω κορεσμού, όσο και στην περιφέρεια λόγω έλλειψης ικανής κρίσιμης μάζας για την ύπαρξη προγραμματισμού και την προσέλκυση νέων επενδύσεων. Οι ελληνικές περιφέρειες θα εξακολουθούν να παραμένουν στις τελευταίες θέσεις της ευρωπαϊκής κατάταξης και τελικά ίσως στο μέλλον να ειπωθεί ότι η θεωρία των πόλων ανάπτυξης δοκιμάστηκε στην Ελλάδα για πολλά χρόνια και τελικά απέτυχε.

Προφανώς και δε σημαίνει ότι αν θεσμοθετηθούν οι κατάλληλοι φορείς και δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις θα υπάρξει και de facto επιτυχία του εγχειρήματος. Η ύπαρξη σωστού και ολοκληρωμένου σχεδιασμού σε όλους τους

τομείς μπορούμε να πούμε ότι αποτελεί μεν αναγκαία, αλλά όχι και ικανή (από μόνη της) συνθήκη για την επιτυχία μιας πραγματικά πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης. Άλλωστε έχει ειπωθεί και προηγουμένως, ότι οι πόλοι ανάπτυξης δεν αντιμετωπίζονται πια ως αυτόνομο εργαλείο για την επίτευξη περιφερειακής ανάπτυξης, ενσωματώνονται όμως σε ένα ευρύτερο σύνολο πολιτικών. Σε κάθε περίπτωση πάντως θα πρέπει ο σχεδιασμός που έχει ήδη πραγματοποιηθεί να υλοποιηθεί και να μην παραμείνει στα χαρτιά.

6.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η προσεκτική μελέτη της διεθνούς εμπειρίας μπορεί να οδηγήσει σε χρήσιμα συμπεράσματα σε σχέση με την υλοποίηση και γενικότερα το συντονισμό των ελληνικών πόλων ανάπτυξης. Η εξαγωγή των συμπερασμάτων θα πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπ' όψιν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε χώρας, οικονομικά, κοινωνικά, χωρικά, πολιτισμικά κλπ. Υπό αυτό το πρίσμα είναι σημαντικό να εντοπιστούν πρακτικές οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν στην ελληνική περίπτωση, είτε αυτούσιες, είτε αφού υποστούν τροποποιήσεις. Σε κάθε περίπτωση πάντως η διεθνής εμπειρία μπορεί να αποτελέσει ένα ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο υπό την προϋπόθεση βέβαια πάντα ότι χρησιμοποιείται με το σωστό τρόπο.

Η επιλογή των πόλων που μελετούνται και παρουσιάζονται γίνεται με βάση τις πιο επιτυχημένες περιπτώσεις επιχειρησιακού σχεδιασμού στο εξωτερικό. Τα σχέδια που επιλέγονται δεν εμπίπτουν σε μια μόνο κατηγορία σχεδιασμού. Αυτό σημαίνει ότι τα σχέδια μπορούν να έχουν τη μορφή στρατηγικών σχεδίων, ρυθμιστικών σχεδίων, είτε ακόμα και καθαρά αναπτυξιακών και τομεακών σχεδίων. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι ο τρόπος σχεδιασμού και ως προς τη μορφή αλλά και ως προς τη διαδικασία εκπόνησης και θεσμοθέτησης διαφέρει από χώρα σε χώρα. Ωστόσο οι βασικοί άξονες και τα βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες. Επομένως είναι σημαντικό για τον ελληνικό σχεδιασμό να εντοπιστούν τα χαρακτηριστικά εκείνα που μπορούν είτε να μεταφερθούν αυτούσια από τη διεθνή εμπειρία, είτε να υποστούν ορισμένες αλλαγές, ώστε να ενσωματωθούν στην ελληνική πραγματικότητα.

6.2.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Λονδίνο: Σχέδιο του Λονδίνου (London Plan)

Το Σχέδιο του Λονδίνου είναι η κανονιστική υποχρέωση του Δημάρχου του Λονδίνου για την παραγωγή μιας Στρατηγικής Χωρικής Ανάπτυξης για το Λονδίνο, με ορίζοντα το 2025 – 26.

Υπόκειται σε μια συνεχή διαδικασία παρακολούθησης και διαχείρισης των αλλαγών και συντάσσεται ετήσια έκθεση παρακολούθησης. Θέτει μετρήσιμους στόχους - δείκτες για κάθε έναν από τους στρατηγικούς στόχους, οι οποίοι αντιστοιχούν σε συγκεκριμένη πολιτική – προτεραιότητα.

Ο συντονισμός, η εφαρμογή και η παρακολούθηση της στρατηγικής απαιτεί τους πόρους του γκρουπ της Αρχής του Ευρύτερου Λονδίνου (GLA) η οποία αποτελεί ένα σώμα στρατηγικής διοίκησης του Λονδίνου που απαρτίζεται από το Δήμαρχο και τη Συνέλευση, και περιλαμβάνει πέντε οργανισμούς:

- α) την Αρχή του Ευρύτερου Λονδίνου,
- β) τις Μεταφορές για το Λονδίνο,
- γ) τη Μητροπολιτική Αστυνομία,
- δ) την Πυροσβεστική του Λονδίνου και
- ε) την Αναπτυξιακή του Λονδίνου.

Ειδικότερα για τη επιρροή στην Ε.Ε. και την αύξηση των ωφελειών από αυτή ο Δήμαρχος και άλλοι εταίροι έχουν ιδρύσει ένα Γραφείο του Λονδίνου στις Βρυξέλλες.

Σημαντικό στοιχείο διαφοροποίησης του συγκεκριμένου σχεδίου σε σχέση με αρκετά σχέδια παρόμοιου χαρακτήρα αποτελούν η θεσμοποίηση και νομιμοποίηση. Η σύνταξή του σχεδίου αποτελεί καθήκον και αρμοδιότητα του Δημάρχου. Σημειώνεται εδώ ότι το Λονδίνο αποτελεί έναν μητροπολιτικό Δήμο και διαθέτει ένα θεσμοθετημένο σώμα διακυβέρνησης, την Αρχή του Ευρύτερου Λονδίνου.

Υπό το Σχέδιο του Λονδίνου συντάσσονται, υποχρεωτικά συνεπώς, και εκφράζονται χωρικά, όλες οι στρατηγικές της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής (οικονομικής ανάπτυξης, ποιότητας αέρα, διαχείρισης αποβλήτων, μεταφορών, υγείας, πολιτισμού, μεταναστών, τουρισμού κτλ.) (Mayor of London, 2008).

Σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη της πόλης έχει εκπονηθεί από την Αναπτυξιακή του Λονδίνου η Στρατηγική Οικονομικής Ανάπτυξης (Sustaining

Success: Developing London's Economy), ενώ ο συντονισμός, η εφαρμογή και η παρακολούθησή της αναλαμβάνεται από το GLA.

Η στρατηγική ορίζει μετρήσιμους οικονομικούς δείκτες για κάθε προτεραιότητα και παρεμβαίνει κυρίως στις περιπτώσεις όπου η αγορά δε θέλει ή δε μπορεί να αξιοποιήσει τις δυνάμεις και να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες και τις απειλές για την μελλοντική επιτυχία του Λονδίνου. Για αυτό το λόγο η δομή της στρατηγικής ακολουθεί τέσσερις θεματικές για επενδύσεις, για τις οποίες αναπτύσσονται προτάσεις, οι οποίες ζητούν τη χρηματοδότηση και εκτέλεση από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Εμφατικά υπογραμμίζεται ότι, λόγω του μεγέθους των απαραίτητων επενδύσεων αλλά και της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην οικονομία της πόλης (70%), η επιτυχία της στρατηγικής εξαρτάται από την κινητοποίηση, υποστήριξη από και συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα (London Development Agency, 2005).

