



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΟΙ  
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

**ΗΛΙΑΣ – ΠΑΥΛΟΣ ΤΣΙΡΟΒΑΣΙΛΗΣ**

Διατριβή υποβληθείσα προς μερική εκπλήρωση των απαραίτητων προϋποθέσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Αθήνα

[ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ, 2014]

**Εγκρίνουμε τη διατριβή του ΗΛΙΑ – ΠΑΥΛΟΥ ΤΣΙΡΟΒΑΣΙΛΗ**

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΤΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΟΛΓΑ ΓΙΩΤΗ – ΠΑΠΑΔΑΚΗ  
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΠΑΝΤΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΒΟΛΗΣ  
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΤΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**[ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ, 2014]**

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον επιβλέποντα Καθηγητή μου και Πρόεδρο του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης κ. Αθανάσιο Παπαδασκαλόπουλο για τις πολύτιμες επιστημονικές του συμβουλές, την επίβλεψη και τη συμπαράσταση που μου έδωσε καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσης διπλωματικής εργασίας. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τα μέλη της επιτροπής, την Αναπληρώτρια Καθηγήτρια κ. Όλγα Γιώτη – Παπαδάκη και τον Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Αντώνιο Ροβολή.

Παράλληλα, τις θερμές μου ευχαριστίες σε όλο το Διδακτικό Προσωπικό του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών του τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης για τις γνώσεις που απέκομισα αυτά τα δύο χρόνια. Επίσης θα ήθελα να ευχηθώ καλή πορεία σε όλους τους μεταπτυχιακούς συμφοιτητές μου και, τέλος, να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου για την συμπαράσταση που μου έδωσε καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι αρκετά σημαντικό να εξεταστεί ο ρόλος των μητροπολιτικών κέντρων της Ευρώπης στη σημερινή εποχή, και ιδιαίτερος η εμπλοκή τους στις σύγχρονες ευρωπαϊκές και παράλληλα παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις. Η οικονομική γεωγραφία της Ευρώπης μας δείχνει ότι ο μεγαλύτερος όγκος της παραγωγής και του πληθυσμού συγκεντρώνεται στις αστικές περιοχές, εκεί όπου οι μεγάλες επιχειρήσεις αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν εργασία. Στις αστικές αυτές περιοχές υπάρχουν διαφορές σε χαρακτηριστικά που αφορούν την αστική δομή, το μέγεθος και την οικονομική βάση τους. Έτσι καταλήγουμε σε μια νέα σχετικά μορφή του αστικού δικτύου, το οποίο διαμορφώνεται ακριβώς μέσα από την ανομοιομορφία αυτών των χαρακτηριστικών στις περιοχές αυτές. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται ένα ευρύ φάσμα κατηγοριοποίησης, που κυμαίνεται από μικρές αγροτικές πόλεις μέχρι υπερμεγέθεις μεγαλουπόλεις, τις λεγόμενες μητροπόλεις. Αποτελεί σπουδαίο και καθοριστικό παράγοντα η μελέτη του παραπάνω φαινομένου, η ερμηνεία του με οικονομικούς και περιφερειακούς όρους καθώς και η περαιτέρω συμβολή του, μετά από κατάλληλες πολιτικές και χειρισμούς, στην αντιμετώπιση της ευρωπαϊκής οικονομικής κρίσης. Με την παρούσα εργασία θα επιχειρήσουμε να αναλύσουμε την μητροπολιτική ανάπτυξη μέσα από την ευρωπαϊκή εμπειρία, καθώς και να αναζητήσουμε πιθανές κύριες εναλλακτικές δυνατότητες για την ανάδειξη του μητροπολιτικού ρόλου της Αθήνας, μεταξύ άλλων και μέσα από τους αναπτυξιακούς πόλους του παραλιακού θαλάσσιου μετώπου από τον Φαληρικό όρμο έως το πάρκο του Ελληνικού, του λιμένα του Πειραιά, της περιοχής του Ελαιώνα και τέλος του Θριασίου Πεδίου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	11
2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ: ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΙΣ.....	12
3. Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΩΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ: ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ (GLOBAL CITIES).....	16
3. 1. Γενικά.....	16
3. 2. Η κινητήρια δύναμη των Global Cities.....	17
3. 3. Τα βασικά χαρακτηριστικά των πόλεων «νικητών».....	19
3. 4. Τα χαρακτηριστικά που οδηγούν τις πόλεις στην επιτυχία.....	19
4. ΚΥΡΙΟΙ ΛΟΓΟΙ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΩΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	22
4. 1. Γενικά.....	22
4. 2. Οι επιπτώσεις των πόλων ανάπτυξης.....	23
4. 3. Τα βασικά σημεία της κριτικής της στρατηγικής των πόλων ανάπτυξης σε διεθνές επίπεδο.....	23
5. ΟΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ.....	24
5. 1. Το μέγεθος των Μητροπόλεων.....	24
5. 2. Οι οικονομικές δομές των Μητροπόλεων.....	25
5. 3. Παραγωγή και παραγωγικότητα των Μητροπόλεων.....	26
5. 4. Η οικονομική ανάπτυξη των Μητροπόλεων.....	26
5. 5. Τομείς των Μητροπολιτικών λειτουργιών.....	27
6. ΤΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	29
7. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ.....	29
8. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΝ.....	30
9. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ.....	33
9. 1. Ο πληθυσμός των Μητροπόλεων.....	33
9. 2. Ο όγκος της παραγωγής.....	34
9. 3. Οι οικονομικές δομές και η σημασία του τομέα των υπηρεσιών.....	36
9. 4. Παραγωγή και παραγωγικότητα.....	38
9. 5. Οικονομική ανάπτυξη των Μητροπόλεων.....	40

9. 6. Οι οικονομικές εξελίξεις στις Μητροπόλεις πριν από την ύφεση (2004-2008).....	41
9. 7. Η αύξηση της απασχόλησης στις Μητροπόλεις πριν από την ύφεση (2004-2008).....	43
9. 8. Η αύξηση της παραγωγής στις Μητροπόλεις πριν από την ύφεση (2004-2008).....	45
9. 9. Οι Μητροπόλεις κατά τη διάρκεια της ύφεσης (2008-2009).....	47
9. 10. Μελλοντική οικονομική ανάπτυξη στις Μητροπόλεις.....	50
9. 11. Προβλέψεις για την παραγωγή στις Μητροπόλεις.....	52
9. 12. Οι Ευρωπαϊκές Μητροπόλεις μετά την ύφεση.....	54
<b>10. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....</b>	<b>57</b>
10. 1. Τόπος εγκατάστασης επιχειρήσεων.....	57
10. 2. Πολιτική προσέλκυσης.....	58
10. 3. Πρόσβαση στις αγορές καταναλωτών ή πελατών.....	60
10. 4. Διαθεσιμότητα εξειδικευμένου δυναμικού.....	61
10. 5. Ποιότητα τηλεπικοινωνιών.....	63
10. 6. Συγκοινωνιακές συνδέσεις, εσωτερικές και διεθνείς.....	64
10. 7. Σχέση ποιότητας και τιμής / κόστους γραφείων.....	65
10. 8. Κόστος στελεχιακού προσωπικού.....	67
10. 9. Διαθεσιμότητα χώρων και γραφείων επιχειρήσεων.....	69
10. 10. Φορολογική πολιτική – κίνητρα.....	70
10. 11. Ομιλούμενες γλώσσες.....	72
10. 12. Εσωτερικές μεταφορές.....	73
10. 13. Ποιότητα ζωής εργαζομένων.....	75
10. 14. Ρύπανση.....	76
<b>11. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ.....</b>	<b>79</b>
11. 1. Γενικά συμπεράσματα.....	79
11. 2. Προτάσεις για ένταξη της Αθήνας στα Ευρωπαϊκά Μητροπολιτικά Κέντρα.....	80
11. 3. Γενικά χαρακτηριστικά της Αθήνας.....	81
11. 3. 1. Γεωλογία.....	82

11. 3. 2. Δημογραφία.....	85
11. 3. 3. Τοπική Αυτοδιοίκηση.....	89
11. 3. 4. Προάστια.....	90
11. 3. 5. Υποδομές.....	91
11. 3. 6. Μεταφορές.....	91
11. 3. 7. Δημόσιες μεταφορές.....	92
11. 3. 8. Ύδρευση και Αποχέτευση.....	94
11. 3. 9. Εκπαίδευση.....	96
11. 3. 10. Clusters.....	96
<b>12. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ – ΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ.....</b>	<b>97</b>
12. 1. Γενικά χαρακτηριστικά.....	97
12. 2. Το μέγεθος του πάρκου σε σχέση με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά πάρκα.....	98
12. 3. Επισκεψιμότητα των Ευρωπαϊκών πάρκων.....	99
12. 4. Κόστος συντήρησης του πάρκου.....	100
12. 5. Μορφή και λειτουργίες του πάρκου.....	101
<b>13. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΣΤΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.....</b>	<b>103</b>
<b>14. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.....</b>	<b>104</b>
14. 1. Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού.....	105
14. 2. Λιμένας Πειραιά.....	106
14. 3. Περιοχή Ελαιώνα.....	107
14. 4. Θριάσιο Πεδίο.....	108
14. 5. Φαληρικός Όρμος.....	108
<b>15. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>109</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>113</b>

## ΠΙΝΑΚΕΣ

<i>Πίνακας Α: Ταξινόμηση των ευρωπαϊκών Μητροπόλεων.....</i>	<i>31</i>
<i>Πίνακας 1: Κατάταξη της Αθήνας ως τόπος εγκατάστασης επιχειρήσεων.....</i>	<i>58</i>
<i>Πίνακας 2: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά την πολιτική προώθησης και προσέλκυσης επιχειρήσεων.....</i>	<i>59</i>
<i>Πίνακας 3: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά την πρόσβαση στις αγορές καταναλωτών ή πελατών.....</i>	<i>61</i>
<i>Πίνακας 4: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου δυναμικού.....</i>	<i>62</i>
<i>Πίνακας 5: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με την ποιότητα των τηλεπικοινωνιών....</i>	<i>64</i>
<i>Πίνακας 6: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τις συγκοινωνιακές συνδέσεις.....</i>	<i>65</i>
<i>Πίνακας 7: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τη σχέση ποιότητας και τιμής / κόστους γραφείων.....</i>	<i>67</i>
<i>Πίνακας 8: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με το κόστος του στελεχιακού προσωπικού.....</i>	<i>68</i>
<i>Πίνακας 9: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τη διαθεσιμότητα χώρων και γραφείων επιχειρήσεων.....</i>	<i>70</i>
<i>Πίνακας 10: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τη φορολογική πολιτική και τα κίνητρα.....</i>	<i>71</i>
<i>Πίνακας 11: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τις ομιλούμενες γλώσσες.....</i>	<i>73</i>
<i>Πίνακας 12: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τις εσωτερικές μεταφορές.....</i>	<i>74</i>
<i>Πίνακας 13: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά την ποιότητα ζωής των εργαζομένων.....</i>	<i>76</i>
<i>Πίνακας 14: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τη ρύπανση.....</i>	<i>77</i>
<i>Πίνακας 15: Ο πληθυσμός της Αθήνας τα νεότερα χρόνια (1833 – Σήμερα).....</i>	<i>86</i>

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

<i>Διάγραμμα 1: Οι πέντε κορυφαίες πόλεις στις παγκόσμιες επενδύσεις.....</i>	<i>17</i>
---	-----------



<i>Διάγραμμα 2: Οι υψηλότερες και χαμηλότερες πρωμοδοτούμενες αποδόσεις ανά περιφέρεια (μέσος όρος όλων των τομέων).....</i>	<i>21</i>
<i>Διάγραμμα 3: Πρωμοδοτήσεις αποδόσεων περιουσίας σε 10ετή ομόλογα (μέσος όρος απόδοσης ανά ομόλογο 3 έτη).....</i>	<i>22</i>
<i>Διάγραμμα 4: Ο πληθυσμός των Ευρωπαϊκών μητροπόλεων (σε εκατομμύρια).....</i>	<i>34</i>
<i>Διάγραμμα 5: Η ΑΠΑ των Μητροπόλεων για το 2009 (σε δις ευρώ).....</i>	<i>35</i>
<i>Διάγραμμα 6: Ποσοστά απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών των Μητροπόλεων για το 2009.....</i>	<i>37</i>
<i>Διάγραμμα 7: Η κατά κεφαλήν ΑΠΑ (σε ευρώ) στις Μητροπόλεις για το 2009.....</i>	<i>39</i>
<i>Διάγραμμα 8: Μεταβολή του πληθυσμού (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2004-2008.....</i>	<i>43</i>
<i>Διάγραμμα 9: Μεταβολή της απασχόλησης (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2004-2008.....</i>	<i>45</i>
<i>Διάγραμμα 10: Μεταβολή της ΑΠΑ στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2004-2008.....</i>	<i>47</i>
<i>Διάγραμμα 11: Μεταβολή της απασχόλησης (%) στις Μητροπόλεις για το 2009.....</i>	<i>49</i>
<i>Διάγραμμα 12: Μεταβολή της ΑΠΑ (%) στις Μητροπόλεις για το 2009.....</i>	<i>50</i>
<i>Διάγραμμα 13: Πρόβλεψη για την μεταβολή της απασχόλησης (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2010-2014.....</i>	<i>52</i>
<i>Διάγραμμα 14: Πρόβλεψη για την μεγέθυνση της ΑΠΑ (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2010-2014.....</i>	<i>54</i>

## **ΧΑΡΤΕΣ**

<i>Χάρτες 1 - 2: Μεταβολές της απασχόλησης (%), για τη χρονιά της ύφεσης (2009) και την περίοδο της ανάκαμψης (πρόβλεψη για την περίοδο 2010-2014).....</i>	<i>56</i>
<i>Χάρτης 3: Αριθμός των εταιρειών που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια.....</i>	<i>78</i>
<i>Χάρτης 4: Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού πολεοδομικού συγκροτήματος πρωτεύουσας 1928-2001.....</i>	<i>87</i>
<i>Χάρτης 5: Μελλοντικό δίκτυο του μετρό της Αθήνας, μαζί με το δίκτυο του προαστιακού σιδηρόδρομου και του τραμ.....</i>	<i>94</i>

<i>Χάρτης 6: Το θαλάσσιο μέτωπο του Ελληνικού.....</i>	<i>97</i>
<i>Χάρτης 7: Στρατηγικό Σχέδιο Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021.....</i>	<i>105</i>

## **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ**

<i>Φωτογραφία 1: Άποψη του πεδίου των Αθηνών από το δορυφόρο Landsat της NASA.....</i>	<i>83</i>
<i>Φωτογραφία 2: Η σύγχρονη πόλη των Αθηνών.....</i>	<i>84</i>
<i>Φωτογραφία 3: Η Αθήνα τη νύχτα όπως φαίνεται από το δορυφόρο Landsat της NASA.....</i>	<i>84</i>
<i>Φωτογραφία 4: Άποψη του Ελληνικού όπως είναι στη σημερινή του κατάσταση.....</i>	<i>101</i>

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζεται η μητροπολιτική ανάπτυξη μέσα από την ευρωπαϊκή εμπειρία, αλλά και οι δυνατότητες της Αθήνας όσον αφορά την ανάδειξη του μητροπολιτικού της ρόλου. Τις τελευταίες δεκαετίες οι μητροπολιτικές περιοχές ή αλλιώς οι «πόλεις – περιφέρειες» οι οποίες και εξετάζουμε, είχαν παραγκωνιστεί κυρίως λόγω των ιδιαίτερων πολεοδομικών προβλημάτων που υπήρχαν, ιδιαιτέρως στα κέντρα των πόλεων. Τελευταία όμως άρχισαν να αποτελούν και πάλι κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη των ίδιων και της ενδοχώρας τους, αποκτώντας και πάλι τον κεντρικό τους ρόλο. Τα μεγάλα και κυρίαρχα αναπτυξιακά οικονομικά κέντρα της Ευρώπης, όπως το Παρίσι, το Λονδίνο και το Βερολίνο είναι μητροπολιτικές περιοχές, δηλαδή μεγάλες πόλεις στις οποίες υπάρχει συγκέντρωση βιομηχανικών, τεχνολογικών και ερευνητικών δραστηριοτήτων. Σήμερα λοιπόν, στην εποχή της οικονομίας της γνώσης και του γνωσιακού καπιταλισμού (knowledge capitalism) οι μητροπολιτικές περιοχές προσπαθούν να αντλήσουν όσο γίνεται περισσότερα αποθέματα γνώσεων ώστε να αποκτήσουν ικανότητες με απώτερο σκοπό και στόχο να γίνουν όσο μπορούν πιο ανταγωνιστικές και να αποκτήσουν περισσότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Αναλυτικότερα θα μελετήσουμε τα εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>)** περιγράφεται η εισαγωγή της παρούσης διπλωματικής εργασίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>)** θα αναφερθούμε στο θεωρητικό υπόβαθρο των πόλων ανάπτυξης και των Μητροπόλεων.

Στο τρίτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>)** θα αναφερθούμε στην Μητροπολιτική ανάπτυξη ως παγκόσμιο φαινόμενο και θα αναλύσουμε τις παγκόσμιες πόλεις (Global Cities).

Στο τέταρτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>)** θα αναλύσουμε τους κύριους λόγους καθιέρωσης της πολιτικής ανάπτυξης ως βασικής στρατηγικής περιφερειακής πολιτικής.

Στο πέμπτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>)** θα επικεντρωθούμε στις Μητροπολιτικές λειτουργίες.

Στο έκτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup>)** θα αναφερθούμε στα Μητροπολιτικά κέντρα της Ευρώπης.

Στο έβδομο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup>)** θα αναλύσουμε την πολιτική που ασκείται για τα Μητροπολιτικά κέντρα της Ευρώπης.

Στο όγδοο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 8<sup>ο</sup>)** θα αναλύσουμε την τυπολογία των Μητροπόλεων γενικά, ενώ στο ένατο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 9<sup>ο</sup>)** θα επικεντρωθούμε στην τυπολογία των ευρωπαϊκών Μητροπολιτικών κέντρων.

Στο δέκατο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 10<sup>ο</sup>)** θα αναφερθούμε στη θέση της Μητρόπολης της Αθήνας σε σχέση με το υπόλοιπο ευρωπαϊκό Μητροπολιτικό δίκτυο.

Στο ενδέκατο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 11<sup>ο</sup>)** θα αναλύσουμε ποιες είναι οι δυνατότητες και οι αδυναμίες ένταξης της Αθήνας στα ευρωπαϊκά Μητροπολιτικά κέντρα.

Στο δωδέκατο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 12<sup>ο</sup>)** θα ασχοληθούμε τα Μητροπολιτικά έργα της Αθήνας και συγκεκριμένα με το Μητροπολιτικό πάρκο του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό.

Στο δέκατο τρίτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 13<sup>ο</sup>)** θα αναλύσουμε τις επιπτώσεις του πάρκου στην Μητροπολιτική λειτουργία της Αθήνας.

Στο δέκατο τέταρτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 14<sup>ο</sup>)** θα επισημάνουμε τις επιπτώσεις του Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό, του Λιμένα του Πειραιά, της περιοχής του Ελαιώνα, του Θριασίου Πεδίου και του Φαληρικού Δέλτα στην Μητροπολιτική μετεξέλιξη της Αθήνας γενικότερα.