Σημαντικά στοιχεία που μπορούν να εξαχθούν για την ελληνική πρακτική, εκτός της δέσμευσης στο σχεδιασμό και τη συνεκτική – συμπληρωματική, αλλά πάντα ξεκάθαρη, λειτουργία πολλαπλών επιπέδων (σημαντικό για την ελληνική πραγματικότητα), είναι ο τρόπος με τον οποίο επιτυγχάνεται η συνεργασία δημοσίων, ιδιωτικών και εθελοντικών οργανισμών για την επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης.

Βαρκελώνη: Μητροπολιτικό Στρατηγικό Σχέδιο (Metropolitan Strategic Plan of Barcelona 2006 – 2010)

Το στρατηγικό σχέδιο αφορά στους 36 δήμους της Μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης. Συντάχθηκε από το Σύνδεσμο Στρατηγικού Μητροπολιτικού Σχεδίου Βαρκελώνης, που αποτελεί έναν ιδιωτικό μη-κερδοσκοπικό φορέα, ο οποίος απαρτίζεται από:

- α) τη Γενική Συνέλευση 300 μελών ιδιωτικών, δημόσιων και κυβερνητικών φορέων,
- β) την Εκτελεστική Επιτροπή,
- γ) το Εδαφικό Συμβούλιο Δημάρχων,
- δ) το Συμβούλιο Στρατηγικής Ανάπτυξης,
- ε) την Επιτροπή Στρατηγικής,
- στ) την Επιτροπή Προοπτικής και
- ζ) την Επιτροπή Διασύνδεσης.

Η Επιτροπή Στρατηγικής έχει την ευθύνη υλοποίησης των μέτρων και προτάσεων, ενώ η Επιτροπή Προοπτικής έχει την ευθύνη της παραγωγής νέας σκέψης.

Ειδικότερα το Στρατηγικό Σχέδιο αναγνωρίζει και προωθεί άμεσα 10 έργα στρατηγικού χαρακτήρα.

Η παρακολούθηση του Στρατηγικού Σχεδίου γίνεται μέσα από ένα σύστημα 28 στρατηγικών δεικτών κατανεμημένων σε 8 ομάδες (γνώση, δημιουργικότητα, χωρική στρατηγική και κινητικότητα, βιωσιμότητα, ποιότητα ζωής και κοινωνική συνοχή, οικονομική επίδοση), για τους οποίους συντάσσονται ετήσιες εκθέσεις (Metropolitan Area of Barcelona, 2005).

Βασικό στοιχείο είναι η αποφασιστική ηγεσία των δημάρχων και ηγετών της μητροπολιτικής περιοχής στην ανάληψη και επικοινωνία του σχεδίου. Επίσης κρίσιμη είναι η ύπαρξη μιας σαφούς και ακριβούς γραμμής σκέψης από την αρχική ιδέα μέχρι το συγκεκριμένο έργο με προϋπολογισμό και ηγεσία.

Σεβίλλη : Στρατηγικό Σχέδιο για τη Σεβίλλη 2010 (Strategic Plan Sevilla 2010)

Το Στρατηγικό Σχέδιο της Σεβίλλης έχει μητροπολιτική οπτική και στοχεύει στην ανάπτυξη της πόλης και στη μετατροπή της σε σημαντικό διεθνές κέντρο. Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα που αναπτύχθηκε από το Δήμο Σεβίλλης υπάρχει ευρεία συμμετοχή των πολιτών. Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι δυνατότητες συμμετοχής που έχουν οι πολίτες της Σεβίλλης:

α) στο επίπεδο της οργάνωσης:

Συμμετέχουν 12 πολίτες στην Εκτελεστική Επιτροπή, περισσότεροι από 150 πολίτες στο Γενικό Συμβούλιο ενώ υπάρχει πρόβλεψη για τη συμμετοχή πολιτών στο Γραφείο Στρατηγικού Σχεδιασμού.

β) στο στάδιο της «προ-διάγνωσης»:

Συμμετέχουν 500 πολίτες στη Στρατηγική Διάσκεψη, που ασχολείται με θέματα όπως αστικό περιβάλλον, οικονομία, κοινωνία κλπ

γ) στο στάδιο της «διάγνωσης»:

Υπάρχει συμμετοχή απλών πολιτών και πολιτών - μελών του Γενικού Συμβουλίου σε έρευνες (τομεακές, κοινής γνώμης κλπ) και δυνατότητα συμμετοχής σε τομεακές διασκέψεις. Πραγματοποιούνται επίσης συναντήσεις και συνεδριάσεις ανάμεσα σε διαφορετικές ομάδες πολιτών και φυσικά δίνεται δυνατότητα έκφρασης των πολιτών μέσω του διαδικτύου.

δ) ομάδες εργασίας

Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν σε ομάδες εργασίας με συγκεκριμένη θεματολογία. Αυτές είναι οι εξής:

1. Αστικός χώρος
2. Πόλη της μάθησης
3. Αειφορική πόλη
4. Πόλη της πληροφορίας
5. Κοινή (δημόσια) πόλη
6. Πόλη της αλληλεγγύης
7. Πόλη της καινοτομίας
8. Πόλη της επιχειρηματικότητας
9. Πόλη του πολιτισμού
10. Πόλη για να επισκεφτείς και να ζήσεις
11. Πόλη της διακυβέρνησης
12. Παγκόσμια πόλη

Από τα διάφορα προγράμματα (projects) που εκπονούν οι ομάδες αυτές, επιλέγονται κάποια και ενσωματώνονται στο στρατηγικό σχεδιασμό της πόλης.

[\(http://www.euromedina.org/\)](http://www.euromedina.org/).

Το παράδειγμα της Σεβίλλης μπορεί να δώσει πολλές και χρήσιμες ιδέες στον ελληνικό σχεδιασμό σε ότι έχει να κάνει με ευρείες συμμετοχικές διαδικασίες των πολιτών στο σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων.

Τορίνο: 2ο Στρατηγικό Σχέδιο Μητροπολιτικής Περιοχής Τορίνο (Second Strategic Plan 2005)

Το σχέδιο καταρτίστηκε και υλοποιείται από τον οργανισμό «Διεθνές Τορίνο». Ο οργανισμός είναι μια υπηρεσία δημοσίου-ιδιωτικού τομέα που αποτελείται από 120

εταίρους, όπως δημόσιους φορείς, ινστιτούτα, πανεπιστήμια, εταιρείας, ενώσεις και συνδικάτα, που προεδρεύεται από το Δήμαρχο του Τορίνο και τον Πρόεδρο του Νομού. Έχει την ευθύνη διαμόρφωσης του στρατηγικού σχεδιασμού της πόλης, προωθεί τις μεθόδους του στρατηγικού σχεδιασμού, παρακολουθεί τις δράσεις, είναι υπεύθυνος για τη δημοσιότητα και ενθαρρύνει τη συμμετοχή. Για την εφαρμογή της στρατηγικής θεωρείται κρίσιμος παράγοντας η αναγνώριση εργαλείων και έργων που θα κινητοποιήσουν την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Το Τορίνο ήταν η πρώτη πόλη της Ιταλίας που απέκτησε στρατηγικό σχέδιο (το 2000), ενώ οι θεσμικές ρυθμίσεις για τη μητροπολιτική διακυβέρνηση στη χώρα παραμένουν ακόμα ανοικτές. Προς το παρόν υπάρχει ένα μη εκτελεστικό σώμα, το Μητροπολιτικό Συνέδριο, που επιβλέπει τις στρατηγικές αστικής ανάπτυξης και προωθεί διαδημοτικές συμφωνίες. Αποτελείται από το δήμαρχο του Τορίνο, των Πρόεδρο του Νομού και 37 δήμους (<http://www.torino-internazionale.org>).

Βασικό στοιχείο το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί από τον ελληνικό σχεδιασμό είναι ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας του οργανισμού «Διεθνές Τορίνο», όπου συμμετέχουν πολλοί και πολλές φορές διαφορετικοί μεταξύ τους φορείς, οι οποίοι όμως είναι όλοι απαραίτητοι για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό.

Λυών: Στρατηγική Οικονομικής Ανάπτυξης: Ευρύτερη Λυών - Επιχειρηματικό Πνεύμα (Grand Lyon – Business Spirit)

Η οικονομική στρατηγικής της Ευρύτερης Περιοχής της Λυών εκπονήθηκε και υλοποιείται από μια ένωση φορέων που αντιπροσωπεύουν τον επιχειρηματικό κόσμο. Αποτελείται από το Επιμελητήριο Εμπορίου και Βιομηχανίας, Ενώσεις εργοδοτών, συνομοσπονδίες MME, έχοντας συνολικά ως μέλη περίπου 100 φορείς και επιχειρήσεις, και σε εταιρική σχέση με τη διοίκηση της Ευρύτερης Λυών.

Κάθε μέρος συμμετέχει σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας και θεωρείται ως μια πρωτοπόρος στη Γαλλία περίπτωση οικονομικής διακυβέρνησης (<http://business.grandlyon.com>).

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο της στρατηγικής για αντίστοιχες ελληνικές προσπάθειες είναι η βαρύτητα που αποδίδεται στην προώθηση της πόλης, ως εικόνας και ως τόπου επιχειρείν, μέσα από τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας, καθώς και η συνεργασία της τοπικής διοίκησης με άλλους ιδιωτικούς φορείς.

Ελσίνκι: Όραμα Μητροπολιτικής Περιοχής Ελσίνκι 2025 (Helsinki Metropolitan Area Vision)

Το σχέδιο εκπονήθηκε σε συνεργασία με τη Μονάδα Αναπτυξιακού Σχεδιασμού του Συμβουλίου Μητροπολιτικής Περιοχής του Ελσίνκι με τους δήμους και τα συμβούλια της περιφέρειας (<http://www.ytv.fi>).

Αυτό που πρέπει να μελετηθεί είναι η συνεργασία των φορέων του σχεδιασμού με τη διοίκηση.

Σόφια: Στρατηγική Ανάπτυξης της Πόλης (Sofia City Strategy)

Η στρατηγική είναι το αποτέλεσμα μιας πρωτοβουλίας του δικτύου Συμμαχία Πόλεων υπό τα Ηνωμένα Έθνη και την Παγκόσμια Τράπεζα. Η εφαρμογή της στρατηγικής αποτελεί δέσμευση του Δήμου Σόφιας (City of Sofia, 2003).

Χρήσιμο συμπέρασμα για την ελληνική περίπτωση είναι η ανάδειξη της δημιουργίας ικανοτήτων της τοπικής διοίκησης σε καίριο παράγοντα της αναπτυξιακής στρατηγικής.

6.2.2 ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ

Αλεξάνδρεια: Στρατηγική Αστικής Ανάπτυξης (Alexandria City Development Strategy)

Στην περίπτωση της πόλης της Αλεξάνδρειας, η στρατηγική αναπτύχθηκε από το Κυβερνείο της Αλεξάνδρειας, τον Οργανισμό Φυσικού Σχεδιασμού, το Υπουργείο Κατοικίας, Υποδομών και Αστικής Ανάπτυξης. Χρηματοδοτήθηκε δε ως πρωτοβουλία του δικτύου Συμμαχία Πόλεων υπό τα Ηνωμένα Έθνη και την Παγκόσμια Τράπεζα.

Η στρατηγική αποτέλεσε τη βάση ενός επενδυτικού σχεδίου μεγάλης κλίμακας που εφαρμόζεται με την οικονομική και τεχνική στήριξη της Παγκόσμιας Τράπεζας, της κυβέρνησης και δωρητών, μέσα από συνεκτικά προγράμματα έργων (Alexandria Governorate and GOPP, 2008).

Στην περίπτωση της Αλεξάνδρειας είναι χρήσιμο να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην οικονομική υποστήριξη που δίνεται στο πρόγραμμα από την Παγκόσμια Τράπεζα. Είναι εξάλλου γνωστό ότι για την Ελλάδα εν γένει και τις ελληνικές πόλεις

γενικότερα, υπάρχουν αρκετά κοινοτικά προγράμματα για χρηματοδότηση δράσεων τα οποία δεν αξιοποιούνται επαρκώς.

Σίντνεϊ: Βιώσιμο Σίντνεϊ 2030 (Sustainable Sydney 2030: City of Sydney Strategic Plan)

Η στρατηγική είναι μια πρωτοβουλία του δήμου του Σίντνεϊ που αναπτύχθηκε σε διαβούλευση με την κοινωνία και συντονίστηκε από την εσωτερική ομάδα στρατηγικής του δήμου και μιας ομάδας εμπειρογνομώνων.

Ο κρίσιμος ρόλος της εφαρμογής ανήκει στο δήμο του Σίντνεϊ αλλά απαιτεί επίσης ίδρυση εταιρικών σχέσεων, στοίχιση του επιχειρησιακού σχεδίου του δημοτικού συμβουλίου, του προϋπολογισμού και δράσεων.

Η στρατηγική που χαράσσεται από το δήμο θέτει συνολικούς ποσοτικοποιημένους και μετρήσιμους στόχους – δείκτες αειφορίας και βιωσιμότητας για το έτος – στόχο 2030 (<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/2030/>).

Βασικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν στον ελληνικό σχεδιασμό είναι ο τρόπος με τον οποίο συνεργάζονται ο δημόσιος και ο ευρύτερος δημόσιος τομέας μεταξύ τους αλλά και με τους πολίτες στη χάραξη της στρατηγικής της πόλης. Επίσης πρέπει να δοθεί προσοχή στην πολύ ολοκληρωμένη ηλεκτρονική βάση δεδομένων που υπάρχει για το συγκεκριμένο πρόγραμμα, που δίνει τη δυνατότητα σε όλους τους πολίτες να λάβουν γνώση για τους στόχους και τις διαδικασίες του προγράμματος.

Φιλαδέλφεια: Στρατηγικό Σχέδιο Καινοτομίας Φιλαδέλφειας (Innovation Matters: Innovation Philadelphia Strategic Plan)

Η «Καινοτομία Φιλαδέλφεια» αποτελεί ένα μη κερδοσκοπικό οργανισμό οικονομικής ανάπτυξης που ιδρύθηκε από το Δήμαρχο της Φιλαδέλφειας και μια επιτροπή από τους μεγαλύτερους εργοδότες και ακαδημαϊκά ινστιτούτα της περιοχής. Αποστολή του οργανισμού είναι να ηγηθεί της ανάπτυξης μιας οικονομίας βασισμένης στη γνώση και την τεχνολογία. Έχει την ευθύνη συνεργασίας με τους υπάρχοντες οργανισμούς οικονομικής ανάπτυξης για την παραγωγή ιδεών και προγραμμάτων για τον παραπάνω σκοπό.

Οι βασικοί μηχανισμοί που αναγνωρίζονται για την εφαρμογή της στρατηγικής είναι οι εξής:

- α) Ταμείο Επενδύσεων Δημιουργικής Οικονομίας,

β) Επιχειρηματικός οδηγός Ευρύτερης Περιοχής της Φιλαδέλφειας,

γ) Εργαλείο αναλυτικού καταλόγου δημιουργικών ταλέντων και οργανισμών στο διαδίκτυο.