Τέλος, στο δέκατο πέμπτο κεφάλαιο **(Κεφάλαιο 15<sup>ο</sup>)** θα διατυπώσουμε τα συμπεράσματα της παρούσης διπλωματικής διατριβής.

## **2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ: ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΙΣ**

Τις τελευταίες δεκαετίες υπήρξε μια έντονη διαδικασία αστικοποίησης σε όλο τον Ευρωπαϊκό χώρο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να αναπτυχθούν πολλές αστικές και μητροπολιτικές περιοχές και κατά συνέπεια να ενισχυθεί ο ρόλος τους ως βασικό στοιχείο ανάπτυξης τόσο για τις ίδιες όσο και για τα περίχωρα και τις επαρχίες που τις περιβάλλουν. Μιλώντας για μητροπολιτικά κέντρα αναφερόμαστε σε πυκνές χωρικές συγκεντρώσεις με ιδιαίτερα δυναμικό χαρακτήρα όσον αφορά οικονομικά κριτήρια όπως η δημιουργία προστιθέμενης αξίας, η δυναμική της οικονομίας και το

εισόδημα, χαρακτηριστικά δηλαδή που αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης σε διεθνές επίπεδο (Μπάκης & Σκάγιαννης, 2012).

Ο όρος «μητρόπολη» περιλαμβάνει κυρίως μια κεντρική μεγαλούπολη η οποία πλαισιώνεται από περιαστικές περιφέρειες<sup>1</sup>. Πολύ βασικό χαρακτηριστικό της Ευρώπης αποτελεί η ύπαρξη μητροπόλεων, οι οποίες μπορεί να αποτελέσουν κινητήρια δύναμη και βασικό μοχλό για οικονομική ανάπτυξη, αφού σε αυτές παρουσιάζεται συσσώρευση δυναμικών επιχειρήσεων και ταχύτατα αναπτυσσόμενων βιομηχανιών που αποτελούν πόλο έλξης για εργατικό δυναμικό (Ευρωπαϊκές Μητροπόλεις, 2012).

Η μητρόπολη μπορεί επίσης να αποτελεί κομμάτι μιας ολόκληρης «Μητροπολιτικής περιφέρειας». Στην περιφέρεια αυτή υπάρχει ένας κύριος πόλος ανάπτυξης ο οποίος περιβάλλεται από σημαντικά αστικά κέντρα - δορυφόρους, των οποίων οι δραστηριότητες καθορίζονται από την δομή της οικονομίας της μητρόπολης. Οι δορυφόροι αναπτύσσονται με την εγκατάσταση παραρτημάτων των μεταποιητικών βιομηχανιών της μητρόπολης και με την μετεγκατάσταση βιομηχανιών από την μητρόπολη, καθώς επίσης και με την εντατική αξιοποίηση ορισμένων χαρακτηριστικών τους για την ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού της μητρόπολης. Σε μια δεύτερη κατηγορία δορυφόρων μπορούν να περιληφθούν οι πόλεις - λιμένες, οι πόλεις με έντονη εξορυκτική δραστηριότητα, τα συγκροτήματα ιαματικών πηγών, τα παραθεριστικά κέντρα. Μεταξύ μητρόπολης και δορυφόρων υπάρχουν αγροτικές περιοχές, ο πληθυσμός των οποίων παρουσιάζει τάσεις μείωσης και απορροφάται στο ανθρώπινο δυναμικό των δορυφόρων. Ουσιαστικά η μητροπολιτική περιφέρεια αφορά τη δημιουργία ενός αποσυγκεντρωμένου μητροπολιτικού θεσμού σε επίπεδο περιφέρειας, ο οποίος διοικείται από στελέχη της κρατικής διοίκησης. Αποτελεί σημαντικό θεσμό του κεντρικού κράτους με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία των μητροπολιτικών περιοχών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η συμμετοχή και εκλεγμένων από την Τοπική Αυτοδιοίκηση στο συμβούλιο της μητροπολιτικής περιφέρειας διαμορφώνει ένα μεικτό σύστημα διοίκησης το οποίο καλείται να αντιμετωπίσει προβλήματα της μητροπολιτικής περιφέρειας, τα οποία

---

<sup>1</sup> Στις περισσότερες περιπτώσεις ο όρος «μητρόπολη», ο οποίος, πρέπει να επισημανθεί ότι δεν είναι ευρέως αποδεκτός, δεν συμπίπτει με τον όρο «διοικητική περιφέρεια».

αδυνατούν να επιλυθούν στο επίπεδο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και απαιτούν οριζόντιες πολιτικές άσκησης των μητροπολιτικών λειτουργιών (ανάλογα παραδείγματα απαντώνται στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής) (Χλέπας, Γετίμης & Γεράρδη, n.d.).

Η αποσαφήνιση του όρου «μητροπολιτική περιοχή» είναι δύσκολο επίτευγμα. Ο Ο.Ο.Σ.Α.<sup>2</sup> δεν παρέχει κάποιο συγκεκριμένο ορισμό για τον καθορισμό των μητροπολιτικών περιοχών και στις χώρες όπου υφίστανται τέτοιος ορισμός (πχ. Αμερική, Καναδάς, Γερμανία, Φιλανδία, Ολλανδία) οι απόψεις δίστανται καθώς άλλοτε χρησιμοποιούνται λειτουργικά κριτήρια κατάταξης, άλλοτε πληθυσμιακά (π.χ. Σουηδία) και άλλοτε συνδυασμός τους. Συνήθως βέβαια ως μητροπολιτικές περιοχές αναφέρονται οι «ολοκληρωμένες λειτουργικά χωρικές ενότητες» - ολοκλήρωση που στηρίζεται στο κριτήριο της «ημερήσιας ζώνης διακίνησης ατόμων – daily commuting zone» για εργασία, διασκέδαση, αγορές κτλ, με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και συνήθως με σύνθετη και διαφοροποιημένη οικονομική βάση (Χλέπας, Γετίμης & Γεράρδη, n.d.).

Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο των νέων κατευθύνσεων και επιδιώξεων της νέας πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης πραγματοποιείται προσπάθεια ενός ενιαίου ορισμού των μητροπολιτικών περιοχών. Χαρακτηριστικό της Ευρώπης αποτελεί η ύπαρξη μητροπόλεων, καθώς κυρίως σε αυτές παρουσιάζεται συσσώρευση δυναμικών επιχειρήσεων και ταχύτατα αναπτυσσόμενων βιομηχανιών που αποτελούν πόλο έλξης για εργατικό δυναμικό και επενδύσεις.

Οι βασικότερες χωρικές ενότητες των μητροπολιτικών περιοχών είναι η κεντρική περιοχή και η περιοχή που την περιβάλλει. Η κεντρική περιοχή μπορεί να είναι μία μεμονωμένη πόλη ή ένα πολεοδομικό συγκρότημα, ενώ η γύρω περιοχή μπορεί να είναι ένα σύνολο γειτονικών περιοχών από τις οποίες σε καθημερινή βάση ένας

---

<sup>2</sup> Ο **Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.)** είναι ένας διεθνής οργανισμός των αναπτυσσόμενων χωρών που υποστηρίζουν τις αρχές της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας και της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς. Δημιουργήθηκε το 1948 ως **Οργανισμός Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας**, με πρώτο γενικό γραμματέα τον Γάλλο Robert Marjolin, με σκοπό να διαχειριστεί το σχέδιο Μάρσαλ (Marshall) για την ανοικοδόμηση της Ευρώπης μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Αργότερα η ιδιότητα μέλους της επεκτάθηκε και σε μη ευρωπαϊκά κράτη, και το 1960 μετασηματίστηκε στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης.

συγκεκριμένος αριθμός κατοίκων μετακινείται με προορισμό την κεντρική περιοχή. Από πληθυσμιακή σκοπιά η κεντρική περιοχή έχει έναν καθαρά αστικό χαρακτήρα με ένα πληθυσμιακό επίπεδο της τάξης του ενός με ενάμιση εκατομμυρίου κατοίκων ή και περισσότερο. Στην ευρύτερη πολεοδομική ενότητα της μητρόπολης εντάσσεται και μια περιφερειακή περιοχή, η οποία θα πρέπει να έχει έναν ελάχιστο αριθμό κατοίκων που μετακινούνται σε καθημερινή βάση προς την κεντρική περιοχή.

Γύρω από την κεντρική περιοχή μπορεί να υπάρχουν και άλλες χωρικές ενότητες που ουσιαστικά να αποτελούν την ενδοχώρα της. Σε αυτήν την ενδοχώρα μπορεί να λειτουργούν μικρότερα αστικά κέντρα και έτσι πολλές φορές να δημιουργούνται πολυκεντρικές περιφέρειες. Επίσης η κεντρική περιοχή μπορεί να προμηθεύεται από την ευρύτερη αυτή περιοχή διάφορα προϊόντα και υπηρεσίες όπως πρώτες ύλες, υπηρεσίες ψυχαγωγίας και είδη διατροφής. Παράλληλα, μπορεί να αποτελεί και πολύ σημαντική πηγή ανθρωπίνου δυναμικού αλλά και κεφαλαίου. Βλέπουμε λοιπόν ότι οι οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ κέντρου και περιφέρειας αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης δραστηριοτήτων (Μπάκης & Σκάγιαννης, 2012).

Οι μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν κέντρο παροχής δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών καθώς και έναν ιδιαίτερα σημαντικό κόμβο, όσον αφορά τις μεταφορές και τις επικοινωνίες. Παράλληλα, στις μητροπολιτικές περιοχές υπάρχουν ζώνες έντονης μεταποιητικής δραστηριότητας, γεγονός το οποίο καθιστά τις μητροπόλεις κέντρο ανάπτυξης για όλη την ευρύτερη περιοχή. Σήμερα στην Ευρώπη υπάρχουν περίπου 50 μητροπολιτικές περιοχές με πληθυσμό πάνω από ένα εκατομμύριο κατοίκους. Ανάλογα με το μέγεθος τους και τη λειτουργία τους οι μητροπόλεις αυτές μπορούν να έχουν περιφερειακή, εθνική, ευρωπαϊκή ή ακόμα και παγκόσμια επιρροή, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι ή το Βερολίνο που αποτελούν παγκόσμιους εμπορικούς σταθμούς (Μπάκης & Σκάγιαννης, 2012).

### **3. Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΩΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ: ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ (GLOBAL CITIES)**

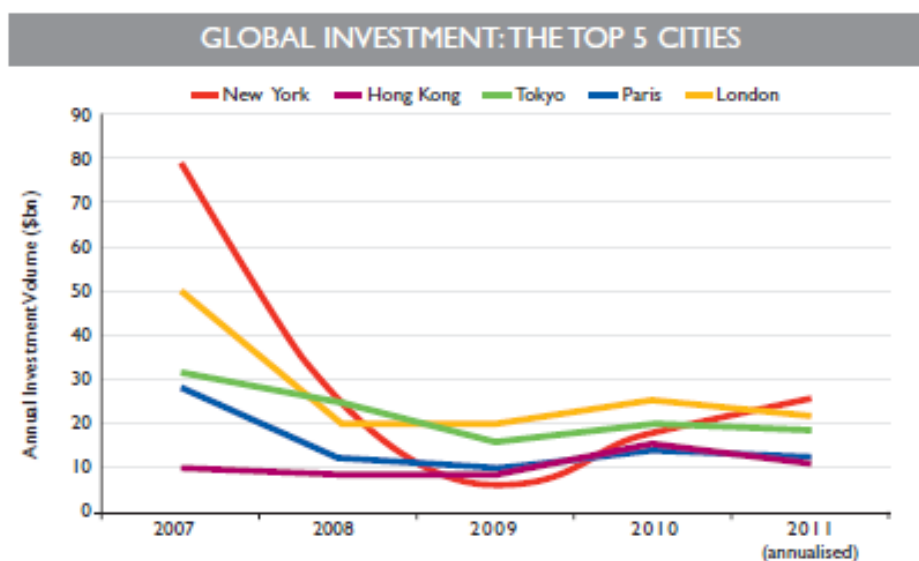
#### **3. 1. Γενικά**

Οι παγκόσμιες πόλεις είχαν ισχυρή ζήτηση και έντονη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών, καθώς ο κίνδυνος για ζημία των επενδυτών μικραίνει, μένοντας πιστοί στο μότο «το μεγαλύτερο σημαίνει και καλύτερο». Για παράδειγμα η Νέα Υόρκη είδε μια αύξηση κατά 165% στις επενδύσεις της για το έτος 2011 - 2012 νικώντας κατά κράτος το Λονδίνο που ήταν ο τελευταίος κάτοχος ενός παρόμοιου ρεκόρ το 2007. Το Λονδίνο, ωστόσο, παραμένει η κορυφαία επιλογή για τους ξένους επενδυτές και με διαφορά πάνω από τον πλησιέστερο ανταγωνιστή του, το Παρίσι.

Και οι πέντε μεγάλες αγορές (Νέα Υόρκη, Χόνγκ Κονγκ, Τόκιο, Παρίσι και Λονδίνο) είναι τώρα πιο σταθερές, μετά από μια επιβράδυνση της δραστηριότητας τους κατά τα προηγούμενα έτη. Όπως ήταν αναμενόμενο, το Τόκιο έχασε επίσης έδαφος μετά τους σεισμούς και την πυρηνική καταστροφή στη Φουκουσίμα, αν και η πτώση ήταν σχετικά μικρή περί της τάξεως του 9% (Cushman & Wakefield, 2011/2012).



**Διάγραμμα 1: Οι πέντε κορυφαίες πόλεις στις παγκόσμιες επενδύσεις**



Πηγή: Cushman & Wakefield 2011/2012

### 3. 2. Η κινητήρια δύναμη των Global Cities

Οι κινητήριες δυνάμεις της ανάπτυξης μιας παγκόσμιας πόλης, είναι θεμελιωδώς συνυφασμένες με βάση το μέγεθος του πληθυσμού ή της ανάπτυξης, κατατάξεις που τονίζουν την κυριαρχία των αναδυόμενων αγορών, ενώ οι κατατάξεις με βάση το οικονομικό μέγεθος ή τον πλούτο αναδεικνύουν τις πιο αναπτυγμένες πόλεις του κόσμου. Αυτή η τάση αλλάζει με την πάροδο του χρόνου και ήδη υπάρχουν ορισμένες αγορές που διασχίζουν το χάσμα μεταξύ αναδυόμενης αγοράς και αναπτυγμένης πόλης. Για παράδειγμα το Τόκιο, η Νέα Υόρκη, το Λος Άντζελες και η Πόλη του Μεξικού, είναι μεγάλες πόλεις σε όλες τις εκφάνσεις τους.

Οι θεμελιώδεις παράγοντες της επιτυχίας της παγκόσμιας πόλης καλύπτουν όλο το φάσμα των παραγόντων πέρα και πάνω από το μέγεθος και τον πλούτο, που κυμαίνεται από τις κλασικές προτεραιότητες για χωροθέτηση των επιχειρήσεων, μέχρι πιο ήπιους παράγοντες όπως η «εικόνα» της πόλης, ο τρόπος ζωής και το κόστος διαβίωσης. Αυτό που βλέπουμε επίσης είναι η σημασία της καλής φήμης και του «brandname» της πόλης. Επίσης πολύ σημαντικός παράγοντας είναι ο ολοένα και πιο σημαντικός ρόλος των επικοινωνιών. Η σύγχρονη τεχνολογία μπορεί να μας δώσει την ελευθερία να εργαστούμε οπουδήποτε, αλλά αυτό εξυπηρετεί,

αναμορφώνει και ίσως οξύνει το ρόλο των πόλεων ως «χωνευτήρι» ιδεών και ανθρώπων, με νικητές εκείνους που έχουν το πυκνότερο δίκτυο δεξιοτήτων, γνώσης και μάθησης, με αποτέλεσμα να κατέχουν και ένα πλουσιότερο σκηνικό πολιτισμού, καινοτομίας και ποιότητας ζωής (Cushman & Wakefield, 2011/2012).

Η συνδεσιμότητα είναι φυσικά περισσότερο σημαντική από ποτέ και συνυφασμένος παράγοντας με το ρόλο που έχει μια πόλη στη διεθνή σκηνή. Έχει ενδιαφέρον όμως να δούμε πώς η εθνική κυριαρχία μιας πόλης είναι σαφώς σημαντική, δίνοντάς της ένα προβάδισμα στην παγκόσμια κατάταξη, η οποία βοηθά να εξηγήσουμε τις ισχυρές θέσεις του Λονδίνου και του Παρισιού στις περισσότερες παγκόσμιες κατατάξεις σε σύγκριση με τις περισσότερες γερμανικές ή ακόμη και αμερικάνικες πόλεις. Ομοίως, το κύρος της Ιαπωνίας μας δείχνει πώς το Τόκυο επικαλείται την κυριαρχία στις εγχώριες χρηματοπιστωτικές αγορές.

Θα πρέπει να τονίσουμε δύο βασικά σημεία, τα οποία είναι τα εξής. Πρώτον, έχει αναδειχθεί μια κυρίαρχη ομάδα που περιλαμβάνει δέκα με δεκαπέντε πόλεις του κόσμου, αλλά μετά από τις πρώτες πέντε έξι θέσεις, η κατάσταση είναι ρευστή και ο ανταγωνισμός είναι ισχυρός. Δεύτερον, υπάρχει μια μεγάλη και αυξανόμενη ομάδα άλλων παγκόσμιων αγορών, αφενός ανταγωνιστικών, αφετέρου συν-λειτουργών σε ένα παγκόσμιο δίκτυο πόλης. Παρατηρώντας πού οδηγούνται οι επιχειρηματικές τάσεις και οι βιομηχανικές αγορές, βλέπουμε σίγουρα ισχυρό ανταγωνισμό, αλλά και μεγαλύτερη αλληλεξάρτηση, με συνδεσιμότητες και διασυνδέσεις με άλλες αγορές - κλειδιά. Από την άποψη του ανταγωνισμού, οι ομάδα που δεσπόζει είναι το λεγόμενο «top 5», δηλαδή το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, το Χονγκ Κονγκ, το Τόκυο και το Παρίσι. Ωστόσο, οι μεγαλύτερες αγορές που αφορούν εταιρική εκπροσώπηση, οικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες, είναι εννέα πόλεις ισχυρές σε όλες τις κατηγορίες στις οποίες περιλαμβάνονται οι πέντε «συνήθεις ύποπτοι», και επίσης η Φρανκφούρτη, το Πεκίνο, το Τορόντο και η Μελβούρνη. Έχει ενδιαφέρον πάντως ότι πόλεις όπως η Σιγκαπούρη, το Σύδνεϋ και η Σαγκάη, ωθήθηκαν ελαφρώς προς τα κάτω και βρέθηκαν εκτός δεκάδας (Cushman & Wakefield, 2011/2012).

Για να κατανοήσουμε τις νικήτριες παγκόσμιες πόλεις στην παγκόσμια κτηματαγορά ακινήτων (real - estate) και το πώς οδηγήθηκαν σε αυτή την επιτυχία τους ως

επενδυτικές και επιχειρηματικές περιοχές, θα συνοψίσουμε παρακάτω τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά τους.

### **3. 3. Τα βασικά χαρακτηριστικά των πόλεων «νικητών»**

- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για επενδύσεις σε ακίνητα.
- Αποτελούν την ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά περιουσιακών επενδύσεων (Property Investment Markets).
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για Retail Investment.
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για επενδύσεις επιχειρήσεων.
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για βιομηχανικές επενδύσεις.
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για επενδύσεις σε ακίνητα.
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για πολύ-οικογενειακές (Multi - Family) επενδύσεις.
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για ξενοδοχειακές επενδύσεις (Hotel Investment).
- Αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για Cross Border επενδύσεις.
- Αποτελούν κορυφαίες αποδόσεις ιδιοκτησίας.
- Αποτελούν κορυφαίες αποδόσεις ιδιοκτησίας ανά τομέα.
- Κατέχουν ακίνητα με Premium αποδόσεις (Cushman & Wakefield, 2011/2012).

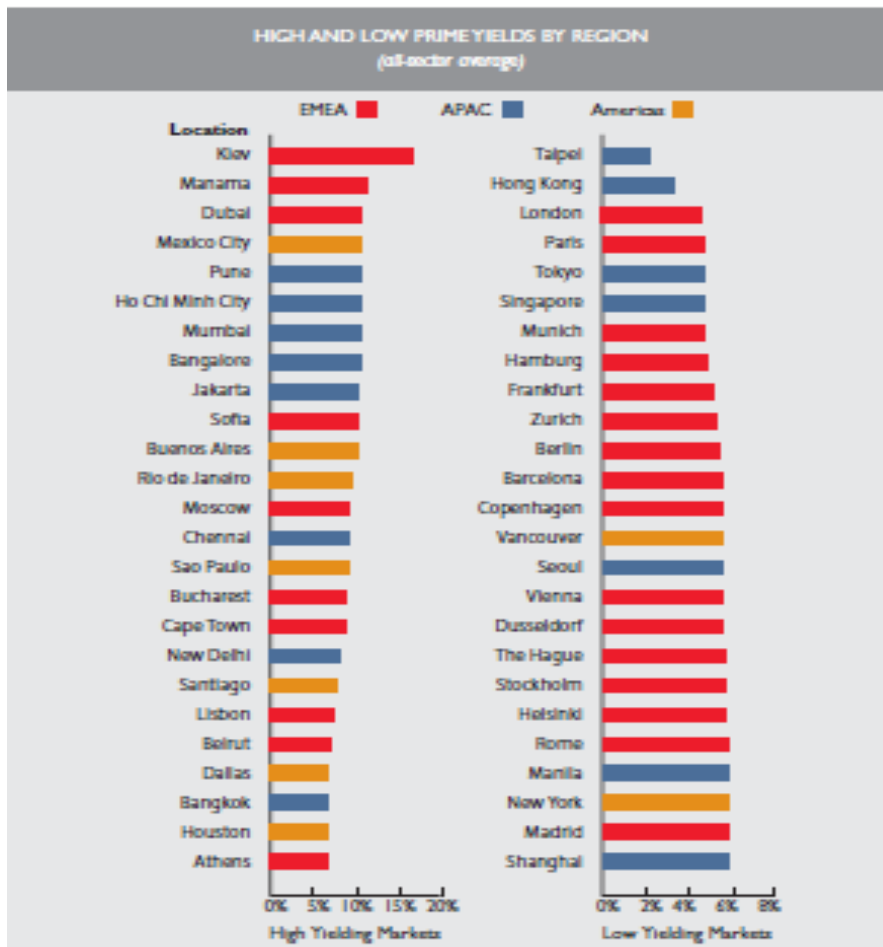
### **3. 4. Τα χαρακτηριστικά που οδηγούν τις πόλεις στην επιτυχία**

- Οι μεγάλες πληθυσμιακά πόλεις.
- Η οικονομική απόδοση.
- Οι αγορές εργασίας υψηλών αποδόσεων.
- Οι μεγαλύτερες αγορές για shopping.
- Οι κορυφαίες πόλεις για τους τουρίστες.
- Οι καλύτεροι προορισμοί για γραφεία στον κόσμο.
- Οι πιο ακριβές πόλεις στον κόσμο.
- Οι κορυφαίες πόλεις για επιχειρήσεις.
- Οι κορυφαίες πόλεις για Ξένες Άμεσες Επενδύσεις.

- Οι κορυφαίες πόλεις για τις Ξένες Άμεσες Επενδύσεις σε ότι αφορά πετρέλαιο, κάρβουνο και φυσικό αέριο.
- Οι κορυφαίες πόλεις σε τεχνολογικά κέντρα, πόλους καινοτομίας και σε δραστηριότητες κλάδων αιχμής (Clusters).
- Τα διεθνή αεροδρόμια με την υψηλότερη δραστηριότητα.
- Οι διεθνείς λιμένες με την υψηλότερη δραστηριότητα.
- Τα εκπαιδευτικά κέντρα (Πανεπιστημιακά και Τεχνολογικά Ιδρύματα κλπ) (Cushman & Wakefield, 2011/2012).

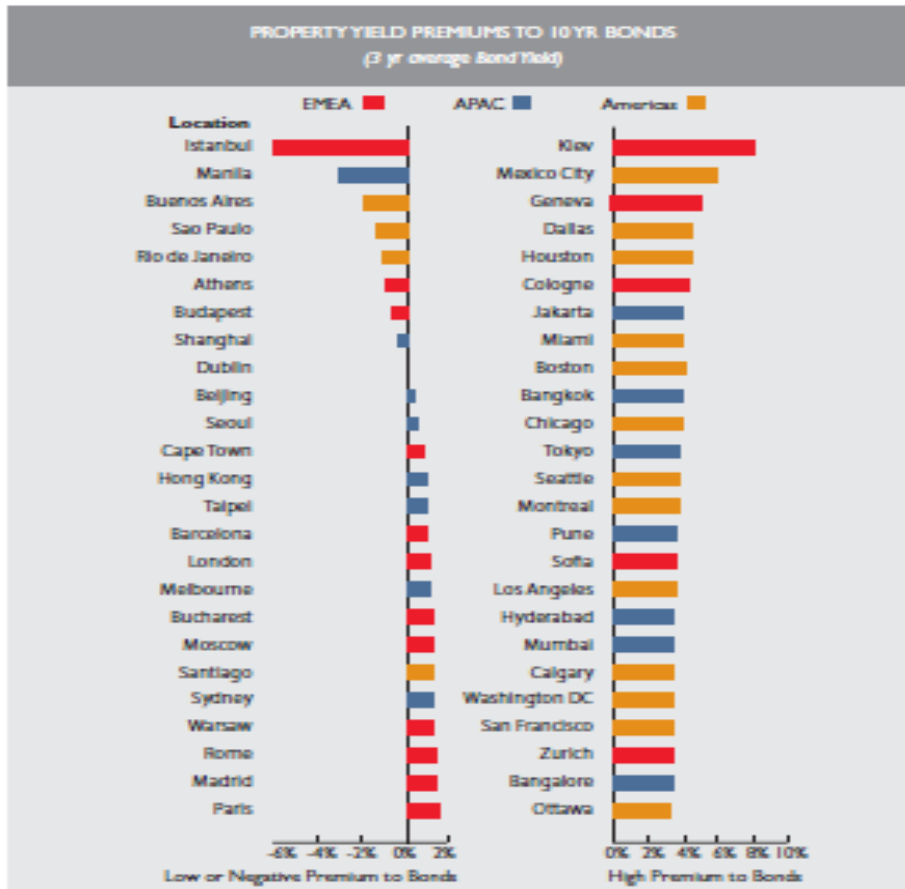
Η Αθήνα απουσιάζει από όλες τις παραπάνω παγκόσμιες ταξινομήσεις που περιλαμβάνουν τις πρώτες εικοσιπέντε πόλεις ανά κατηγορία. Οι μόνες κατηγορίες στις οποίες αναφέρεται είναι οι αποδόσεις ακινήτων, στην οποία βρίσκεται στην 25<sup>η</sup> θέση και οι πριμοδοτήσεις αποδόσεων ακινήτων, στην οποία βρίσκεται στην 6<sup>η</sup> θέση και παρουσιάζονται στα παρακάτω διαγράμματα.

**Διάγραμμα 2: Οι υψηλότερες και χαμηλότερες πρωμοδοτούμενες αποδόσεις ανά περιφέρεια (μέσος όρος όλων των τομέων)**



Πηγή: Cushman & Wakefield 2011/2012

**Διάγραμμα 3: Πριμοδοτήσεις αποδόσεων περιουσίας σε 10ετή ομόλογα (μέσος όρος απόδοσης ανά ομόλογο 3 έτη)**



Πηγή: Cushman & Wakefield 2011/2012

#### 4. ΚΥΡΙΟΙ ΛΟΓΟΙ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΩΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

##### 4. 1. Γενικά

Η πολιτική ανάπτυξη έχει καθιερωθεί ως βασική στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης για τους παρακάτω λόγους. Μέσα από τους πόλους ανάπτυξης δημιουργούνται οικονομίες συγκέντρωσης, οι οποίες αποτελούν ένα αποτελεσματικό μέσο προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης. Η οργάνωση ενός συστήματος αστικών κέντρων είναι ικανό να αντιμετωπίζει τις αρνητικές επιδράσεις των πόλων και την περιφερειακή ανισορροπία. Παράλληλα, η συγκέντρωση των επενδύσεων σε

ορισμένα σημεία – πόλους μπορεί να αυξάνει την αποτελεσματικότητα. Μέσα από αυτή τη διαδικασία διάχυσης της ανάπτυξης ενισχύονται οι προσπάθειες για την ανάπτυξη των πιο καθυστερημένων περιοχών.

#### **4. 2. Οι επιπτώσεις των πόλων ανάπτυξης**

Από την άλλη μεριά υπάρχουν και οι επιπτώσεις που δημιουργούνται από την καθιέρωση των πόλων ανάπτυξης. Πολλές φορές οι ροές πόλωσης ευνοούν τα αποψιλωτικά αποτελέσματα που μπορεί να είναι μεγαλύτερα από τα αποτελέσματα διάχυσης. Μπορούν να εμφανιστούν έντονα δυαδικά φαινόμενα που να αποτρέπουν την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη. Επίσης, η εξασφάλιση της προσφοράς αγαθών σε ολόκληρη την περιφέρεια ευνοεί τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και αυτές με τη σειρά τους ενισχύουν τις κεντρομόλες δυνάμεις. Η σταδιακή ανάπτυξη του πόλου αυξάνει την «κυριαρχία» του σε όλους του τομείς της κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η δημιουργία πόλου σε μία καθυστερημένη περιφέρεια ευνοεί την ανάπτυξη των δικτύων μέσα στον πόλο και τα δίκτυα πρόσβασης σε αυτόν, τα διαπεριφερειακά δίκτυα δηλαδή, με αποτέλεσμα την ακόμα μεγαλύτερη ενίσχυση της πόλωσης. Άρα κατά τη διάρκεια του προγραμματισμού παίζει πολύ σημαντικό ρόλο η σωστή και όχι η λανθασμένη επιλογή πόλων ανάπτυξης.

#### **4. 3. Τα βασικά σημεία της κριτικής της στρατηγικής των πόλων ανάπτυξης σε διεθνές επίπεδο**

Έχουν γίνει αρκετές κριτικές για τους πόλους ανάπτυξης και την στρατηγική τους στο διεθνές επίπεδο. Μερικά συμπεράσματα θα αναλυθούν παρακάτω. Στις αναπτυγμένες χώρες υπάρχει μια αδυναμία στο να επιτευχθεί μια ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, παρά την καθιέρωση συγκροτημένων περιφερειακών πολιτικών, με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται φαινόμενα παγίωσης έντονων δυαδικών και διπολικών φαινομένων. Επίσης, οι περιβάλλουσες περιφέρειες αδυνατούν να απορροφήσουν τις θετικές επιπτώσεις των πόλων ανάπτυξης, με

συνέπεια την υπερίσχυση απομυζητικών φαινομένων που οδηγούν στην έντονη αντίθεση πόλης – υπαίθρου. Τέλος η καθιέρωση του διεθνούς καταμερισμού της εργασίας, στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, διευκόλυνε και προκάλεσε άνισες ανταλλαγές εις βάρος των αναπτυσσόμενων χωρών και περιόρισε τις δυνατότητές τους για αυτοδύναμη και ισόρροπη ανάπτυξη. Μια πιθανή λύση στο παραπάνω πρόβλημα, που θα πρέπει να εξεταστεί, είναι η λεγόμενη ολοκληρωμένη ενδογενής ανάπτυξη. Τα κύρια χαρακτηριστικά της ενδογενούς ανάπτυξης είναι η ενεργοποίηση του τοπικού πληθυσμού και των τοπικών πόρων, που θα χρησιμοποιηθούν στην αναπτυξιακή διαδικασία, σε συνδυασμό με την τοπική επιχειρηματικότητα, την προώθηση των τοπικών προϊόντων, την αξιοποίηση της τοπικής παράδοσης και την πολιτιστική δημιουργία. Όλα τα παραπάνω θα ενισχύσουν τις συμμετοχικές διαδικασίες, τους τοπικούς φορείς στην διαδικασία λήψης αποφάσεων και προγραμματισμού, καθώς και τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης. Τέλος, η ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση του πληθυσμού με γνώμονα την εκπαίδευση και την κατάρτιση, θα ενεργοποιήσει νέα θεσμικά και οικονομικά μέτρα που σκοπό θα έχουν να ενισχύσουν την ολοκληρωμένη ενδογενή ανάπτυξη.

## **5. ΟΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ**

### **5. 1. Το μέγεθος των Μητροπόλεων**

Σύμφωνα με την Έκθεση για την Παγκόσμια Ανάπτυξη (World Bank, 2009), τρεις είναι οι βασικότερες κινητήριες δυνάμεις της οικονομικής συγκέντρωσης και άρα της επακόλουθης αστικοποίησης:

- 1) Η πυκνότητα του οικισμού,**
- 2) Η απόσταση** (π.χ. προσβασιμότητα, μεταφορές και επικοινωνίες),
- 3) Ο διαχωρισμός** (π.χ. σύνορα και άλλοι περιορισμοί για την κινητικότητα).

Οι παράγοντες αυτοί έχουν διαμορφώσει το αστικό δίκτυο στην Ευρώπη, στην παρούσα του μορφή. Τα διάφορα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση του μεγέθους της πόλης και οι σχετικές διαφορές ως προς το μέγεθος, δίνουν μια



ενδιαφέρουσα εικόνα του δικτύου των ευρωπαϊκών μητροπόλεων. Το μέγεθος μιας αστικής περιοχής είναι κρίσιμο διότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την οικονομική δομή και το δυναμικό για την οικονομική ανάπτυξη.

Το μέγεθος μιας μητρόπολης εξαρτάται πολύ από τον τρόπο που ορίζεται η περιοχή. Ωστόσο, οι μητροπόλεις δεν ορίζονται από ομοιογενή κριτήρια. Μάλλον είναι ένας συνδυασμός κριτηρίων που χρησιμοποιείται ιδιαίτερα τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο NUTS<sup>3</sup>, το οποίο υπαγορεύει τα στατιστικά στοιχεία της κάθε μητρόπολης (Laasko & Kostiainen, 2011).

## **5. 2. Οι οικονομικές δομές των Μητροπόλεων**

Κοινό στοιχείο σε όλες σχεδόν τις μεγάλες πόλεις είναι η μεγάλη σημασία του τομέα των υπηρεσιών. Στις μητροπόλεις, το μερίδιο του τομέα των υπηρεσιών της συνολικής απασχόλησης είναι κατά μέσο όρο 80,5%, ενώ στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο τομέας των υπηρεσιών απασχολεί περίπου το 70% του εργατικού δυναμικού. Ένα κοινό χαρακτηριστικό των μητροπόλεων είναι ο μεγάλος ιδιωτικός τομέας παροχής υπηρεσιών. Στον τομέα αυτόν περιλαμβάνονται οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, οι διάφορες επιχειρηματικές υπηρεσίες, η υλικοτεχνική υποδομή, το χονδρικό εμπόριο, το λιανικό εμπόριο, ο τουρισμός, οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες, η εστίαση και η αναψυχή. Οι μητροπόλεις εξάγουν εξειδικευμένες υπηρεσίες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και η κάθε μία αποτελεί μια μεγάλη και πλούσια περιοχή αγοράς από μόνη της (Laasko & Kostiainen, 2011).

---

<sup>3</sup> NUTS: Κοινή ονοματολογία των εδαφικών στατιστικών μονάδων (γαλλικά: *Nomenclature d' Unités Territoriales Statistiques*, αγγλικά: *Nomenclature of Territorial Units for Statistics*) είναι κωδικοί διοικητικής διαίρεσης που χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για στατιστικούς λόγους. Η κωδικοποίηση NUTS χρησιμοποιείται από το 1988 στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο αλλά μόλις το 2003 άρχισε να εμφανίζεται στα κείμενα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

### **5. 3. Παραγωγή και παραγωγικότητα των Μητροπόλεων**

Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) (Gross Valuated Added - GVA) ανά κάτοικο είναι ένας κατά προσέγγιση δείκτης του όγκου της παραγωγής σε σχέση με τον πληθυσμό και την παραγωγικότητα μιας περιοχής. Υπάρχουν πολλές εξηγήσεις για την υψηλή παραγωγικότητα των μητροπόλεων. Οι υψηλής έντασης κεφαλαίου μεταποιητικές επιχειρήσεις και οι υπηρεσίες της γνώσης συνήθως επικεντρώνονται σε μεγάλες περιοχές της πόλης, λόγω των βέλτιστων συνθηκών λειτουργίας. Οι ευκαιρίες για αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό και τη διαθεσιμότητα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, ενισχύονται αποτελεσματικά με τον κατάλληλο συνδυασμό των δικτύων μεταφορών και των επικοινωνιών, χαρακτηριστικά τα οποία αποτελούν τα δυνατά σημεία των μητροπόλεων. Ένας άλλος παράγοντας που εξηγεί την υψηλή παραγωγικότητα είναι ότι η γεωργία, που ουσιαστικά είναι ένας τομέας χαμηλής παραγωγικότητας, είναι συνήθως απύσα (Laasko & Kostianen, 2011).

### **5. 4. Η οικονομική ανάπτυξη των Μητροπόλεων**

Ένα τρέχον ζήτημα στην περιφερειακή οικονομία είναι η διαφορά μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης των μητροπόλεων και των άλλων περιοχών. Ιστορικά, η οικονομική δραστηριότητα μετράται από τις θέσεις εργασίας, την παραγωγή και τον πληθυσμό που είναι συγκεντρωμένος στις πόλεις, ιδιαίτερα στις μεγάλες πόλεις, σε όλη την Ευρώπη. Οι πόλεις παρέχουν ευκαιρίες για οικονομίες κλίμακας στις επιχειρήσεις, καθώς προσελκύουν τις πιο δυναμικές εταιρείες και τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες. Επίσης, στις πόλεις συγκεντρώνονται τομείς που σχετίζονται με έρευνα, ανάπτυξη και άλλους παράγοντες καινοτομίας, οι οποίοι είναι αναγκαίοι για την υψηλής τεχνολογίας μεταποίηση καθώς και για τις εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες.