Η συγκεκριμένη στρατηγική παρουσιάζει έναν ιδιαίτερα υψηλό βαθμό επικέντρωσης και σύγκλισης σε μια και μόνο θεματική: τη διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας και την υποστήριξη των επαγγελματιών (<http://www.innovationphiladelphia.com>).

Όσον αφορά στα χρήσιμα συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν για τη συγκεκριμένη στρατηγική, εκτιμάται ότι αυτή έχει μια πιο εύκολα υλοποιήσιμη μορφή για την ελληνική περίπτωση καθώς απαιτεί μόνο άυλες δράσεις αλλά και σημαντική δέσμευση στην κατεύθυνση και ανάπτυξη των χρηματοοικονομικών πόρων και εργαλείων.

6.3 ΠΡΟΤΑΣΗ

6.3.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Για να διατυπωθεί μια ολοκληρωμένη πρόταση σχετικά με την υλοποίηση και τη διαχείριση των πόλων ανάπτυξης στην Ελλάδα θα πρέπει αρχικά να οριστούν κάποιες προϋποθέσεις και στη συνέχεια να προταθεί ένα λειτουργικό μοντέλο το οποίο θα έχει ολοκληρωμένη μορφή σε όλα τα επίπεδα του σχεδιασμού με έμφαση τόσο στην αποτελεσματικότητα, όσο και στο συμμετοχικό σχεδιασμό.

Όπως προκύπτει από την ανάλυση (βλέπε κεφάλαιο 4), στην Ελλάδα υπάρχουν ήδη δυο θεσμοθετημένα πλαίσια που προβλέπουν τη δημιουργία πόλων ανάπτυξης. Αυτά είναι το ΕΣΠΑ και το ΓΠΧΣΑΑ. Τα δυο αυτά πλαίσια προβλέπουν όχι μόνο διαφορετικούς πόλους ανάπτυξης, αλλά υπάγονται και σε διαφορετικά υπουργεία. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ένα εγγενές πρόβλημα του ελληνικού σχεδιασμού, ένα από τα χαρακτηριστικά του οποίου είναι η ύπαρξη πολυνομίας και αλληλεπικαλυπτόμενων πλαισίων σχεδιασμού. Αποτέλεσμα αυτού είναι η σύγκρουση και διάσπαση των αρμοδιοτήτων που οδηγεί τελικά σε αναποτελεσματικό σχεδιασμό. Βασική λοιπόν προϋπόθεση για την επιτυχία του εγχειρήματος των πόλων ανάπτυξης είναι η ύπαρξη ενός και μοναδικού πλαισίου που θα τους ορίζει. Επομένως θα πρέπει

με κάποια ρύθμιση να διατυπωθεί μια και μοναδική πρόταση σχετικά με το ποιοι θα πρέπει να είναι οι πόλοι ανάπτυξης, το πώς αυτοί κατατάσσονται αλλά και ποια θα είναι η σύνθεση των δραστηριοτήτων τους. Εξάλλου, όπως έχει αναφερθεί στην ανάλυση, υπάρχουν διαφορετικά στοιχεία στα δυο πλαίσια λόγω της διαφοράς στο χαρακτήρα τους (αναπτυξιακός, χωροταξικός). Επίσης υπάρχουν θετικά και αρνητικά στοιχεία και στα δυο. Είναι επομένως απαραίτητο κατά τη σύνθεση που θα πραγματοποιηθεί να ληφθούν υπ' όψιν όλα τα στοιχεία που προκύπτουν από τη συγκριτική ανάλυση και η τελική πρόταση να περιέχει μόνο τα θετικά στοιχεία του κάθε πλαισίου.

Μία άλλη προϋπόθεση είναι η δημιουργία δομών τέτοιων που να διευκολύνουν τη διαδικασία υλοποίησης – διαχείρισης. Είναι γνωστό ότι η γραφειοκρατία αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του ελληνικού κράτους. Ένα εγχείρημα όπως αυτό της περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της πολυκεντρικής δομής απαιτεί την ύπαρξη ευέλικτων μηχανισμών που δε θα δημιουργούν εμπόδια στην εφαρμογή του σχεδιασμού. Έτσι θα πρέπει να υπάρξει μια αναδιάρθρωση του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα ώστε να καταστούν λειτουργικοί. Αυτό περιλαμβάνει ανακατανομή των δραστηριοτήτων και μείωση των εν γένει γραφειοκρατικών μηχανισμών.

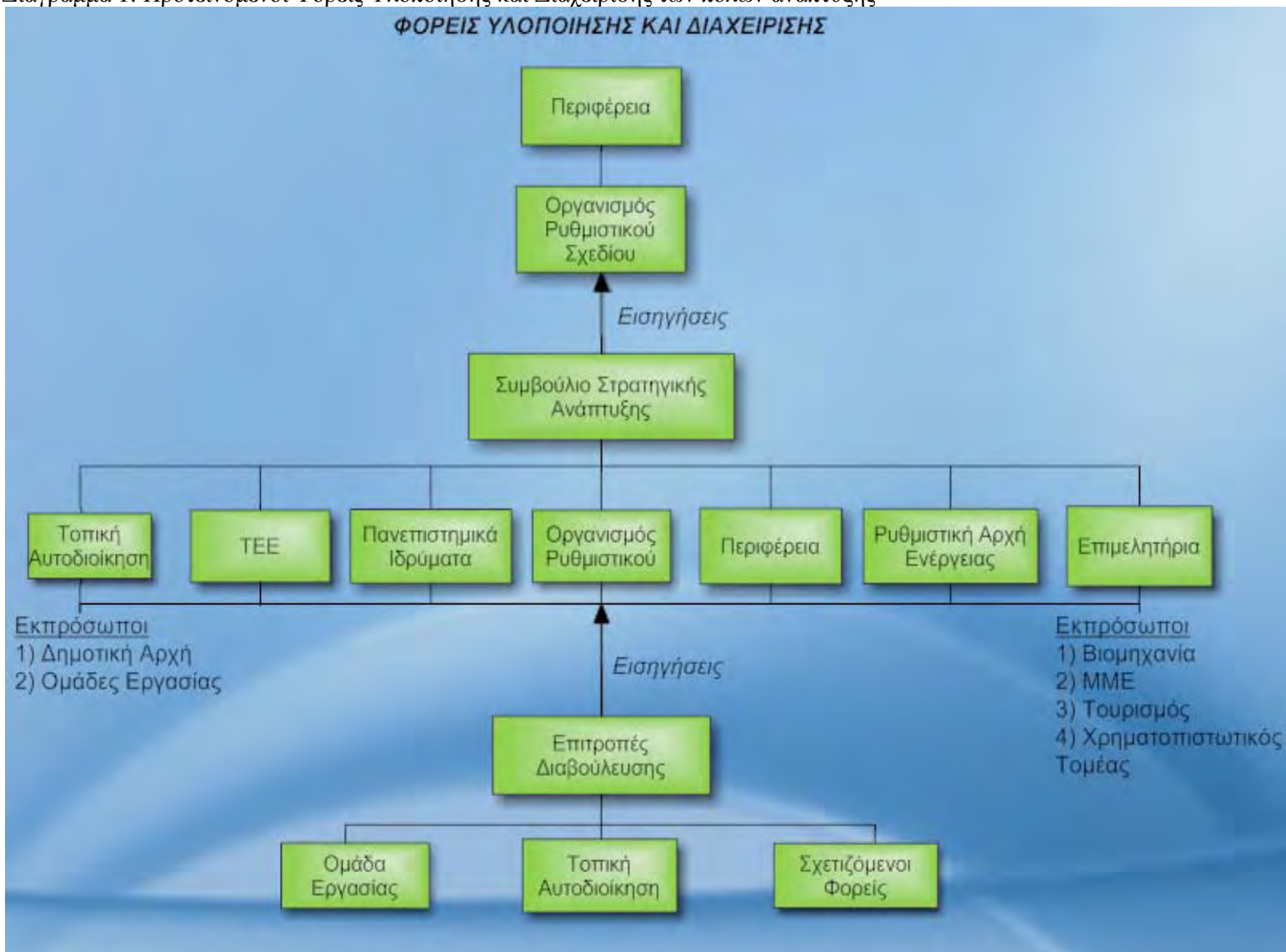
Τέλος είναι επίσης σημαντικό να υπάρξει η απαραίτητη χρηματοδότηση. Πολλά εγχειρήματα έχουν αποτύχει κατά το παρελθόν κυρίως λόγω έλλειψης πόρων ή λόγω κακής κατανομής τους. Είναι σημαντικό να αντιληφθούμε ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν είναι απλώς νομοθετικές και θεσμικές ρυθμίσεις. Απαιτεί και την απαραίτητη και σωστά κατευθυνόμενη χρηματοδότηση.