Σε γενικές γραμμές, στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, η οικονομική δραστηριότητα τείνει να επικεντρώνεται στην μητροπολιτική περιοχή. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ρυθμοί ανάπτυξης στις περιοχές αυτές είναι υψηλότεροι από τον εθνικό μέσο

όρο. Ωστόσο, στις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες, η περιφερειακή ανάπτυξη τείνει να σταθεροποιηθεί όταν η συγκέντρωση και τα εισοδήματα φτάσουν σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο. Ως εκ τούτου, στην μακροπρόθεσμη περίοδο, οι διαφορές στους ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ των μητροπολιτικών περιοχών και των υπολοίπων περιοχών μπορεί να αποδειχθεί ότι είναι αρκετά μικρή (Laasko & Kostiaainen, 2011).

## **5. 5. Τομείς των Μητροπολιτικών λειτουργιών**

Η ανάλυση της διεθνούς και ευρωπαϊκής εμπειρίας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ανεξάρτητα από τον τύπο μητροπολιτικής διακυβέρνησης, οι μητροπολιτικές λειτουργίες εντοπίζονται σε έξι βασικούς τομείς, που συνοψίζονται παρακάτω:

**α) Χωρικός Σχεδιασμός**

**β) Αστική (Οικονομική) Ανάπτυξη**

**γ) Τεχνική Υποδομή / Μεταφορές**

**δ) Περιβάλλον**

**ε) Κοινωνική Πολιτική**

**στ) Πολιτική Προστασίας & Ασφάλειας**

**α) Ο χωρικός σχεδιασμός** αποτελεί αρμοδιότητα των μητροπολιτικών σχηματισμών, ενώ σε αρκετές χώρες ακόμα και ανεξάρτητα από την δημοκρατική νομιμοποίηση του εξουσιαστικού μηχανισμού. Σημαντικό είναι ότι ακόμα και σε χώρες που δεν υφίστανται μητροπολιτική διοίκηση ή αυτοδιοίκηση, εμφανίζονται οργανισμοί με κύρια αρμοδιότητα τον στρατηγικό σχεδιασμό των μητροπολιτικών περιοχών (Χλέπας, Γετίμης & Γεράρδη, n.d.).

**β) Αστική (Οικονομική) Ανάπτυξη**

Η προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης της μητροπολιτικής περιοχής αποτελεί άλλη μια σημαντική αρμοδιότητα των μητροπολιτικών αρχών στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο.

### **γ) Τεχνική Υποδομή / Μεταφορές**

Ανάμεσα στα σημαντικότερα πλεονεκτήματα που προσδοκούνται από την δημιουργία μητροπολιτικού θεσμού αποτελεί η πραγμάτωση της αποτελεσματικότερης παροχής υποδομών και δημόσιων υπηρεσιών (κυρίως υποδομών μεταφορών) σε ολόκληρη την εμβέλεια της μητροπολιτικής περιοχής.

### **δ) Περιβάλλον**

Η περιβαλλοντική πολιτική αποτελεί μαζί με το χωροταξικό σχεδιασμό και τις μεταφορές (αστικές συγκοινωνίες) μία από τις κύριες αρμοδιότητες που αποδίδονται στους μητροπολιτικούς θεσμούς. Σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές (και μη) χώρες αναφέρεται ως γενική μητροπολιτική αρμοδιότητα το περιβάλλον (Αγγλία, Καναδάς, ΗΠΑ, Γαλλία, Γερμανία, Πορτογαλία). Στις περισσότερες από τις μητροπολιτικές αρχές γίνεται αναφορά στην εκπόνηση στρατηγικών μελετών για την αναβάθμιση του δομημένου και ελεύθερου χώρου ή γενικότερα τη βελτίωση του μητροπολιτικού περιβάλλοντος (Χλέπας, Γετίμης & Γεράρδη, n.d.).

### **ε) Κοινωνική Πολιτική**

Στις λιγότερο αποδιδόμενες αρμοδιότητες της μητροπολιτικής αρχής ανήκουν οι αρμοδιότητες της κοινωνικής πολιτικής όπως η υγεία, η οικιστική πολιτική, η εν γένει αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων που θεωρείται ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστούν σε μικρότερο χωρικό επίπεδο. Στις πιο πρόσφατες όμως προσπάθειες δημιουργίας μητροπολιτικών αρχών διαμορφώνεται εντονότερο ενδιαφέρον και για την κοινωνική πολιτική.

### **στ) Αστυνόμευση / Πολιτικές έκτακτης ανάγκης και ασφάλειας**

Σήμερα η αστυνόμευση και οι πολιτικές έκτακτης ανάγκης και ασφάλειας είναι ένας καίριος τομέας πολιτικής (λόγω και της αύξησης των τρομοκρατικών ενεργειών). Οι μητροπολιτικές περιοχές συγκεντρώνουν πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στην πιθανότητα να πληγούν από ανάλογες ενέργειες με άμεσες και δυσμενείς επιπτώσεις. Σε όλο και περισσότερες μητροπολιτικές περιοχές η αστυνόμευση αποτελεί ένα σημείο αιχμής που ο σχεδιασμός και ο συντονισμός της υπάγεται σε ένα ακόμα υψηλότερο επίπεδο από πλευράς διοίκησης (Χλέπας, Γετίμης & Γεράρδη, n.d.).

## **6. ΤΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου απαιτούν τη δημιουργία δυναμικών περιφερειών ανάπτυξης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο της συνολικής ανάπτυξης της Ευρώπης απαιτείται η συμμετοχή των μητροπολιτικών περιοχών. Τα μεγάλα ευρωπαϊκά κέντρα έχουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως οι εξωτερικές οικονομίες, η διαφοροποιημένη προσφορά δημοσίων υπηρεσιών και η μεγάλη αγορά εργασίας. Όλα τα παραπάνω τα καθιστούν κινητήριους μηχανισμούς ανάπτυξης και αναδιάρθρωσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένας υπερεθνικός οικονομικός και θεσμικός χώρος και θεωρείται ένα οικονομικό μπλοκ το οποίο ανταγωνίζεται σε παγκόσμιο επίπεδο άλλα ισχυρά οικονομικά μπλοκ όπως η Β. Αμερική και η Ασία. Σε αυτό το πλαίσιο της διεθνούς ανταγωνιστικότητας οι μητροπολιτικές περιοχές και οι μεγάλες πόλεις αποτελούν παράγοντες μιας δυναμικής οικονομίας, μέσα από την συγκέντρωση υπηρεσιών έντασης γνώσης και βιομηχανικών δραστηριοτήτων έντασης έρευνας. Η δημιουργία συμπλεγμάτων (Clusters) αυξάνει την οικονομική παραγωγικότητα και την καινοτομική ικανότητα των αστικών οικονομικών περιφερειών (Μπάκης & Σκάγιαννης, 2012).

## **7. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**

Το 2011 η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με θέμα: «Μητροπολιτικές περιοχές και πόλεις – περιφέρειες στη στρατηγική “Ευρώπη 2020”». Το αρμόδιο τμήμα «Οικονομική και Νομισματική Ένωση, Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή» στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του το ίδιο έτος. Τα κυριότερα συμπεράσματα και οι συστάσεις έχουν ως εξής: Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει το γεγονός ότι τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Συμβούλιο, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Επιτροπή των Περιφερειών) αναγνωρίζουν, στο πλαίσιο της Εδαφικής ατζέντας για το 2020, ολοένα και περισσότερο την πρόοδο των ευρωπαϊκών μητροπολιτικών κέντρων.

Η έννοια της μητροπολιτικής περιοχής δεν εξαντλείται σε αυτή της μεγαλούπολης. Η ΕΟΚΕ προκρίνει μια προοδευτική πρόταση για την αστική αναγέννηση και την ανάδειξη βιώσιμων και ανταγωνιστικών μητροπολιτικών περιοχών στον 21ο αιώνα. Αποστολή της επιχειρησιακής ομάδας θα είναι να δημιουργήσει ένα μακρόπνοο όραμα για τις ευρωπαϊκές Μητροπόλεις, το οποίο θα περιλαμβάνει τα εθνικά σύνορα. Το εν λόγω πρόγραμμα θα πρέπει να υποστηριχθεί από διεξοδικές αναλύσεις των σημερινών τάσεων, βάσει των στατιστικών της Eurostat, στοιχείων και μελετών του Δικτυακού Παρατηρητηρίου της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας (ESPON) και άλλων φορέων. Η Συνθήκη της Λισσαβόνας και η στρατηγική «Ευρώπη 2020» θα επιφέρουν μεταξύ άλλων και αλλαγές στον τρόπο διακυβέρνησης. Η πολιτική για τις μητροπολιτικές περιοχές αποτελεί συνιστώσα της ευρωπαϊκής, εθνικής, περιφερειακής και τοπικής πολιτικής (Iersel, 2011).

Στις μέρες μας είναι αδιαμφισβήτητη και σαφής η σημασία των μητροπολιτικών περιοχών. Ο Ο.Ο.Σ.Α. και η Παγκόσμια Τράπεζα αναλύουν τις παγκόσμιες τάσεις και εξελίξεις όσον αφορά τις μητροπολιτικές περιοχές με ενδελεχή έρευνα. Ωστόσο, επικρατεί ακόμα μεγάλη σύγχυση ως προς τον τρόπο αντιμετώπισης του θέματος σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, άλλα και σε εθνικό. Αυτό οφείλεται κυρίως σε προβλήματα που αφορούν στον τρόπο διοίκησης, στην οικείωση με το ζήτημα, αλλά και στον ετερόκλητο χαρακτήρα των προτεινόμενων λύσεων (Iersel, 2011).

## **8. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΝ**

Η DATAR<sup>4</sup>, με βάση μια ιεραρχική ταξινόμηση που περιλαμβάνει 25 δείκτες, προχώρησε σε ταξινόμηση των ευρωπαϊκών μητροπόλεων προσδιορίζοντας έτσι 12 διαφορετικούς τύπους μητροπόλεων, που περιλαμβάνονται στον παρακάτω πίνακα:

---

<sup>4</sup> Η Διυπουργική Αντιπροσωπεία Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ελκυστικότητας (DATAR - Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) είναι ένας Γαλλικός διοικητικός οργανισμός που εργάζεται για το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης της Γαλλίας. Εφαρμόζει αποφάσεις που λαμβάνονται από την διυπουργική επιτροπή προγραμματισμού και ανάπτυξης (CIADT). Δημιουργήθηκε το 1963 από την κυβέρνηση του Georges Pompidou.

**Πίνακας Α: Ταξινόμηση των ευρωπαϊκών Μητροπόλεων**

ΤΥΠΟΣ 1	ΤΥΠΟΣ 2	ΤΥΠΟΣ 3	ΤΥΠΟΙ 4 ΕΩΣ 12
Μείζονες Μητροπόλεις (Παρίσι, Λονδίνο)	Ευρωπαϊκή Πρωτεύουσα (Βρυξέλλες)	Κύριες Μητροπόλεις (20 Μητροπόλεις, μεταξύ των οποίων Βερολίνο, Μαδρίτη, Μόναχο, Μιλάνο, Άμστερνταμ και Αθήνα)	«Εξειδικευμένες» Μητροπόλεις (όπως βιομηχανικές, πανεπιστημιακές, εμπορικές, τουριστικές κλπ)

Πηγή: DATAR

Οι Μητροπόλεις Τύπου 3 είναι ευρωπαϊκού ή/και διεθνούς επιπέδου για ορισμένες λειτουργίες και είναι μεγάλου μεγέθους διοικητικές ή/και οικονομικές εθνικές πρωτεύουσες. Ουσιαστικά πρόκειται για μεγάλα αστικά κέντρα με μέσο πληθυσμό περίπου τους 3 εκατομμύρια κατοίκους και με μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ υψηλότερο από τις υπόλοιπες αστικές περιοχές. Ακόμα, κατέχουν ισχυρή θέση στους κόμβους μεταφορών όλου του ευρωπαϊκού χώρου, στον τομέα των υπηρεσιών αιχμής και στις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, όπως επίσης και στην εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων. Πολύ σημαντικό παράγοντα αποτελεί το γεγονός ότι παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα σε τομείς που αφορούν εκθέσεις, συνέδρια, πολιτιστικές - δημιουργικές δραστηριότητες αλλά και στον τουρισμό (Παπαδασκαλόπουλος, 2013).

Οι παραπάνω Τύποι Μητροπόλεων αναφέρονται σε δραστηριότητες που μπορούν να αφορούν:

- 1) Μεταφορές:** Οι μεταφορές μπορούν να είναι είτε θαλάσσιες, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην αξιοποίηση επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και στην αξιοποίηση λιμένων, είτε οδικές, είτε εναέριας, είτε σιδηροδρομικές.
- 2) Επιχειρήσεων:** Τέτοιες δραστηριότητες αφορούν χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, διοίκηση επιχειρήσεων, επιχειρήσεις αιχμής κλπ.
- 3) Πανεπιστημιακές:** Όπως οι μεταπτυχιακές σπουδές, η έρευνα – ανάπτυξη και καινοτομία, τα επιστημονικά πάρκα, γενικότερα η Ανώτατη Εκπαίδευση κλπ.

- 4) **Υπηρεσιών:** Υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, υπηρεσίες μεταφορών, εκπαίδευσης, υγείας, καθώς και κοινωνικές υπηρεσίες.
- 5) **Βιομηχανικές:** Δηλαδή έδρες βιομηχανικών επιχειρήσεων με αποκεντρωμένες βιομηχανικές μονάδες, ΒΕΠΕ, μητροπόλεις με κλαδική εξειδίκευση.
- 6) **Τουριστικές:** Όπως υποδομές και υπηρεσίες φιλοξενίας και εστίασης, τουρισμός πόλης, πολιτιστικός τουρισμός, θαλάσσιος τουρισμός, ειδικές μορφές τουρισμού κλπ.
- 7) **Εμπορικές:** Όπως εμπορικά κέντρα, εμπορευματικά πάρκα, logistics.
- 8) **Αγροτικές**
- 9) **Εξορυκτικές**

Παράλληλα, μια πόλη ή περιοχή επίσης χαρακτηρίζεται μητροπολιτική όταν έχει τα περισσότερα από τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- 1) **Διεθνής προτεραιότητα στην αναφορά του ονόματος.** Για παράδειγμα, κάποιος θα έλεγε «Λονδίνο», όχι «Λονδίνο, Αγγλία».
- 2) **Ενεργή επιρροή και συμμετοχή στα διεθνή γεγονότα και τις παγκόσμιες υποθέσεις,** παραδείγματος χάριν, η πόλη της Νέας Υόρκης είναι η έδρα των Ηνωμένων Εθνών και περιέχει συνεπώς μια μεγάλη πλειοψηφία των μόνιμων αποστολών στα Ηνωμένα Έθνη.
- 3) **Έναν αρκετά μεγάλο πληθυσμό** (το κέντρο μιας μητροπολιτικής περιοχής έχει πληθυσμό τουλάχιστον ένα εκατομμύριο, ενώ συνήθως αποτελείται από αρκετά εκατομμύρια κατοίκους).
- 4) **Έναν σημαντικό διεθνή αερολιμένα** που χρησιμοποιείται από πολλές διεθνείς αεροπορικές εταιρίες για ανταποκρίσεις πτήσεων.
- 5) **Ένα προηγμένο σύστημα μεταφορών** που περιλαμβάνει διάφορους αυτοκινητόδρομους ή/και ένα μεγάλο δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς που προσφέρει πολλαπλούς τρόπους μεταφοράς όπως μετρό, ηλεκτρικός σιδηρόδρομος, προαστιακός σιδηρόδρομος, ferry boats, λεωφορεία κλπ.
- 6) **Διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς, κεντρικά πολυεθνικών εταιριών και χρηματιστήρια** που έχουν επιρροή στην ευρωπαϊκή και στην παγκόσμια οικονομία.
- 7) **Προηγμένη υποδομή επικοινωνίας** στην οποία στηρίζονται οι σύγχρονες πολυεθνικές εταιρίες, όπως δίκτυο Wi-Fi, κινητή τηλεφωνία, ευρυζωνικό internet και άλλης μορφής σύγχρονες επικοινωνίες.
- 8) **Παγκόσμιας επιρροής πολιτιστικοί οργανισμοί,** όπως μουσεία και πανεπιστήμια.



9) **Ισχυρά και επιδραστικά ΜΜΕ παγκόσμιας εμβέλειας**, όπως το BBC, Reuters, *New York Times*, *The Times*, Agence France-Presse κλπ.

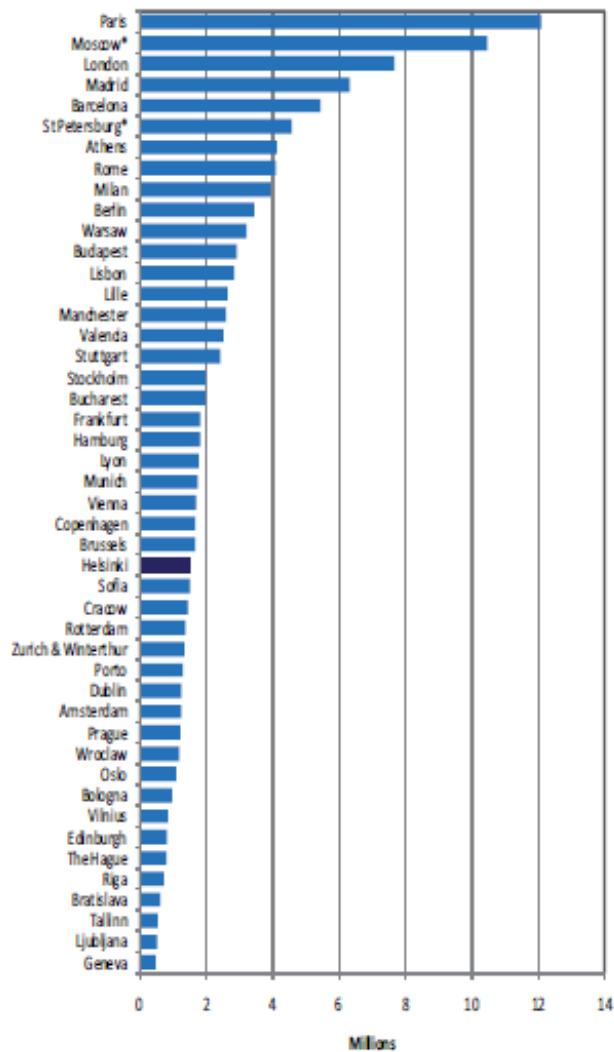
10) **Μια ισχυρή αθλητική κοινότητα**, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών αθλητικών εγκαταστάσεων, ομάδων που αγωνίζονται στο ανώτερο εθνικό επίπεδο, και της δυνατότητας να φιλοξενήσει διεθνή αθλητικά γεγονότα, όπως τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, τη διοργάνωση για το Παγκόσμιο Κύπελλο Ποδοσφαίρου κλπ.

## **9. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ**

### **9. 1. Ο πληθυσμός των Μητροπόλεων**

Η κατανομή του μεγέθους των μητροπόλεων συνοψίζει μια σημαντική διάσταση του Ευρωπαϊκού αστικού δικτύου, το οποίο είναι κατασκευασμένο από πόλεις με μεγάλο μέγεθος. Το μέγεθος μιας μητρόπολης εξαρτάται σε μεγάλο με τον πληθυσμό της πόλης. Ο πληθυσμός είναι το πιο κοινό μέτρο μεγέθους των αστικών περιοχών. Έτσι λοιπόν το Παρίσι (Île-de-France), με 12,1 εκατομμύρια κατοίκους, είναι η μεγαλύτερη μητρόπολη στην Ευρώπη και η Μόσχα, με πληθυσμό 10,5 εκατομμύρια κατοίκους είναι στη 2<sup>η</sup> θέση. Το Λονδίνο, με 7,7 εκατομμύρια κατοίκους, κατέχει την 3<sup>η</sup> θέση. Ακολουθούν η Μαδρίτη με 6,3 εκατομμύρια κατοίκους, η Βαρκελώνη με 5,4 εκατομμύρια κατοίκους και η Αγία Πετρούπολη με 4,6 εκατομμύρια κατοίκους. Η Αθήνα εδώ βρίσκεται στην 7<sup>η</sup> θέση με πληθυσμό λίγο πάνω από τους 4 εκατομμύρια κατοίκους, ενώ ακολουθεί η Ρώμη με 4 εκατομμύρια και το Μιλάνο με 3,9 εκατομμύρια κατοίκους (Laasko & Kostiainen, 2011).

**Διάγραμμα 4: Ο πληθυσμός των Ευρωπαϊκών μητροπόλεων (σε εκατομμύρια)**



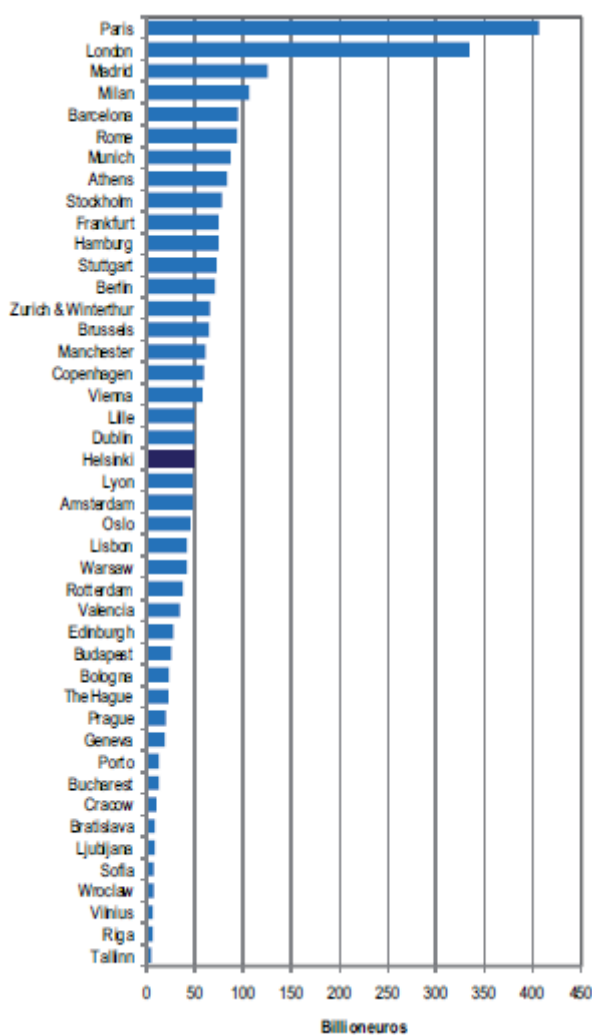
Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

## 9. 2. Ο όγκος της παραγωγής

Ένα άλλο κριτήριο με το οποίο μπορεί να συγκριθεί το μέγεθος των αστικών περιοχών είναι ο όγκος της παραγωγής. Η κατάταξη των ευρωπαϊκών μητροπόλεων όπως διαμορφώθηκε με βάση τη μέτρηση της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, εν συντομία ΑΠΑ, αποκαλύπτει μια διαφορετική εικόνα από εκείνη του πληθυσμού.

Το φάσμα των μεγεθών των μητροπόλεων είναι σχετικά πολύ ευρύτερο όταν μετράται με βάση την παραγωγή και όχι με βάση τον πληθυσμό. Και πάλι, το Παρίσι είναι στην κορυφή της λίστας, αλλά η διαφορά του μεγέθους μεταξύ του Παρισιού και των μικρότερων πόλεων είναι σημαντικά μεγαλύτερη κατά τη σύγκριση του όγκου της παραγωγής από ότι κατά τη σύγκριση των μεγεθών του πληθυσμού. Η Αθήνα βρίσκεται στην 8<sup>η</sup> θέση της κατάταξης (Laasko & Kostiainen, 2011).

**Διάγραμμα 5: Η ΑΠΑ των Μητροπόλεων για το 2009 (σε δις ευρώ)**



Πηγή: Laasko & Kostiainen 2011

### 9. 3. Οι οικονομικές δομές και η σημασία του τομέα των υπηρεσιών

Το κοινό χαρακτηριστικό σε σχεδόν όλες τις μεγάλες πόλεις είναι ο μεγάλος ρόλος του τομέα των υπηρεσιών. Στις περισσότερες μητροπόλεις ο τομέας των υπηρεσιών κατέχει το εργασιακό δυναμικό σε ποσοστό σχεδόν στο 80,5%. Στο σύνολο της Ευρώπης των 27 χωρών ο τομέας των υπηρεσιών απασχολεί περίπου το 70% του εργατικού δυναμικού.

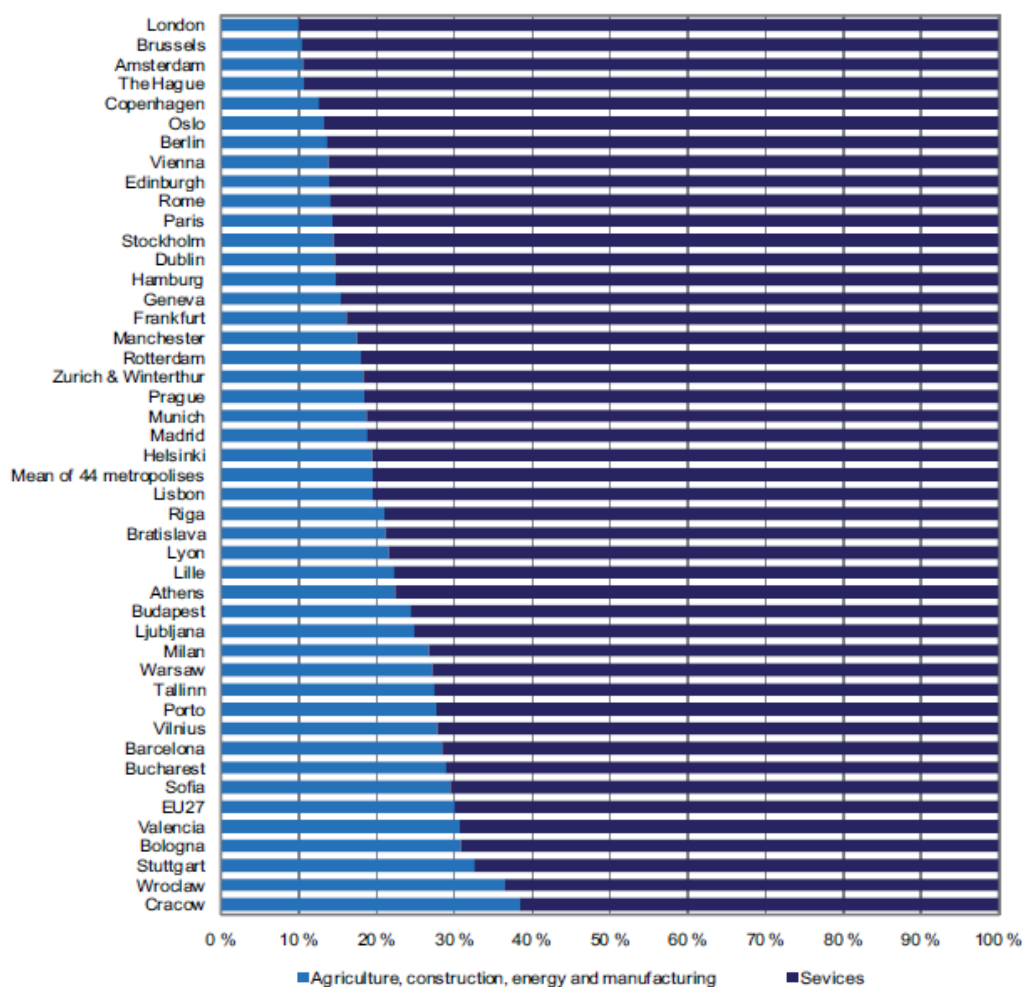
Ωστόσο, αν κοιτάξουμε το αντίστοιχο μερίδιο της απασχόλησης του τομέα των υπηρεσιών σε κάθε μία από τις μητροπόλεις, βλέπουμε σημαντική διακύμανση. Η επικρατέστερη πόλη αυτού του τομέα είναι το Λονδίνο, οι Βρυξέλλες, το Άμστερνταμ και η Χάγη. Σε κάθε μία από αυτές, το μερίδιο απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών είναι περίπου στο 90%. Στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, το μερίδιο απασχόλησης στον τομέα αυτόν κατέχουν η Κοπεγχάγη, το Όσλο, το Βερολίνο, η Στοκχόλμη και το Αμβούργο που βρίσκονται μεταξύ του 85% και 87%, ενώ στο Ελσίνκι είναι περίπου στο 81% και στη Ρίγα στο 79%. Αντίθετα, στη Βαρσοβία, το Βίλνιους και το Ταλίν, τα μερίδια κυμαίνονται στο 72% με 73% και έτσι οι πόλεις αυτές εξακολουθούν να είναι σημαντικά λιγότερο προσανατολισμένες στην παροχή υπηρεσιών. Το ποσοστό απασχολούμενων στον τομέα των υπηρεσιών για την Αθήνα βρίσκεται στο 77%, με το υπόλοιπο 23% να απασχολείται κυρίως στη γεωργία, τις κατασκευές, την ενέργεια και τη μεταποίηση (Laasko & Kostiainen, 2011).

Παράλληλα, ένα κοινό χαρακτηριστικό των μητροπόλεων είναι ο μεγάλος ιδιωτικός τομέας παροχής υπηρεσιών. Τέτοιοι τομείς τυπικά περιλαμβάνουν συγκεντρώσεις οικονομικών υπηρεσιών, διάφορες υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, logistics, χονδρικό εμπόριο και διαφοροποιημένο λιανικό εμπόριο. Επίσης περιλαμβάνει τον τουρισμό και κατά συνέπεια τις συναφείς ξενοδοχειακές μονάδες, καθώς και τις υπηρεσίες εστίασης και ψυχαγωγίας. Οι μητροπόλεις εξάγουν εξειδικευμένες υπηρεσίες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, αλλά και η καθεμία αποτελεί μια μεγάλη και πλούσια αγορά στην ευρύτερη τοπική περιοχή από μόνη της.

Σε αντίθεση με τις υπηρεσίες της αγοράς, υπάρχει και ο τομέας της μη-αγοράς, όπου κυριαρχούν η δημόσια διοίκηση και οι δημόσιες υπηρεσίες. Όπως θα περίμενε κανείς,

οι κεφαλαιακές πόλεις των μεγάλων χωρών θα είχαν περισσότερα άτομα που απασχολούνται στον δημόσιο τομέα λόγω των συγκεντρώσεων των λειτουργιών της κεντρικής κυβέρνησης και των συναφών δραστηριοτήτων. Αυτό σαφώς φαίνεται στην οικονομική δομή πόλεων όπως η Ρώμη και το Βερολίνο. Από την άλλη μεριά, δήμοι όπως το Ελσίνκι και άλλες μητροπολιτικές περιοχές σε άλλες Σκανδιναβικές πρωτεύουσες, δίνουν πολύ μεγαλύτερο βάρος στην παροχή τοπικής εκπαίδευσης και στην κοινωνική παροχή υπηρεσιών υγείας από ότι δίνουν οι εθνικές τους κυβερνήσεις. Ως αποτέλεσμα, οι δήμοι έχουν σημαντικές συγκεντρώσεις εργαζομένων στο δημόσιο τομέα σε σχέση με τις εθνικές δημόσιες διοικήσεις τους.

**Διάγραμμα 6: Ποσοστά απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών των Μητροπόλεων για το 2009**



Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

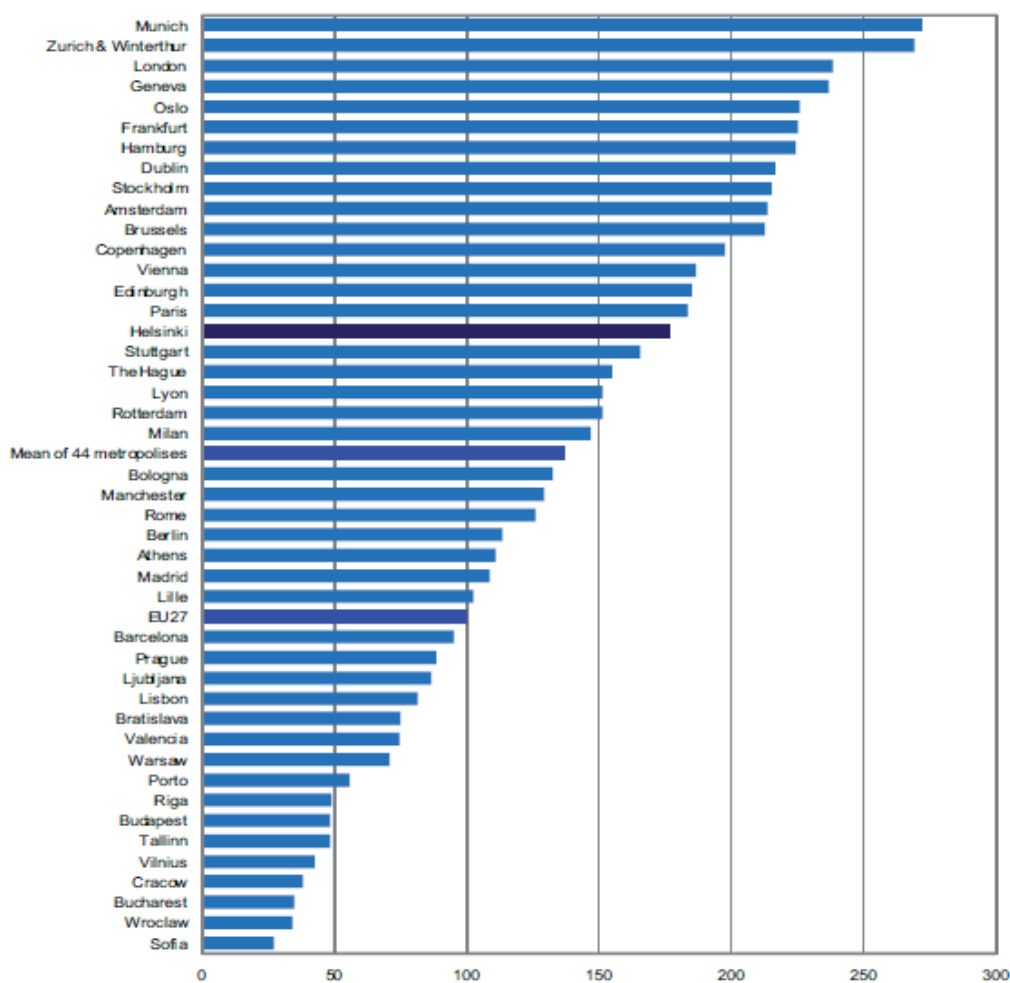
Η μεταποίηση παίζει ακόμα έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην οικονομία πολλών ευρωπαϊκών μητροπολιτικών περιοχών, καθώς απασχολεί μεγάλο ποσοστό εργατικού δυναμικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι μερικές μεταποιητικές πόλεις είναι ανάμεσα στις πιο δυναμικές και οικονομικά εύρωστες μητροπόλεις της Ευρώπης, σε αντίθεση με άλλες πιο βιομηχανοποιημένες μητροπόλεις (Laasko & Kostianen 2011).

#### **9. 4. Παραγωγή και παραγωγικότητα**

Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία, εν συντομία ΑΠΑ, ανά κάτοικο αποτελεί μια ένδειξη του όγκου της παραγωγής σε σχέση με τον πληθυσμό και την παραγωγικότητα μιας περιοχής. Ο υπολογισμός της ΑΠΑ βασίζεται σε περιφερειακές λογιστικές μετρήσεις καθώς και στην εθνική λογιστική καταγραφή κάθε χώρας. Σε γενικές γραμμές, ανάλογα με το πώς ορίζουμε μια περιφέρεια μπορεί να επηρεαστούν τα επίπεδα της κατά κεφαλήν ΑΠΑ, επειδή η παραγωγή είναι συνήθως πιο συμπυκνωμένη στον πυρήνα μιας αστικής περιοχής από ό, τι είναι ο πληθυσμός. Η μέση κατά κεφαλήν ΑΠΑ στις μητροπόλεις είναι 37% υψηλότερη τη μέση τιμή των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποδεικνύοντας έτσι ότι οι μητροπόλεις είναι πλούσιες και περισσότερο παραγωγικές περιοχές από τις 27 χώρες στο σύνολό τους. Το ένα τρίτο της συνολικής ΑΠΑ στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης παράγεται στις μητροπολιτικές περιφέρειες, έστω και αν το αντίστοιχο μερίδιό του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι στο ένα τέταρτο. Υπάρχουν πολλές εξηγήσεις για την υψηλή παραγωγικότητα των μητροπόλεων. Τόσο οι εντάσεως-κεφαλαίου επιχειρήσεις και οι εντάσεως-γνώσης υπηρεσίες που παρέχουν συνήθως, επικεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στις περιοχές της πόλης, λόγω της βέλτιστης λειτουργίας των συνθηκών. Οι ευκαιρίες για την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό και τη διαθεσιμότητα τις ειδικευμένης εργασίας, ενισχύεται από τις εύκολες μεταφορές, τις γρήγορες μετακινήσεις και τα σύγχρονα δίκτυα επικοινωνίας. Όλα τα παραπάνω αποτελούν πλεονεκτήματα των μητροπόλεων. Άλλος συντελεστής που αντιπροσωπεύει την υψηλή παραγωγικότητα είναι ότι η γεωργία, ουσιαστικά ένας τομέας χαμηλής παραγωγικότητας, απουσιάζει συνήθως παντελώς.

Το Μόναχο, το 2009 είχε την υψηλότερη κατά κεφαλήν ΑΠΑ ανάμεσα σε όλες τις υπόλοιπες μητροπόλεις, σχεδόν τρεις φορές υψηλότερα από τη μέση τιμή των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επόμενες μητροπόλεις στην κατάταξη είναι η Ζυρίχη, το Λονδίνο, η Γενεύη και το Όσλο, ακολουθούμενο από τη Φρανκφούρτη, το Αμβούργο, το Δουβλίνο, τη Στοκχόλμη και το Άμστερνταμ. Η Αθήνα βρίσκεται στην 27<sup>η</sup> θέση της κατάταξης κάτω από το Βερολίνο και πάνω από τη Μαδρίτη (Laasko & Kostiainen, 2011).