Όπως προκύπτει λοιπόν οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία του εγχειρήματος των πόλων ανάπτυξης εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από την «προθυμία» του κράτους να μεταβάλλει καταστάσεις που είναι αμετάβλητες για πάρα πολλά χρόνια. Σε περίπτωση που οι προϋποθέσεις που αναφέρονται δεν υπάρξουν, τότε είναι μάλλον απίθανη η επιτυχημένη εφαρμογή των πόλων ανάπτυξης στην Ελλάδα.

6.3.2 ΜΟΝΤΕΛΟ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Όπως προαναφέρθηκε είναι απαραίτητη η αποτελεσματικότητα του εγχειρήματος, αλλά και η ύπαρξη συμμετοχικού σχεδιασμού. Ένας επιτυχημένος πόλος ανάπτυξης πρέπει να βασίζεται σε διαβουλεύσεις όλων των φορέων δημοσίων και ιδιωτικών αλλά και στην ουσιαστική συμμετοχή των ίδιων των πολιτών. Είναι πολύ σημαντικό να βρεθεί η χρυσή τομή ανάμεσα στη διαβούλευση και τη γραφειοκρατία. Με βάση αυτά τα κριτήρια λοιπόν προτείνεται το παρακάτω μοντέλο. Το μοντέλο αυτό είναι ενδεικτικό και μπορεί σαφώς να εφαρμοστεί και με ορισμένες αλλαγές. Ακολουθούν το διάγραμμα και η επεξηγήσεις:

Διάγραμμα 1: Προτεινόμενοι Φορείς Υλοποίησης και Διαχείρισης των πόλων ανάπτυξης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Περιφέρεια

Η Περιφέρεια θα είναι ουσιαστικά ο φορέας ο οποίος θα ταυτίζεται επισήμως με το κράτος στο πεδίο του σχεδιασμού. Θα αναλαμβάνει το συντονισμό με τα διάφορα εμπλεκόμενα στο σχεδιασμό υπουργεία και θα λαμβάνει τη χρηματοδότηση για λογαριασμό του φορέα σχεδιασμού, χωρίς όμως διαχειρίζεται η ίδια τα κονδύλια. Επίσης η Περιφέρεια θα αναλαμβάνει το συντονισμό ανάμεσα στους φορείς σχεδιασμού των διαφορετικών πόλων.

Για να έχουν την απαιτούμενη δυναμική, οι Περιφέρειες θα πρέπει να αποκτήσουν το κατάλληλο μέγεθος εδαφικό, οικονομικό και πληθυσμιακό. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρξουν διευρυμένες περιφέρειες, σύμφωνα με το πρότυπο χωρικών ενοτήτων που έχει ακολουθηθεί για την υλοποίηση του ΕΣΠΑ. Αυτές είναι:

- α) Περιφέρεια Μακεδονίας - Θράκης
- β) Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας - Πελοποννήσου - Ιονίων Νήσων
- γ) Περιφέρεια Κρήτης και Νήσων Αιγαίου
- δ) Περιφέρεια Θεσσαλίας- Στερεάς Ελλάδας- Ηπείρου και
- ε) Περιφέρεια Αττικής

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου

Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου προτείνεται να είναι ο φορέας σχεδιασμού. Θα είναι εκείνος που θα λαμβάνει τη χρηματοδότηση μέσω της Περιφέρειας και θα προχωράει στην υλοποίηση του σχεδιασμού. Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού θα δέχεται τις εισηγήσεις του Συμβουλίου Στρατηγικής Ανάπτυξης στο οποίο επίσης θα εκπροσωπείται και θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν του τις εισηγήσεις αυτές κατά την υλοποίηση του σχεδιασμού.

Σχετικά με τις πόλεις που έχουν ή προβλέπεται να αποκτήσουν Ρυθμιστικό Σχέδιο – Νομικό πλαίσιο ισχύουν τα εξής: Για την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών έχει θεσμοθετηθεί με το Ν. 1515/1985, όπως συμπληρώθηκε με το Ν. 2052/1992, ειδικό ρυθμιστικό σχέδιο. Το ίδιο συμβαίνει και για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης για την οποία θεσπίστηκε με το Ν. 1561/1985, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2052/1992, παρόμοιο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Αραβαντινός 1997: 101). Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν ένα σύνολο στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων που είναι αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση των

περιοχών αυτών και μπορούν επομένως να έχουν χωροταξικό, ρυθμιστικό ή πολεοδομικό χαρακτήρα.

Επίσης σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Ν. 2508/97, για την οικιστική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και τη γενικότερη ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των αστικών συγκροτημάτων της Πάτρας, του Ηρακλείου Κρήτης, της Λάρισας, του Βόλου, της Καβάλας και των Ιωαννίνων, καταρτίζονται και εγκρίνονται ρυθμιστικά σχέδια και προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος κατά τις διατάξεις του παρόντος. Τα όρια καθεμιάς από τις ανωτέρω ευρύτερες περιοχές καθορίζονται κατ' αρχή με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων που εκδίδονται ύστερα από γνώμη του περιφερειακού και του νομαρχιακού συμβουλίου του αντίστοιχου νομού. Τα όρια της περιοχής οριστικοποιούνται με την έγκριση του ρυθμιστικού σχεδίου.

Επομένως για τις πόλεις με ρυθμιστικό σχέδιο αναμένεται η θεσμοθέτηση των αντιστοιχών Οργανισμών Ρυθμιστικού Σχεδίου. Για τους πόλους που δε διαθέτουν Ρ.Σ. προτείνεται η θεσμοθέτηση αντίστοιχων φορέων με τις ίδιες αρμοδιότητες. Ειδικότερα για πόλεις που ανήκουν σε δίπολα ή τρίπολα και δε διαθέτουν Ρ.Σ. (άρα και Οργανισμό Ρ.Σ.) προτείνεται η θεσμοθέτηση ενός φορέα για ολόκληρο το δίπολο (ή τρίπολο). Η κίνηση αυτή θα συμβάλλει στην ύπαρξη ποιο ενιαίου και ολοκληρωμένου σχεδιασμού και στην ενίσχυση των πολυπολικών σχέσεων.