**Διάγραμμα 7: Η κατά κεφαλήν ΑΠΑ (σε ευρώ) στις Μητροπόλεις για το 2009**



Πηγή: Laasko & Kostiainen 2011

Ένας από τους κύριους παράγοντες που εξηγεί τις διαφορές στην κατά κεφαλήν ΑΠΑ μεταξύ των μητροπόλεων είναι η εθνική κατά κεφαλήν ΑΠΑ. Σε γενικές γραμμές, υπάρχει μια ισχυρή συσχέτιση μεταξύ της κατά κεφαλήν ΑΠΑ της πόλης και της

εθνικής κατά κεφαλήν ΑΠΑ. Αυτό είναι φυσικό γιατί συνήθως η οικονομική δομή και η επίδοση μιας χώρας είναι στενά συνυφασμένη με εκείνη των μεγάλων της μητροπόλεων. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, συνήθως το 30% με 40% της εθνικής ΑΠΑ παράγεται στην περιοχή της πρωτεύουσας και των άλλων μεγάλων μητροπόλεων. Την ίδια στιγμή, σχεδόν το σύνολο των μητροπολιτικών περιφερειών είναι πιο παραγωγικό από τις αντίστοιχες χώρες τους. Με άλλα λόγια, η κατά κεφαλήν ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε αγαθά και υπηρεσίες που παράγεται στις περιοχές αυτές είναι μεγαλύτερη από ότι των χωρών τους συνολικά. Μόνο στις μητροπόλεις που βρίσκονται στην ανατολική Γερμανία και σε μερικές πόλεις στην Ιταλία, τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γαλλία η κατά κεφαλήν ΑΠΑ είναι χαμηλότερη από ό, τι στη χώρα ως σύνολο. Ωστόσο, η κατά κεφαλήν ΑΠΑ δεν αντικατοπτρίζει άμεσα και την κατάσταση ευημερίας των κατοίκων, καθώς αυτήν την διαμορφώνουν και άλλοι παράγοντες όπως η γενική πολιτική, κοινωνική και οικονομική σταθερότητα, το σύστημα υγείας, η κουλτούρα, το περιβάλλον, η εκπαίδευση, το προσδόκιμο ζωής και οι υποδομές (Laasko & Kostiainen, 2011).

### **9. 5. Οικονομική ανάπτυξη των Μητροπόλεων**

Ένα επίκαιρο θέμα στα περιφερειακά οικονομικά (regional economics) είναι η διαφορά μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης των μητροπόλεων σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές. Γενικά, η οικονομική δραστηριότητα μετράται σε όρους παραγωγής και θέσεων εργασίας. Βλέπουμε επίσης ότι ο πληθυσμός έχει συγκεντρωθεί στις πόλεις, ειδικά στις μεγάλες πόλεις, σε όλη Ευρώπη. Οι πόλεις παρέχουν ευκαιρίες για οικονομίες κλίμακας και άλλα οφέλη κυρίως για τις επιχειρήσεις, και έτσι προσελκύουν τις πιο δυναμικές εταιρείες και τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες. Επίσης, οι πόλεις έχουν συγκεντρώσει έρευνα και ανάπτυξης καθώς και συγκεντρώσεις που αφορούν καινοτομία που θα χρησιμοποιηθεί στην μεταποιητική βιομηχανία υψηλής τεχνολογίας και στις εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες. Ωστόσο, η οικονομική ανάπτυξη στις μητροπολιτικές περιοχές είναι ετερογενής. Σε γενικές γραμμές, στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες η οικονομική δραστηριότητα τείνει να συγκεντρώνεται σε μητροπολιτικές περιφέρειες, ιδιαίτερα στην περιοχή της πρωτεύουσας και κατά



συνέπεια μπορεί οι ρυθμοί ανάπτυξης στις περιοχές αυτές να είναι υψηλότεροι από τον εθνικό μέσο όρο. Ωστόσο, στις πιο ανεπτυγμένες χώρες η περιφερειακή ανάπτυξη τείνει να σταθεροποιείται όταν η συγκέντρωση και τα εισοδήματα φτάσουν σε ένα ορισμένο επίπεδο. Ως εκ τούτου, στη μακροχρόνια περίοδο, οι διαφορές στους ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ των μητροπολιτικών περιοχών και των άλλων περιφερειών μπορεί να είναι αρκετά μικρές.

#### **9. 6. Οι οικονομικές εξελίξεις στις Μητροπόλεις πριν από την ύφεση (2004-2008)**

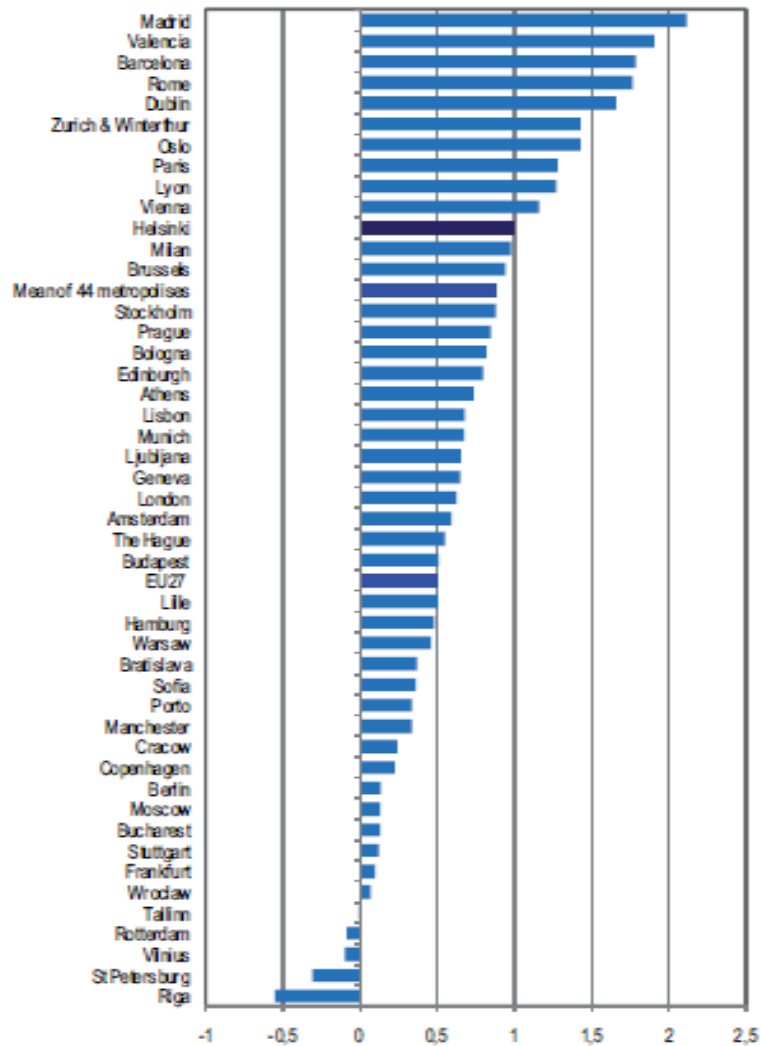
Σε γενικές γραμμές, η οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκε σταθερά κατά την περίοδο 2004-2008 σε σχέση με τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 2000, όταν η Ευρώπη υπέφερε από τις συνέπειες της παγκόσμιας κατάρρευσης των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών. Η ΑΠΑ της Ευρώπης των 27 χωρών αυξήθηκε κατά 2,3% ετησίως από το 2003 στο 2008, σε σύγκριση με 1,5% ετησίως από 2000-2003. Ωστόσο, αυτός ο ρυθμός αύξησης του 2,3% ήταν πολύ πίσω σε σχέση με τη μέση αύξηση του ποσοστού των ΗΠΑ ή της Ασίας. Ο ρυθμός ανάπτυξης των μητροπόλεων ήταν ταχύτερος από εκείνον των άλλων περιοχών σε σχέση με τον πληθυσμό, την απασχόληση και την παραγωγή. Η μεταβολή του πληθυσμού σε μια συγκεκριμένη περιοχή και σε μια δεδομένη χρονική στιγμή βασίζεται σε ένα συνδυασμό της καθαρής μετανάστευσης και της φυσικής αλλαγής του πληθυσμού, δηλαδή της καθαρής διαφοράς μεταξύ των γεννήσεων και των θανάτων. Έρευνα δείχνει ότι η καθαρή μετανάστευση εξαρτάται με την τοπική εργασιακή παράδοση σε συνδυασμό με τη ζήτηση για εργατικό δυναμικό, η οποία συσχετίζεται με πολλούς άλλους περιφερειακούς παράγοντες, όπως επίσης και με τις ατομικές επιλογές των ανθρώπων. Οι αλλαγές στη φυσική κίνηση του πληθυσμού αλλάζουν από διαφοροποιήσεις στην ηλικιακή δομή του πληθυσμού σε συνδυασμό με τα ποσοστά θνησιμότητας που αφορούν την ηλικία και το φύλο. Σημαντικός παράγοντας επίσης είναι και ποσοστά γονιμότητας σε διάφορες ηλικίες.

Το παρακάτω διάγραμμα μας δείχνει ότι ο πληθυσμός στις μητροπόλεις αυξήθηκε με ταχύτερο ρυθμό (περίπου 0,9% ετησίως) από ό, τι ο μέσος όρος των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (0,5% ετησίως) κατά τη διάρκεια της περιόδου 2004-2008. Η

αύξηση του πληθυσμού ήταν ταχύτερη στη Μαδρίτη (2,1% ετησίως), στη Βαλένθια (1,9% ετησίως), τη Βαρκελώνη και τη Ρώμη (1,8% ετησίως), ακολουθούμενη από το Δουβλίνο, τη Ζυρίχη, το Όσλο, το Παρίσι και τη Λυών (που κυμαίνονται από 1,7 έως 1,2% ετησίως). Στην Αθήνα παρατηρήθηκε μια αύξηση του πληθυσμού της τάξης του 0,75% κατά την περίοδο 2004-2008.

Η συνολική εικόνα του πληθυσμού των μητροπόλεων στα πέντε χρόνια μεταξύ του 2004 και του 2008 είναι μια διαίρεση που παρατηρήθηκε μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Επίσης, ο πληθυσμός αυξήθηκε γρήγορα σε πολλές πόλεις του Νότου, σε πόλεις της κεντρικής Ευρώπης και σε σκανδιναβικές πόλεις, ενώ η ανάπτυξη ήταν αργή ή και αρνητική στις περισσότερες πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης. Η μετανάστευση από την Ανατολική Ευρώπη στις μητροπόλεις δυτικά επηρεάζει την αύξηση του πληθυσμού, όπως έκανε η μετανάστευση από την Ασία και την Αφρική στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης παλαιότερα. Επιπλέον, η υψηλή θνησιμότητα είχε αρνητικές επιπτώσεις στον πληθυσμό σε πολλές ανατολικές πόλεις. Η σαφής διαίρεση των τάσεων είναι επίσης εμφανής στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας. Το Όσλο και το Ελσίνκι ήταν μεταξύ των ταχύτερα αναπτυσσόμενων πόλεων, ενώ οι πρωτεύουσες των χωρών της Βαλτικής (Εσθονία - Λεττονία - Λιθουανία) και η Αγία Πετρούπολη έχουν χάσει πληθυσμό.

**Διάγραμμα 8: Μεταβολή του πληθυσμού (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2004-2008**



Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

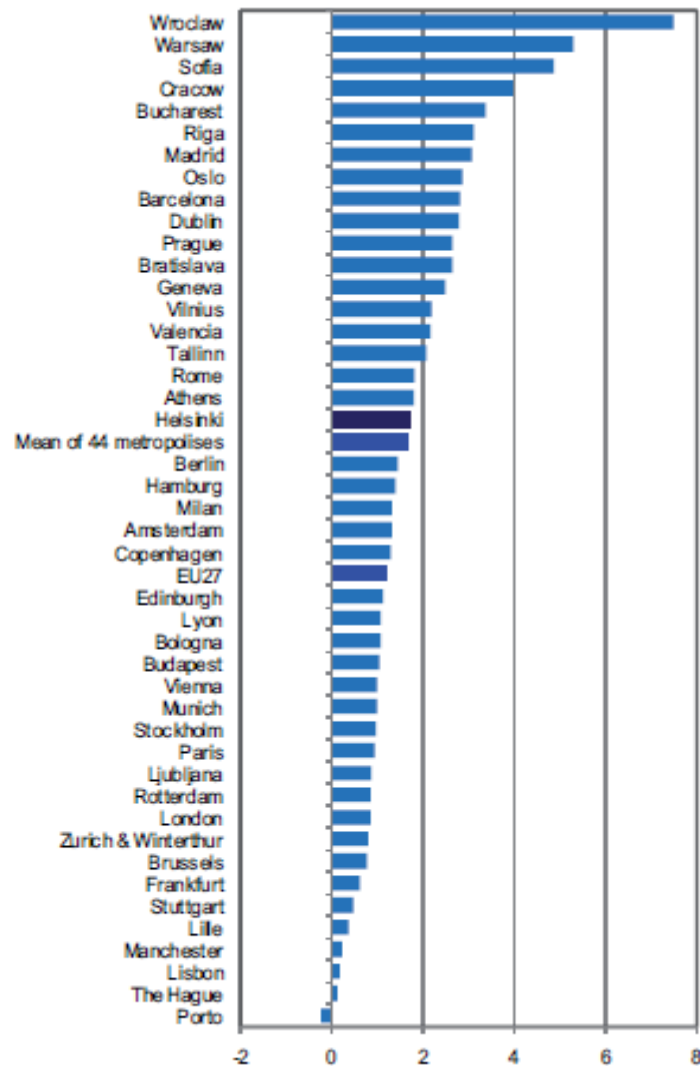
### 9. 7. Η αύξηση της απασχόλησης στις Μητροπόλεις πριν από την ύφεση (2004-2008)

Παράλληλα με την αύξηση του πληθυσμού στις μητροπολιτικές περιοχές, τα ποσοστά απασχόλησης αυξήθηκαν επίσης πιο γρήγορα σε μητροπόλεις σε σύγκριση με τους εθνικούς μέσους όρους αντίστοιχων ευρωπαϊκών κρατών την περίοδο 2004-2008. Στην πραγματικότητα, ο ρυθμός αύξησης της απασχόλησης υπερέβη του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού. Η απασχόληση στις περισσότερες μητροπόλεις αυξήθηκε κατά 1,7% ετησίως, ενώ ο μέσος όρος των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν

1,2% ετησίως. Η αύξηση της απασχόλησης ήταν ιδιαίτερος ταχεία στο Ρόκλαου (7,5% ετησίως), στη Βαρσοβία (5.3% ετησίως), στη Σόφια (4,9% ετησίως) και στην Κρακοβία (4,0% ετησίως). Σε πολλές ανατολικές και νότιες ευρωπαϊκές πόλεις το ποσοστό αύξησης της απασχόλησης υπερέβη το μέσο όρο των μεγάλων μητροπόλεων. Ωστόσο, η απασχόληση μειώθηκε κατά πολύ στο Πόρτο, ενώ ήταν μέτρια στη Χάγη, στη Λισαβόνα και στο Μάντσεστερ. Στις περισσότερες από τις πόλεις της Βαλτικής Θάλασσας, δηλαδή στη Βαρσοβία, τη Ρίγα, το Όσλο, το Βίλνιους, το Ταλίν και το Ελσίνκι, η αύξηση της απασχόλησης υπερέβη το μέσο όρο των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων. Σε αντίστοιχους ρυθμούς ανάπτυξης ήταν το Βερολίνο, το Αμβούργο και η Κοπεγχάγη. Στην Αθήνα το ποσοστό της απασχόλησης αυξήθηκε κατά 1,8% την περίοδο 2004-2008.

Στη Στοκχόλμη, η αύξηση της απασχόλησης ήταν λίγο πιο κάτω από το μέσο όρο της ζώνης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπήρχε μια διαίρεση μεταξύ Ανατολής και Δύσης στον τομέα ανάπτυξης της απασχόλησης, αλλά με αντίθετο τρόπο από ότι σημειώθηκε στην αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού. Η εργασία αυξήθηκε γρήγορα στις πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης, μαζί με τις επενδύσεις και την συνολική οικονομική μεγέθυνση. Εν τω μεταξύ, η απασχόληση είτε μειώθηκε είτε αυξήθηκε με αργούς ρυθμούς σε πολλές δυτικές πόλεις που επλήγησαν από σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα καθώς οι πόλεις αυτές βρίσκονται σε χώρες που αντιμετωπίζουν μια αρκετά υποτονική οικονομική μεγέθυνση τα τελευταία χρόνια.

**Διάγραμμα 9: Μεταβολή της απασχόλησης (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2004-2008**



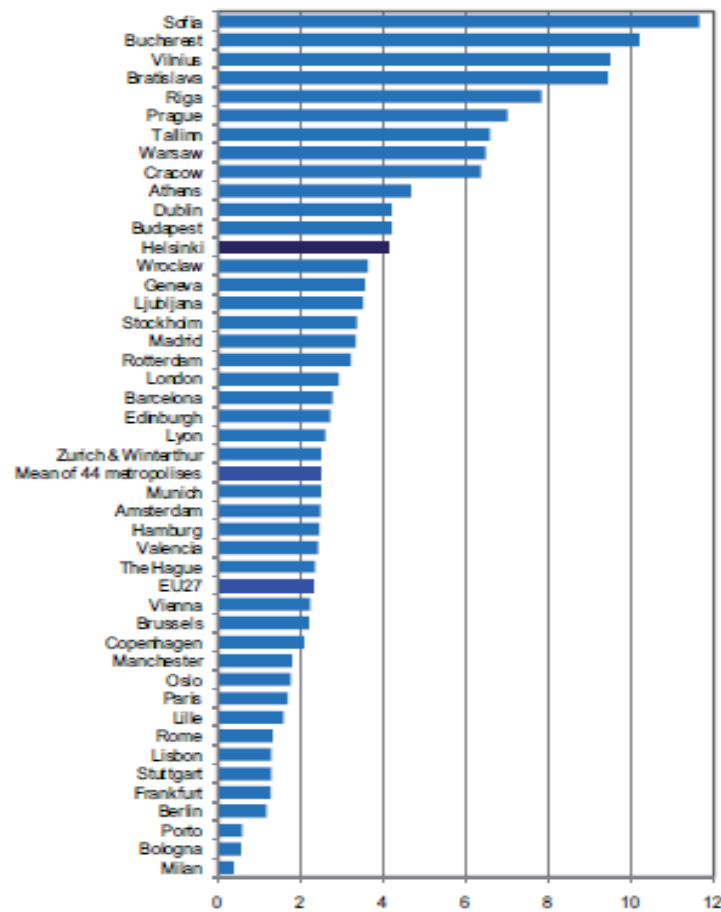
Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

### 9. 8. Η αύξηση της παραγωγής στις Μητροπόλεις πριν από την ύφεση (2004-2008)

Η αύξηση της παραγωγής ήταν κατά μέσο όρο ελαφρώς μεγαλύτερη στις μητροπόλεις, και συγκεκριμένα στο 2,5% ετησίως από ό, τι στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως σύνολο που ήταν στο 2,3% ετησίως, κατά την περίοδο 2004-2008. Το περιφερειακό μοτίβο της αύξησης της ΑΠΑ ήταν αρκετά παρόμοιο με εκείνο της απασχόλησης, κάτι το οποίο είναι λογικό λόγω της στενής σχέσης μεταξύ

της παραγωγής και της αγοράς εργασίας. Η αύξηση του ποσοστού της ΑΠΑ ήταν μεγαλύτερη στις ανατολικές μητροπόλεις, και συγκεκριμένα στη Σόφια (11,7% ετησίως), στο Βουκουρέστι (10,2% ετησίως), στο Βίλνιους (9,5% ετησίως), στη Μπρατισλάβα (9,4% ετησίως) και στη Ρίγα (7,8% ετησίως). Επόμενες πόλεις στη σειρά ήταν η Πράγα, το Ταλίν, η Βαρσοβία και η Κρακοβία, με ρυθμούς ανάπτυξης που κυμαίνονται από 6,3% έως 7% ετησίως. Η αύξηση της ΑΠΑ ήταν πιο αργή στο Πόρτο, στην Μπολόνια και στο Μιλάνο, ομοίως και σε άλλες πορτογαλικές και ιταλικές πόλεις, καθώς επίσης και σε γερμανικές πόλεις, οι οποίες υπέστησαν τις συνέπειες της εθνικής τους οικονομικής επιβράδυνσης κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου. Η ομάδα των πόλεων της Βαλτικής Θάλασσας, των Βαλτικών πρωτευουσών και της Βαρσοβίας, με την ανάπτυξή τους σε ποσοστά που κυμαίνονται από 6,5% έως 9,5% ετησίως, έφτασαν στην κορυφή της λίστας. Επίσης το Ελσίνκι (4,2% ετησίως) και η Στοκχόλμη (3,6% ετησίως) είχαν καλούς ρυθμούς ανάπτυξης που υπερέβησαν τον μέσο όρο των υπόλοιπων πόλεων. Το Αμβούργο, η Κοπεγχάγη και το Όσλο ήταν κοντά στο μέσο όρο των 27 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και στο Βερολίνο η ανάπτυξη της ΑΠΑ ήταν λίγο πάνω από το μέσο όρο της. Στην Αθήνα την περίοδο 2004-2008 παρατηρήθηκε αύξηση της ΑΠΑ σε ποσοστό 1,9% ετησίως.