Συμβούλιο Στρατηγικής Ανάπτυξης

Στο Συμβούλιο Στρατηγικής Ανάπτυξης θα συμμετέχουν εκπρόσωποι από επτά (7) φορείς ή ομάδες φορέων. Το συμβούλιο θα δέχεται τις εισηγήσεις από τις Επιτροπές Διαβούλευσης και θα αποφασίζει για τη χάραξη της στρατηγικής του πόλου. Το Συμβούλιο θα δίνει τις εισηγήσεις του για όλα τα ζητήματα που αφορούν τον πόλο στον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου, ο οποίος θα είναι υποχρεωμένος να λαμβάνει υπ' όψιν του και να ενσωματώνει τις εισηγήσεις αυτές κατά το σχεδιασμό. Αναλυτικά στο Συμβούλιο προτείνεται να συμμετέχουν οι εξής:

α) Τοπική Αυτοδιοίκηση

Θα υπάρχουν εκπρόσωποι δυο διαφορετικών φορέων:

1) Δημοτική Αρχή: Γενικά προτείνεται το μοντέλο της μητροπολιτικής διακυβέρνησης ιδίως για τις δυο μητροπολιτικές περιοχές της χώρας. Για τις υπόλοιπες προτείνεται ενοποίηση των Δήμων των Π.Σ. και πιο συγκεντρωμένη

μορφή διοίκησης. Το σκεπτικό είναι ίδιο με αυτό της πρότασης για ενοποίηση των περιφερειών. Οι εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης θα εκφράζουν έτσι όχι μόνο τον κυρίαρχο δήμο, αλλά όλους τους δήμους του εκάστοτε πόλου.

2) Ομάδες Εργασίας: Οι ομάδες εργασίας θα αποτελέσουν το πιο βασικό εργαλείο για τη συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό. Θα δημιουργηθούν υπό την αιγίδα της δημοτικής αρχής και θα λειτουργούν στα πρότυπα εκείνων της Σεβίλλης. Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένες κατηγορίες ομάδων εργασίας. Οι ομάδες θα ποικίλουν προφανώς τόσο ως προς τον αριθμό, όσο και ως προς τις δραστηριότητες από πόλη σε πόλη. Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένες κατηγορίες ομάδων:

1. Αστικός χώρος
2. Πόλη της μάθησης
3. Αειφορική πόλη
4. Πόλη της πληροφορίας
5. Κοινή (δημόσια) πόλη
6. Πόλη της αλληλεγγύης
7. Πόλη της καινοτομίας
8. Πόλη της επιχειρηματικότητας
9. Πόλη του πολιτισμού
10. Πόλη για να επισκεφτείς και να ζήσεις
11. Πόλη της διακυβέρνησης
12. Παγκόσμια πόλη

β) Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ)

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας στα πλαίσια του σκοπού του είναι ο Τεχνικός Σύμβουλος της Κυβέρνησης και έχει σκοπό την προαγωγή της επιστήμης στους τομείς που σχετίζονται με την ειδικότητα των μελών του, της τεχνικής και της τεχνολογίας γενικά και την αξιοποίηση τους για την οικονομική, κοινωνική, και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Εκπρόσωποι του ΤΕΕ θα συμμετέχουν στο Συμβούλιο με σκοπό να παρέχουν το απαραίτητο επιστημονική – γνωστικό υπόβαθρο στη διαδικασία της διαβούλευσης και του σχεδιασμού.

γ) Πανεπιστημιακά Ιδρύματα

Τα πανεπιστημιακά ιδρύματα είναι απαραίτητα τόσο στη διαδικασία της εκπαίδευσης, όσο και της καινοτομίας και της έρευνας. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η συμμετοχή των εκπροσώπων τους στο Συμβούλιο. Επίσης η συμμετοχή τους θα βοηθήσει στη δημιουργία δικτύων συνεργασίας με άλλους φορείς (τοπική αυτοδιοίκηση, εταιρίες κλπ). Τέλος θα μπορούν να συνεισφέρουν αποφασιστικά στην παραγωγή έρευνας που θα προωθή τις διαδικασίες του πόλου ανάπτυξης.

δ) Επαγγελματικά Επιμελητήρια

Τα επαγγελματικά ή κλαδικά επιμελητήρια αντιπροσωπεύουν ουσιαστικά τη συμμετοχή των ιδιωτών στις αναπτυξιακές διαδικασίες των πόλων. Η συμμετοχή των ιδιωτών είναι βασικό στοιχείο πολλών αντίστοιχων επιτυχημένων διεθνών προγραμμάτων (βλέπε κεφάλαιο 5.2). Οι εκπρόσωποι των παραγωγικών φορέων θα είναι σε θέση να διαβουλευτούν με τους υπόλοιπους φορείς, καθώς και να αναπτύξουν σχέσεις συνεργασίας. Δεν πρέπει άλλωστε να παραλείπεται το γεγονός ότι ένα σημαντικό μέρος των ΠΕΠ βασίζεται στη συμμετοχή των ιδιωτών. Στο Συμβούλιο λοιπόν προτείνεται να συμμετέχουν εκπρόσωποι από:

- 1) Βιομηχανία
- 2) Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ)
- 3) Τουριστικό κλάδο
- 4) Χρηματοπιστωτικό τομέα

ε) Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ)

Σκοπός της ΡΑΕ είναι να εξασφαλίσει με θεσμικό τρόπο συμβατό με τους μηχανισμούς της απελευθερωμένης αγοράς, τους μακροχρόνιους στρατηγικούς στόχους της ενεργειακής πολιτικής και την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Τέτοιοι στόχοι είναι η επαρκής, αξιόπιστη και ισότιμη τροφοδοσία όλων των καταναλωτών, η ασφάλεια τροφοδοσίας της χώρας, το περιβάλλον, η ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, οι νέες τεχνολογίες, η αποτελεσματική χρήση και προμήθεια ενέργειας και η εξασφάλιση επαρκούς υποδομής για την ενέργεια. Η ενσωμάτωση στην αγορά αυτών των μεγάλων ζητημάτων της ενεργειακής πολιτικής είναι ίσως το δυσκολότερο έργο της ΡΑΕ. Απαιτείται η επίτευξη λεπτής ισορροπίας, χρησιμοποιώντας όλα τα εργαλεία που είναι συμβατά με τους μηχανισμούς της

αγοράς, όπως οι χρεώσεις στη μεταφορά ενέργειας για λόγους δημοσίου συμφέροντος, το εμπόριο άδειών ρύπανσης, το εμπόριο προθεσμιακών παραγώγων και συμβολαίων, οι όροι στην αδειοδότηση, το εμπόριο «πράσινου» ηλεκτρισμού, κλπ. (<http://www.rae.gr/about/main.htm>)

Ο ρόλος της ΡΑΕ στο Συμβούλιο θα είναι συνυφασμένος με την ενεργειακή πολιτική των πόλων τόσο με αναπτυξιακά, όσο και με κοινωνικά κριτήρια.

στ) Περιφέρεια

Η Περιφέρεια θα συμμετέχει όπως προαναφέρθηκε στο Συμβούλιο με σκοπό το συντονισμό των δράσεων με άλλους πόλους αλλά και την προώθηση στρατηγικών για τη διάχυση της ανάπτυξης από τους πόλους στην περιφέρεια.

ζ) Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου

Εκπρόσωποι του Οργανισμού θα συμμετέχουν στο Συμβούλιο με σκοπό την άμεση διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Με τον τρόπο αυτό θα μειωθεί σημαντικά η γραφειοκρατία και θα αυξηθεί κατά πολύ η αποτελεσματικότητα του ίδιου του Συμβουλίου.

Επιτροπές Διαβούλευσης

Οι θεσμοθέτηση των επιτροπών διαβούλευσης έχει ως σκοπό την ενίσχυση του συμμετοχικού σχεδιασμού σε όλα τα επίπεδα. Οι επιτροπές θα είναι θεματικές – τομεακές και σε αυτές θα συμμετέχουν εκπρόσωποι από:

- 1) τις Ομάδες Εργασίας
- 2) την Τοπική Αυτοδιοίκηση
- 3) τους εκάστοτε σχετιζόμενους με το θέμα φορείς

Στις επιτροπές αυτές θα υπάρχει η δυνατότητα εκπροσώπησης φορέων που δεν εκπροσωπούνται στα υπόλοιπα όργανα, όπως πολιτιστικοί σύλλογοι, μη κυβερνητικές οργανώσεις κλπ.