**Διάγραμμα 10: Μεταβολή της ΑΠΑ στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2004-2008**



Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

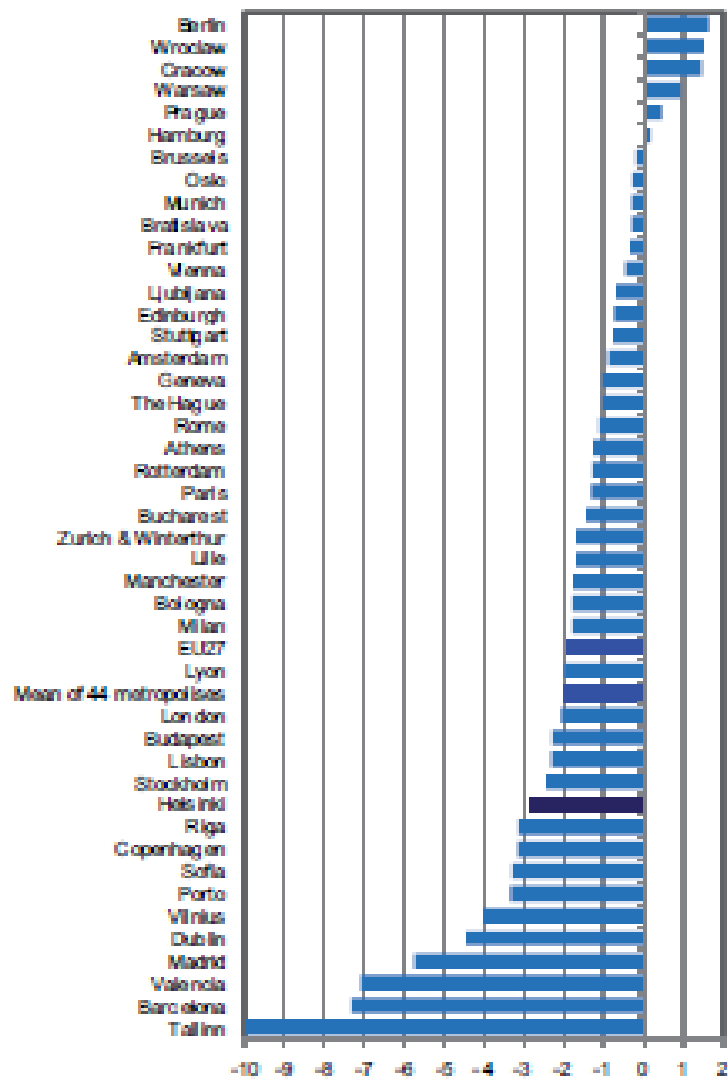
### 9. 9. Οι Μητροπόλεις κατά τη διάρκεια της ύφεσης (2008-2009)

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση και η ακόλουθη ύφεση των πραγματικών οικονομιών επηρέασε έντονα την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2008 και το 2009. Το Κραχ του 2008 είχε αρνητικές επιπτώσεις τόσο σε παγκόσμια κλίμακα όσο και στις μητροπόλεις, και κατά συνέπεια στις ευρωπαϊκές μητροπόλεις που εξετάζουμε. Ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ της Ευρώπης των 27 μειώθηκε κατά 0,7% το 2008 και κατά 4,4% το 2009, ενώ η απασχόληση συνέχισε να αυξάνεται κατά 0,9% το 2008, πριν από την τελική της πτώση κατά 1,9% το 2009. Το μέγεθος των επιπτώσεων της ύφεσης ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών και, κατά συνέπεια, μεταξύ των πόλεων. Η πιο ακραία περίπτωση ήταν η Λετονία, όπου το ΑΕΠ της

μειώθηκε κατά 4% το 2008 και κατά 18% το 2009, ενώ η οικονομική κρίση επηρέασε επίσης σε μεγάλο βαθμό την Εσθονία (το ΑΕΠ της μειώθηκε κατά 5,1% το 2008 και πάνω από 13,1% το 2009) αλλά και τη Λιθουανία (μείωση του ΑΕΠ της κατά 14,7% το 2009). Στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η ύφεση έπληξε πολύ σκληρά τη Φινλανδία (μείωση κατά 8,0% το 2009), καθώς επίσης και τη Δανία (μείωση κατά 5,2% το 2009), τη Σουηδία (μείωση κατά 5,1% το 2009) και τη Γερμανία (μείωση κατά 4,7% το 2009). Στη Νορβηγία, η μείωση του ΑΕΠ ήταν της τάξεως του 1%. Η Πολωνία ήταν η μόνη χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου η αύξηση του ΑΕΠ συνεχίστηκε κατά 1,7% και το 2009, ενώ το 2008 είχε παρουσιάσει ήδη αυξημένο ΑΕΠ κατά 5,1%. Η κρίση επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο από τα μαζικά ελλείμματα των προϋπολογισμών των κυβερνήσεων σε διάφορες χώρες της Ευρώπης, ιδιαίτερα στη Λετονία, στη Λιθουανία, στην Ουγγαρία, στην Ελλάδα, στην Ιρλανδία, στην Πορτογαλία, στην Ισπανία, στην Ιταλία και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό έχει αναγκάσει αυτές οι χώρες να μειώσουν κατά πολύ τις δημόσιες δαπάνες τους. Αντιθέτως, τα δημοσιονομικά ελλείμματα ήταν σε πολύ καλύτερη κατάσταση σε όλες τις σκανδιναβικές χώρες, αλλά και στην Εσθονία και στη Γερμανία. Για παράδειγμα, υπήρχε πλεόνασμα στον προϋπολογισμό των κυβερνήσεων σε Δανία, Σουηδία, Φινλανδία και Γερμανία μέχρι και το έτος 2008 και μόνο το 2009 οι προϋπολογισμοί αυτών των χωρών έφτασαν στο κόκκινο. Αυτές οι δραματικές οικονομικές εξελίξεις αντικατοπτρίζονται στην ΑΠΑ και στην απασχόληση των ευρωπαϊκών μητροπόλεων το 2009 σε σύγκριση με το 2008, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα. Πολλές από τις πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης αλλά και οι βόρειες, δυτικές και νότιες «περιφερειακές» πόλεις, που είχαν αναπτυχθεί ραγδαία την περίοδο 2004-2008, ήταν οι πόλεις με τις χειρότερες επιδόσεις. Η απασχόληση μειώθηκε στην πλειοψηφία των μητροπόλεων της Ευρώπης. Το Ταλίν, η Βαρκελώνη, η Βαλένθια, η Μαδρίτη, το Δουβλίνο και το Βίλνιους υπέστησαν την ταχύτερη πτώση. Η απασχόληση μειώθηκε ακόμη περισσότερο από το μέσο όρο και στην Κοπεγχάγη, στη Ρίγα, στο Ελσίνκι και στη Στοκχόλμη. Από την άλλη πλευρά, στο Βερολίνο η απασχόληση αυξήθηκε με τον ίδιο ρυθμό όπως και πριν, και συνέχισε να αυξάνεται στο Βρότσλαβ, στην Κρακοβία, στην Βαρσοβία, στην Πράγα και στο Αμβούργο. Στο Όσλο υπήρξε μια μικρή μείωση της απασχόλησης. Στην Αθήνα υπήρξε μια μείωση της απασχόλησης της τάξης του 1,2% το 2009 και παράλληλα μια ελαφρά αύξηση της ΑΠΑ κατά 0,1%.

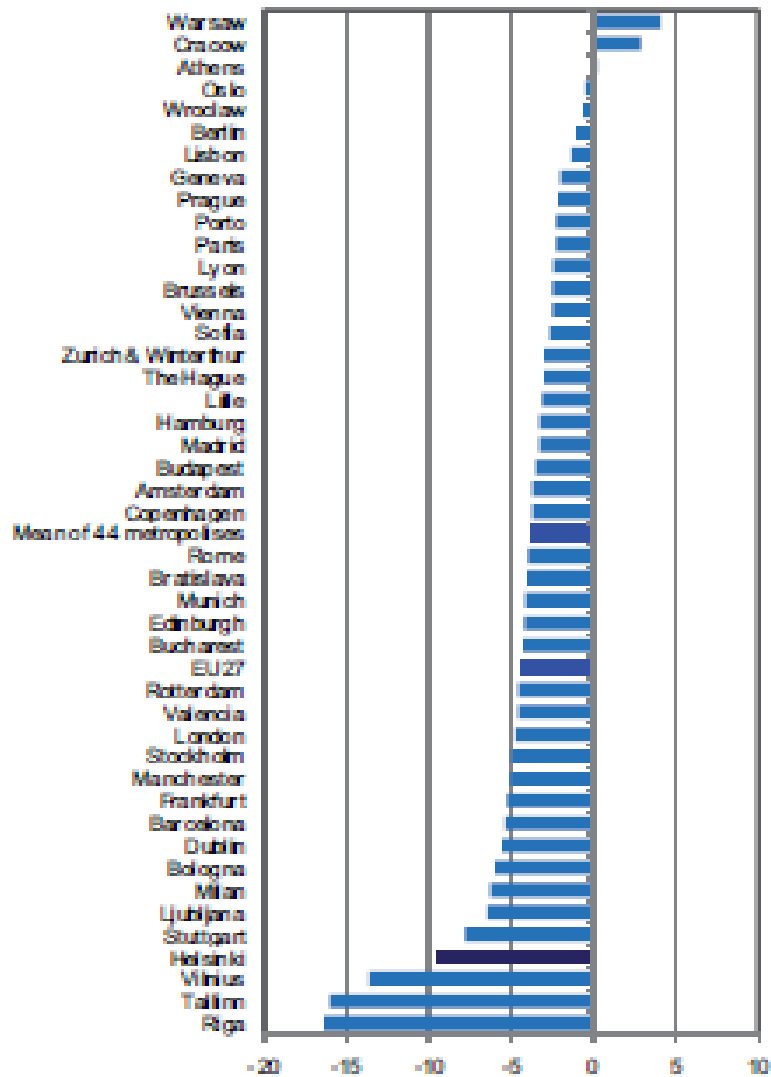


**Διάγραμμα 11: Μεταβολή της απασχόλησης (%) στις Μητροπόλεις για το 2009**



Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

**Διάγραμμα 12: Μεταβολή της ΑΠΑ (%) στις Μητροπόλεις για το 2009**



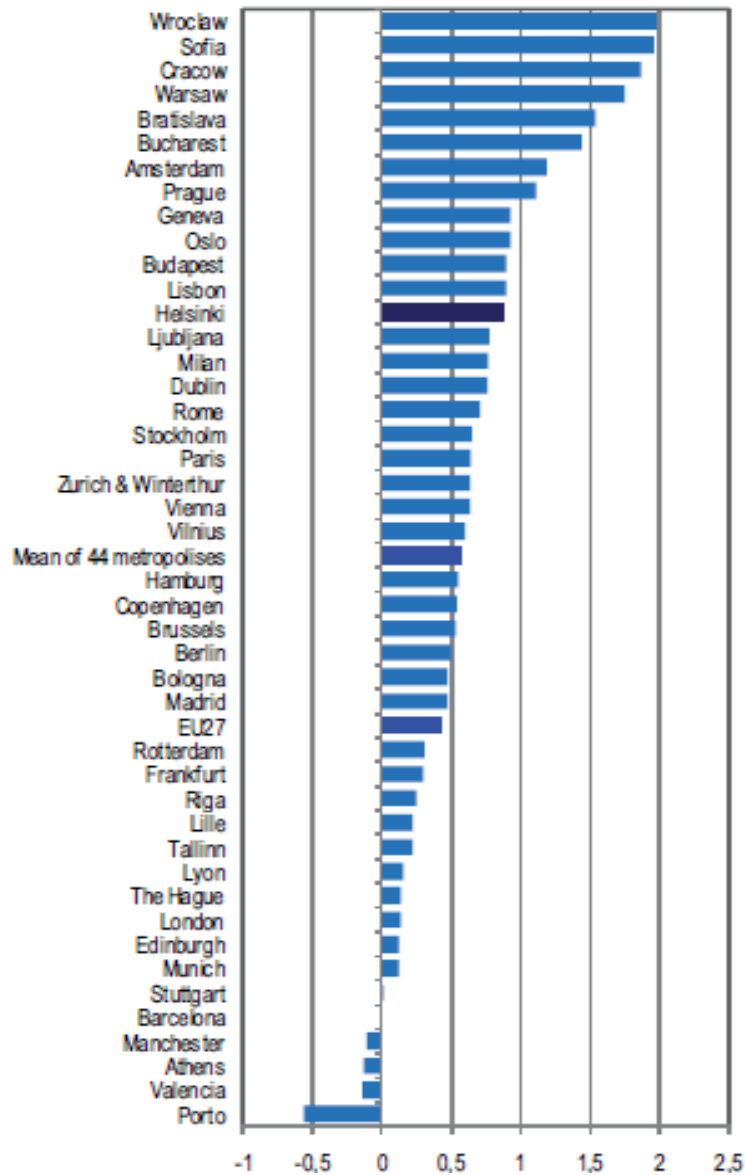
Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

### 9. 10. Μελλοντική οικονομική ανάπτυξη στις Μητροπόλεις

Έρευνα που διεξήγαγε η ερευνητική ομάδα Οικονομετρίας του Πανεπιστημίου του Cambridge προέβλεψε μια μεσοπρόθεσμη μητροπολιτική οικονομική ανάπτυξη. Οι προβλέψεις μέχρι το έτος 2014 έγιναν για την παραγωγή (ΑΠΑ) και την απασχόληση χρησιμοποιώντας ένα οικονομετρικό μοντέλο που αναπτύχθηκε και εφαρμόζεται από το Cambridge Econometrics. Οι προβλέψεις βασίζονται σε λεπτομερείς αναλύσεις, ενώ γίνονται σε στενή συνεργασία με ειδικούς ερευνητές σε κάθε χώρα, και αφορούν στην ανάπτυξη διαφόρων οικονομικών τομέων σε ευρωπαϊκό, εθνικό και

περιφερειακό επίπεδο. Οι προβλέψεις για την απασχόληση και την παραγωγή των ευρωπαϊκών μητροπόλεων έγιναν την άνοιξη του 2010, με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες εκείνη τη στιγμή. Κατά συνέπεια, υπάρχουν πολλές αβεβαιότητες σε πολλές προβολές της συγκεκριμένης μελέτης. Η απασχόληση αναμένεται να αυξηθεί και πάλι στις περισσότερες ευρωπαϊκές μητροπόλεις κατά τη διάρκεια της περιόδου 2010-2014, αλλά με πιο αργό ρυθμό σε σύγκριση με την περίοδο 2004-2008. Έτσι, η μέση αύξηση της απασχόλησης των πόλεων αναμένεται να είναι 0,6% ετησίως την περίοδο 2010-2014 έναντι 1,7% ετησίως σε ανάλογες προηγούμενες πενταετείς περιόδους (με εξαίρεση το 2009, το έτος της ύφεσης). Ο μέσος ρυθμός αύξησης της απασχόλησης των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναμένεται να είναι 0,4% ετησίως (ήταν 1,2% κατά την περίοδο 2004-2008). Σε μερικές ανατολικές ευρωπαϊκές μητροπόλεις προβλέπεται να αυξηθεί με έναν ακόμα πιο σταθερό ρυθμό. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η απασχόληση θα είναι ταχύτερη στη Σόφια, στην Κρακοβία, στη Βαρσοβία και στην Μπρατισλάβα. Ωστόσο, η απασχόληση προβλέπεται ότι θα συνεχίσει να μειώνεται στο Πόρτο, στη Βαλένθια, στην Αθήνα, στο Μάντσεστερ και στη Βαρκελώνη. Οι διαφορές στις προβλέψεις όσον αφορά την απασχόληση στις μητροπόλεις μπορούν να εξηγηθούν, καθώς συναρτώνται από πολλούς παράγοντες όπως οι εθνικές μακροοικονομικές εξελίξεις, η οικονομική δομή, οι γενικές προοπτικές για τους διάφορους τομείς της οικονομίας και μερικοί ειδικοί παράγοντες που αφορούν στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων.