6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αξίζει να αναφερθεί ότι το μοντέλο που προτείνεται προσπαθεί να εισάγει τις επιτυχημένες διαδικασίες του εξωτερικού και να τις εντάξει προσαρμόζοντάς τις στην ελληνική πραγματικότητα, με απώτερο σκοπό να ξεπεραστούν οι χρόνιες αγκυλώσεις του ελληνικού σχεδιασμού.

Πρόκειται γενικά για ένα μοντέλο το οποίο μπορεί να τροποποιηθεί ούτως ώστε να γίνει ακόμα λειτουργικότερο στην εφαρμογή του. Οι βασικές του αρχές είναι η λειτουργικότητα και ο συμμετοχικός σχεδιασμός, ενώ προβλέπει την υλοποίηση του σχεδιασμού από φορείς που έχουν τη δυνατότητα αυτή.

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι για την εφαρμογή του μοντέλου απαιτείται πολιτική βούληση ώστε να πραγματοποιηθούν ορισμένες διαρθρωτικές αλλαγές στο ελληνικό σύστημα σχεδιασμού. Επιπλέον είναι σημαντικό να επαναλάβουμε ότι για να είναι επιτυχημένος ο σχεδιασμός απαιτείται η κάλυψη των προϋποθέσεων που τίθενται στην αρχή του κεφαλαίου.

Σε κάθε περίπτωση μόνο αν ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν και αντιμετωπιστούν τα σημερινά προβλήματα θα υπάρξει η πιθανότητα επιτυχίας των στρατηγικών στόχων που έχουν τεθεί.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η πολυκεντρική δομή αποτελεί ζητούμενο για μια ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και σε αυτό το μοντέλο τον κυρίαρχο ρόλο τον παίζουν τα διάφορα αστικά κέντρα. Πολυκεντρικότητα και πόλοι ανάπτυξης δεν παραπέμπουν στους ίδιους ορισμούς ή στις ίδιες αναγνώσεις του αναπτυξιακού προβλήματος αλλά σε σημαντικό βαθμό αλληλοσυμπληρώνονται: ένα αστικό σύστημα που χαρακτηρίζεται κατά κύριο λόγο από την ύπαρξη πολλών πόλεων σε διάφορα επίπεδα μπορεί να αντισταθμίσει την κυριαρχία ενός υπερμεγέθους κέντρου και η ύπαρξη αστικών κέντρων με συμπληρωματικότητες και συνέργιες αποβαίνει θετική για τη χωρική ανάπτυξη.

Η λογική αυτή υφίσταται εδώ και πολλά χρόνια αφού η θεωρία των πόλων ανάπτυξης εφαρμόστηκε για πρώτη φορά κατά τις δεκαετίες '60 και '70 σε μεγάλη κλίμακα και από διαφορετικές χώρες. Μάλιστα στην Ελλάδα εξακολουθεί να αποτελεί μια στρατηγική η οποία εντάσσεται στα πλαίσια του ευρύτερου περιφερειακού σχεδιασμού, αν και κατά καιρούς έχουν υπάρξει τροποποιήσεις τόσο στην επιλογή των πόλων ανάπτυξης όσο και στις προτεραιότητες που δίνονται για αυτούς (βιομηχανική ανάπτυξη, υποδομές, υπηρεσίες κλπ).

Κατά το παρελθόν και ιδιαίτερα κατά τα πρώτα χρόνια εφαρμογής της θεωρίας, οι μελετητές και οι planners είχαν εναποθέσει πολλές ελπίδες στη συγκεκριμένη θεωρία για τη λύση του περιφερειακού προβλήματος, πιστεύοντας ότι έχουν βρει την απάντηση. Η αποτυχία όμως σε ορισμένες περιπτώσεις του εγχειρήματος οδήγησε πολλούς στο να αναθεωρήσουν τη στάση τους απέναντι στην εν λόγω θεωρία, με αποτέλεσμα να υπάρξουν αρκετοί επικριτές της.

Πρέπει εδώ να τονιστεί ότι η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης δε θεωρείται πλέον ως *a priori* πανάκεια για τη λύση του συνόλου των περιφερειακών προβλημάτων. Επιπλέον η εμπειρία δείχνει πια ξεκάθαρα ότι πρέπει να προηγείται εμπειριστατωμένη μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης πριν από την διαδικασία επιλογής, καθώς επίσης και το γεγονός ότι δεν αρκεί απλά ο ορισμός μιας πόλης ως πόλο ανάπτυξης.

Η θεωρία παρουσιάζει σήμερα αρκετές διαφορές σε σχέση με το παρελθόν. Στην παρούσα εργασία γίνεται μια κατά το δυνατόν ολοκληρωμένη προσπάθεια για τον προσδιορισμό της σύγχρονης έννοιας του πόλου ανάπτυξης. Θα πρέπει λοιπόν όχι μόνο να εντοπιστούν τα λάθη του παρελθόντος αλλά και να επικαιροποιηθεί η ίδια η

θεωρία, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες. Είναι απαραίτητο λοιπόν να λαμβάνονται υπ' όψιν τα ειδικά χαρακτηριστικά των αστικών κέντρων και να δίνεται βάση στα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα.

Το αστικό κέντρο – πόλος πρέπει να έχει ένα ελάχιστο πληθυσμιακό μέγεθος ικανό να στηρίζει το εγχείρημα, ώστε να εξασφαλιστεί η προσφορά από τις βιομηχανίες και τις υπόλοιπες επιχειρήσεις αγαθών και υπηρεσιών, που έχει ανάγκη η περιφέρεια. Με άλλα λόγια το μέγεθος του κέντρου – πόλου να είναι τέτοιο ώστε να ευνοεί τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας οι οποίες είναι μεγάλης σημασίας για την αποδοτική του λειτουργία, αλλά και την περαιτέρω του μεγέθυνση

Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι τόσο άλλες χώρες, όσο και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιλαμβάνονται τα νέα δεδομένα στο σχεδιασμό. Παρατηρεί κανείς ότι τα αστικά κέντρα είτε εξειδικεύονται σε συγκεκριμένους τομείς, είτε κατευθύνονται προς ένα συνδυασμό δραστηριοτήτων, οι οποίες θα λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους. Τομείς όπως η βιομηχανία, η υψηλή τεχνολογία, η έρευνα και η ανάπτυξη, αλλά και οι υπηρεσίες συνδυάζονται μεταξύ τους με σκοπό να δημιουργηθούν πόλοι ικανοί να προσελκύσουν επενδύσεις και να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή τους. Σημαντικό ρόλο επίσης φαίνεται να παίζει η διακυβέρνηση και γενικότερα οι συμμετοχικές διαδικασίες και οι πρωτοβουλίες των ιδιωτών. Είναι δηλαδή σε μεγάλο βαθμό μια διαδικασία που ενθαρρύνει την «από τα κάτω» ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα σε προγραμματικό επίπεδο φαίνεται να υπάρχει διάθεση εφαρμογής πολλών χαρακτηριστικών από τα παραπάνω, ωστόσο παρατηρούνται στρεβλώσεις, αφού υπάρχουν ήδη δυο θεσμοθετημένα πλαίσια, διαφορετικά μεταξύ τους τα οποία προσεγγίζουν το ζήτημα των πόλων ανάπτυξης και της πολυκεντρικής δομής από ελαφρώς διαφορετική οπτική γωνία. Το γεγονός αυτό δημιουργεί δυο προβλήματα στον ελληνικό σχεδιασμό αφού κανένα από τα δυο πλαίσια δεν έχει ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος με το ένα (ΓΠΧΣΑΑ) να έχει μια πιο «χωροταξική» οπτική και το δεύτερο (ΕΣΠΑ) να παρουσιάζει μια πιο αναπτυξιακή μορφή. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται για άλλη μια φορά, περίπτωση όπου υπάρχουν αλληλεπικαλυπτόμενα πλαίσια στο σχεδιασμό κάτι που οδηγεί αυτομάτως σε δίλλημα σχετικά με το ποιο από τα δυο πλαίσια θα πρέπει να ακολουθηθεί δεδομένου επιπλέον ότι δεν ορίζουν τα ίδια ζητήματα.

Από την ανάλυση προκύπτει ότι η καλύτερη λύση είναι η ύπαρξη ενός και μόνο πλαισίου που θα ορίζει τους πόλους ανάπτυξης στην Ελλάδα. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει τα θετικότερα στοιχεία από τα δύο πλαίσια καθώς και από την πρόταση της Ομάδας Μελέτης του ΕΧΣ, ενώ παράλληλα θα πρέπει να προβλεφθούν και φορείς υλοποίησης και διαχείρισης των πόλων ανάπτυξης.

Σχετικά με το τελευταίο, η παρούσα εργασία προτείνει ένα μοντέλο για τη λειτουργία του οποίου όμως απαιτείται πολιτική βούληση με σκοπό να πραγματοποιηθούν διαρθρωτικές αλλαγές στο ελληνικό σύστημα σχεδιασμού. Είναι σημαντικό να επαναληφθεί ότι για να είναι επιτυχημένος ο σχεδιασμός απαιτείται η κάλυψη των προϋποθέσεων που τίθενται στην αρχή του κεφαλαίου.

Πρέπει να τονιστεί ότι η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης δεν αποτελεί πλέον το κυρίαρχο εργαλείο για την άσκηση περιφερειακής πολιτικής, εξακολουθεί ωστόσο να παραμένει μια επιλογή, από τη στιγμή που η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης ενισχύει διαφόρων ειδών συγκεντρώσεις στο χώρο. Γίνεται σαφές ότι μπορεί να μην εφαρμόζεται η θεωρία των πόλων ανάπτυξης ως μοναδικό εργαλείο για την περιφερειακή ανάπτυξη, όπως συνέβαινε κατά το παρελθόν, ενσωματώνεται όμως σε πολύ μεγάλο βαθμό στις υπάρχουσες εθνικές και κοινοτικές στρατηγικές και πολιτικές. Θα πρέπει τέλος να υπογραμμίσουμε ότι πρόκειται για στρατηγικές με μακροχρόνια αποτελέσματα και επομένως δε θα πρέπει να εγκαταλειφθούν σε περίπτωση που δεν υπάρχουν συνταρακτικές αλλαγές μέσα στην επόμενη πενταετία (υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει αποτελεσματική εφαρμογή των στρατηγικών).

Η γενική αρχή πάντως ισχύει και σε αυτήν την περίπτωση: Ο σωστός προγραμματισμός και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός είναι απαραίτητοι για την επιτυχία οποιουδήποτε εγχειρήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Ανδρικοπούλου – Καυκαλά (1984), 'Κρατική Παρέμβαση και Περιφέρειες, η ρύθμιση του περιφερειακού χώρου στην Ελλάδα', Θεσσαλονίκη: Α.Π.Θ.

Αραβαντινός, Α (επ.) (1997/1998) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή L291 «Κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για τη συνοχή» (21 Οκτωβρίου 2006).

ΕΣΥΕ, (2001) Στατιστικά Στοιχεία, Απογραφή Πληθυσμού. Διαθέσιμο στο : <URL: http://www.statistics.gr/gr_tables/S1101_SAP_1_TB_DC_01_01_Y.pdf> [πρόσβαση 28 Μαΐου 2009]

Κόνσολας, Ν. (1997), *Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Λαγός, Δ. (2007) *Θεωρίες Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Λαμπριανίδης, Λ. (επ.) (2000/2006) *Οικονομική Γεωγραφία*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.

Οικονόμου, Δ. (2007) *Χωροταξική Πολιτική, Σημειώσεις*, Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ.

Παπαδασκαλόπουλος, Α. (1995) *Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (ΥΠΟΙΟ), (2007) Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης, *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 – 2013*.

Ξενόγλωσση

Alexandria Governorate and General Organization of Physical Planning, (2008) *Alexandria City Development Strategy*.

Associazione Torino Internazionale, (2006) *2° Piano Strategico dell'Area Metropolitana di Torino*.

Boudeville, J. R. (1966) *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburg: Edinburg U.P.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), (2008) *Nationale Stadtentwicklungspolitik – Eine Initiative zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit deutscher Städte*.

City of Sydney, (2008) *Sustainable Sydney 2030*. Διαθέσιμο στο : <URL: <http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/2030/> > [πρόσβαση 16 Ιουνίου 2009]

City of Sofia, (2003) *Sofia City Strategy*.

Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS), (2009) *COMPETITIVENESS CLUSTERS IN FRANCE*.

European Commission, (2007) *The State Of European Cities Executive Report*, European Union.

ESPON, (2006) ESPON Study 1.4.3: *Study on Urban Functions - 1st Interim Report*.

ESPON, (2007) ESPON Study 1.4.3: *Study on Urban Functions, Final Report*.

European Commission, (2007) *The State Of European Cities Executive Report*.

Grand Lyon, Direction des Affaires Economiques et Internationales, (2005) *Lyon- The Other Capital*. Διαθέσιμο στο : <URL:

http://business.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/pdf/fr/Generalites/Presentation_GrandLyon_eng.pdf > [πρόσβαση 17 Ιουνίου 2009]

Innovation Philadelphia, (2006) *Strategic Plan: Innovation Matters*. Διαθέσιμο στο : <URL: <http://www.innovationphiladelphia.com>> [πρόσβαση 16 Ιουνίου 2009]

London Development Agency, (2005) *Economic Development Strategy 2005-2016*.

Mayor of London, (2008) *The London Plan: Spatial Development Strategy for Greater London (Consolidated with Alterations since 2004)*.

Metropolitan Area of Barcelona, (2005) *Metropolitan Strategic Plan of Barcelona: Phase II 2006-2010*.

Ministry for the Environment, Heritage and Local Government, (2002) *National Spatial Strategy for Ireland 2002 – 2020*.

NORDREGIO, (2006) *The role of urban areas in regional development – European and Nordic perspectives* (NORDREGIO WORKING PAPER 2006:4).

Office of the Deputy Prime Minister (ODPM), (2006) *Sustainable communities: building for the future*.

Perroux, F (1955), *Note sur la notion de pole de croissance*, *Economie Appliquée* 7.

Perroux, F (1961), *La firme motrice dans la region motrice*, Brussels.

Διαδίκτυο

<http://www.chios.gr/na/> [πρόσβαση 19 Ιουνίου 2009]

<http://competitivite.gouv.fr./spip.php?rubrique39&lang=en> [πρόσβαση 5 Μαΐου 2009]

<http://competitivite.gouv.fr./spip.php?rubrique41&lang=en> [πρόσβαση 5 Μαΐου 2009]

<http://www.eukn.org/netherlands/urban/index.html> [πρόσβαση 22 Μαΐου 2009]

http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/DeadSea_Maestre.pdf [πρόσβαση 15 Ιουνίου 2009]

<http://www.idea.gov.uk/idk/core/page.do?pageId=7773100> [πρόσβαση 21 Ιουνίου 2009]

<http://www.territoires.gouv.fr/> [πρόσβαση 5 Μαΐου 2009]

http://images.torino-internazionale.org/f/Editoria/en/en_brochure.pdf [πρόσβαση 15 Ιουνίου 2009]

<http://www.ytv.fi/NR/rdonlyres/F7FD84B4-E5C6-477F-8EC6-A2DFC88FCCCA/0/summary.pdf> [πρόσβαση 15 Ιουνίου 2009]