**Διάγραμμα 13: Πρόβλεψη για την μεταβολή της απασχόλησης (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2010-2014**



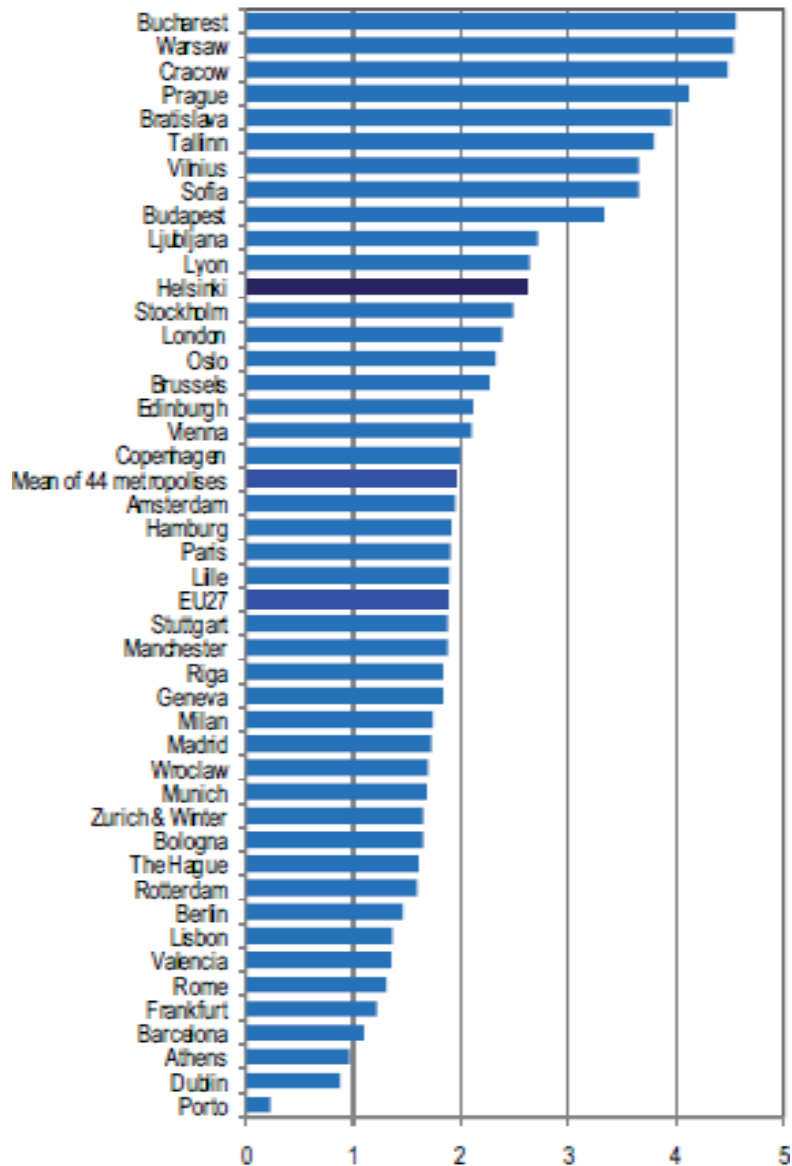
Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

### 9. 11. Προβλέψεις για την παραγωγή στις Μητροπόλεις

Για την περίοδο 2010-2014 αναμένεται και πάλι μεγέθυνση της παραγωγής σε όλες τις μητροπόλεις. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ένας μέσος όρος αύξησης της ΑΠΑ περίπου στο 2% για τις μητροπόλεις. Ο ρυθμός μεγέθυνσης είναι κάπως πιο αργός από ό, τι κατά την περίοδο 2004-2008 που βρισκόταν στο 2,5%. Η πρόβλεψη για τις

27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αύξηση 1,9% ετησίως, ενώ ήταν στο 2,3% κατά την περίοδο 2004-2008. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, οι ρυθμοί μεγέθυνσης των μητροπόλεων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο σύνολό της θα συγκλίνουν στο εγγύς μέλλον, αφήνοντας μόνο ένα μικρό κενό μεταξύ τους. Επίσης, αναμένεται ότι οι ανατολικές μητροπόλεις που είχαν αυξημένα ποσοστά ΑΠΑ την προηγούμενη περίοδο, θα συνεχίσουν να μεγεθύνονται και στο μέλλον, ανεξάρτητα από τη σοβαρή φθίνουσα πορεία που είχαν οι περισσότερες από αυτές κατά την περίοδο 2008-2009. Ο ρυθμός αύξησης της ΑΠΑ στο Βουκουρέστι θα είναι της τάξεως του 4,6% ετησίως. Ακολουθούν η Βαρσοβία, η Κρακοβία, η Πράγα, η Μπρατισλάβα, το Ταλίν, το Βίλνιους και η Σόφια. Η ΑΠΑ θα παραμείνει σε μέτρια επίπεδα στο Πόρτο, καθώς επίσης και σε πολλές άλλες πόλεις της Νότιας Ευρώπης και της Γερμανίας. Για την Αθήνα οι προβλέψεις είναι μια αύξηση της ΑΠΑ κατά 0,9% για την περίοδο 2010-2014.

**Διάγραμμα 14: Πρόβλεψη για την μεγέθυνση της ΑΠΑ (%) στις Μητροπόλεις για την περίοδο 2010-2014**



Πηγή: Laasko & Kostianen 2011

### 9. 12. Οι Ευρωπαϊκές Μητροπόλεις μετά την ύφεση

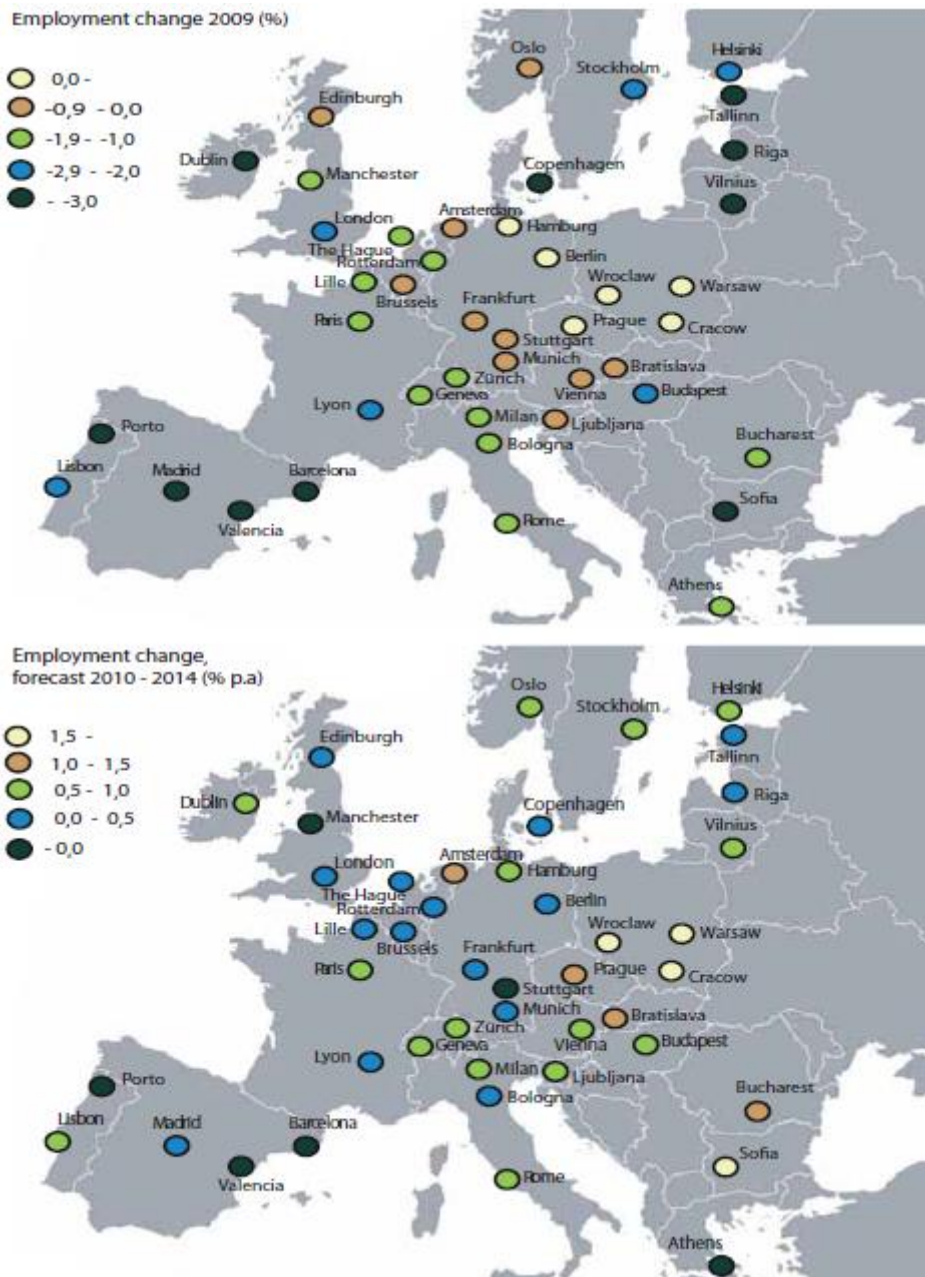
Η παγκόσμια οικονομία άρχισε να αναπτύσσεται το 2010, με «οδηγό» την Κίνα και άλλες ασιατικές χώρες που εισήγαγαν περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες από την Ευρώπη. Παρά τις πολλές αβεβαιότητες, προβλέπεται ότι αυτή η παγκόσμια ανάκαμψη θα συνεχιστεί και μετά το 2010. Στην Ευρώπη, η παραγωγή άρχισε να

αυξάνεται πρώτα στη Γερμανία και στις Σκανδιναβικές χώρες. Ωστόσο, οι πρωτοφανείς εξελίξεις στη ζώνη του ευρώ, προκάλεσαν προβλήματα χρέους στην Ελλάδα, στην Ιρλανδία και στην Πορτογαλία, γεγονός που μετέδωσε νευρικήτητα στις οικονομίες όλων των χωρών της ευρωζώνης. Οι περικοπές και ο περιορισμός των δαπανών του δημόσιου τομέα σε πολλές χώρες που έχουν προϋπολογισμούς με μακροχρόνια υψηλά ελλείμματα έχουν συμπιέσει τη ζήτηση και έχουν περιορίσει αρκετά την απασχόληση.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η μεγέθυνση της παραγωγής, και πάλι, αναμένεται να είναι μεγαλύτερη στην ανατολική Ευρώπη, με ηγετικές χώρες να είναι η Πολωνία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Σλοβακία, η Εσθονία και η Ρουμανία. Η ανταγωνιστικότητα σε ορισμένες από αυτές τις χώρες έχει ενισχυθεί ως αποτέλεσμα της κρίσης. Αυτό οφείλεται στις περικοπές των μισθών και στην υποτίμηση του νομίσματος, που συμβάλλει στην τόνωση των εξαγωγών. Οι Σκανδιναβικές χώρες αναμένεται επίσης να έχουν μεγέθυνση με ταχύτερους ρυθμούς από το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ οι χώρες με μεγάλο χρέος – όπως η Ελλάδα, η Ιρλανδία, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ιταλία και η Λετονία - θα έχουν σταδιακή αύξηση αλλά με μικρότερους ρυθμούς που θα κρατήσει αρκετά χρόνια.

Οι προβλέψεις σε επίπεδο χώρας έχουν εξηγήσει σε μεγάλο βαθμό και τις προοπτικές των ευρωπαϊκών μητροπόλεων. Ο προηγούμενος διαχωρισμός μεταξύ Ανατολής και Δύσης αναμένεται να συνεχιστεί και στα επόμενα χρόνια, ωστόσο με τη δυτική πλευρά του χάρτη να έχει αλλάξει. Μερικές πόλεις της Πολωνίας αλλά και άλλων ανατολικών χωρών προβλέπεται να έχουν ταχύτερη αύξηση της παραγωγής τους και ομοίως της απασχόλησής τους (εκτός από το Ταλίν). Όλες οι σκανδιναβικές πρωτεύουσες επίσης προβλέπεται ότι θα αυξήσουν την παραγωγή τους ταχύτερα από το μέσο όρο, ενώ από την άλλη μεριά προηγούμενα κέντρα μεγέθυνσης όπως το Δουβλίνο, η Μαδρίτη, η Βαρκελώνη και η Αθήνα θα αναπτύσσονται βραδέως λόγω των προβλημάτων των αντίστοιχων εθνικών τους οικονομιών. Η κρίση έχει επηρεάσει ιδιαίτερα τις χώρες της νότιας Ευρώπης και την Ιρλανδία. Κατά συνέπεια, η σταθερή αύξηση της παραγωγής στο Δουβλίνο, στη Βαρκελώνη και στην Αθήνα, για παράδειγμα, έχει σταματήσει, και πολύ πιθανώς για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

**Χάρτες 1 - 2: Μεταβολές της απασχόλησης (%), για τη χρονιά της ύφεσης (2009) και την περίοδο της ανάκαμψης (πρόβλεψη για την περίοδο 2010-2014)**



Πηγή: Laasko & Kostianen 2011



## **10. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Όσον αφορά την θέση της Αθήνας ως Μητρόπολης στο Ευρωπαϊκό αλλά και στο Διεθνές επίπεδο, μπορούμε να πούμε ότι αυτή δεν επαληθεύεται και αυτό προκύπτει από τα παρακάτω δεδομένα. Σύμφωνα με την KPMG και με βάση τα κριτήρια ΑΕΠ και προσέλκυση επιχειρήσεων η Αθήνα απουσιάζει παντελώς. Παράλληλα, σύμφωνα με την Cushman & Wakefield ανάμεσα σε 75 Παγκόσμιες Πόλεις η Αθήνα επίσης απουσιάζει. Ακόμα, σύμφωνα με την Ernst & Young και την ταξινόμησή της με βάση τον αριθμό και τις θέσεις εργασίας των Ξένων Άμεσων Επενδύσεων η Αθήνα επίσης απουσιάζει. Τέλος, σύμφωνα με την Cushman & Wakefield και το European Cities Monitor για το 2011 η Αθήνα βρίσκεται σε πολύ χαμηλές θέσεις ανάμεσα σε 36 Ευρωπαϊκές πόλεις, με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται αναλυτικά στους παρακάτω πίνακες (Παπαδασκαλόπουλος, 2013).

### **10. 1. Τόπος εγκατάστασης επιχειρήσεων**

Το Λονδίνο εξακολουθεί να κατατάσσεται, με κάποια απόσταση από τον πλησιέστερο ανταγωνιστή του, το Παρίσι, ως η κορυφαία πόλη στην οποία μπορεί κανείς να εγκαταστήσει την επιχείρησή του. Το Παρίσι και η Φρανκφούρτη παρέμειναν στη 2<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα, αν και η διαφορά μεταξύ των δύο έχει διευρυνθεί. Το Άμστερνταμ συνέχισε την ανοδική δυναμική του πορεία που παρατηρήθηκε το προηγούμενο έτος και καταλαμβάνει την 4<sup>η</sup> θέση, ενώ οι Βρυξέλλες έπεσαν τέσσερις θέσεις και βρίσκονται στην 8<sup>η</sup> θέση. Η πρώτη πεντάδα ολοκληρώνεται με το Βερολίνο που βρίσκεται στην 5<sup>η</sup> θέση και ακολουθεί η Βαρκελώνη στην 6<sup>η</sup> θέση της κατάταξης. Αυτό το έτος, την πιο εντυπωσιακή άνοδο σημείωσε το Βουκουρέστι, το οποίο ανέβηκε οκτώ θέσεις και βρέθηκε στην 27<sup>η</sup> θέση. Η Αθήνα βρίσκεται σταθερά στην 36<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 1: Κατάταξη της Αθήνας ως τόπος εγκατάστασης επιχειρήσεων**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score	1990 Rank
London	1	1	◄►	0.84	0.85	1
Paris	2	2	◄►	0.55	0.55	2
Frankfurt	3	3	◄►	0.32	0.36	3
Amsterdam	4	6	▲	0.26	0.25	5
Berlin	5	7	▲	0.26	0.24	15
Barcelona	6	5	▼	0.25	0.27	11
Madrid	7	8	▲	0.25	0.22	17
Brussels	8	4	▼	0.25	0.29	4
Munich	9	9	◄►	0.19	0.22	12
Zurich	10	13	▲	0.14	0.12	7
Geneva	11	14	▲	0.12	0.12	8
Milan	12	11	▼	0.12	0.13	9
Stockholm	13	16	▲	0.12	0.11	19
Dusseldorf	14	10	▼	0.11	0.14	6
Hamburg	15	15	◄►	0.11	0.11	14
Manchester	16	12	▼	0.10	0.12	13
Lisbon	17	17	◄►	0.09	0.10	16
Birmingham	18	18	◄►	0.09	0.09	-
Lyon	19	19	◄►	0.08	0.09	18
Dublin	20	20	◄►	0.07	0.08	-
Warsaw	21	24	▲	0.07	0.06	25
Istanbul	22	26	▲	0.07	0.06	-
Vienna	23	22	▼	0.06	0.06	20
Copenhagen	24	25	▲	0.06	0.06	-
Prague	25	21	▼	0.06	0.07	23
Helsinki	26	31	▲	0.06	0.04	-
Bucharest	27	35	▲	0.06	0.02	-
Leeds	28	23	▼	0.06	0.06	-
Budapest	29	30	▲	0.05	0.04	21
Glasgow	30	29	▼	0.05	0.04	10
Edinburgh	31	27	▼	0.04	0.05	-
Bratislava	32	32	◄►	0.04	0.04	-
Moscow	33	33	◄►	0.04	0.03	24
Oslo	34	34	◄►	0.03	0.03	-
Rome	35	28	▼	0.03	0.04	-
Athens	36	36	◄►	0.03	0.02	22

Πηγή: European Cities Monitor 2011

## 10. 2. Πολιτική προσέλκυσης

Όσον αφορά ποιά πόλη πιστεύουν οι εταιρείες ότι εφαρμόζει καλύτερες τακτικές για να προωθήσει τον εαυτό της και να προσελκύσει επιχειρήσεις, το Λονδίνο βρίσκεται στην 1<sup>η</sup> θέση. Η Βαρκελώνη βαθμολογείται επίσης αρκετά υψηλά, ενώ το Παρίσι, το Βερολίνο και η Μαδρίτη έχουν κάνει αρκετά ώστε να δικαιολογούνται οι θέσεις τους

στην πρώτη πεντάδα. Σε γενικές γραμμές οι πόλεις της δυτικής Ευρώπης κυριαρχούν στην κορυφή της κατάταξης, αν και η Πράγα, η Βαρσοβία και η Κωνσταντινούπολη θεωρούνται ότι είναι οι αναδυόμενες πόλεις της αγοράς και κάνουν αρκετά ώστε να προωθηθούν. Όσον αφορά την κατάταξη για την πολιτική προώθησης και προσέλκυσης επιχειρήσεων, η Αθήνα δεν αναφέρεται καθόλου στη λίστα (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 2: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά την πολιτική προώθησης και προσέλκυσης επιχειρήσεων**

Location	2011 %	2010 %	Trend
London	25	16	▲
Barcelona	17	17	◄►
Paris	13	9	▲
Berlin	12	21	▼
Madrid	10	10	◄►
Amsterdam	8	6	▲
Frankfurt	8	5	▲
Brussels	7	6	▲
Milan	7	7	◄►
Prague	7	9	▼
Warsaw	7	9	▼
Istanbul	6	4	▲
Munich	6	8	▼
Moscow	5	5	◄►
Budapest	4	8	▼
Dublin	4	3	▲
Düsseldorf	4	3	▲
Bucharest	3	3	◄►
Geneva	3	2	▲
Hamburg	3	4	▼
Lisbon	3	6	▼
Lyon	3	5	▼
Vienna	3	4	▼
Zurich	3	2	▲
Birmingham	2	2	◄►
Bratislava	2	n/a	n/a
Copenhagen	2	4	▼
Glasgow	2	2	◄►
Manchester	2	3	▼
Rome	2	4	▼
Stockholm	2	4	▼
Edinburgh	1	n/a	n/a
Helsinki	1	2	▼
Oslo	1	2	▼

Πηγή: European Cities Monitor 2011

### **10. 3. Πρόσβαση στις αγορές καταναλωτών ή πελατών**

Όσον αφορά τις καλύτερες πόλεις σε σχέση με την εύκολη πρόσβαση στις αγορές καταναλωτών ή πελατών, το Λονδίνο και πάλι πέτυχε ένα πολύ υψηλό σκορ, με το χάσμα μεταξύ του και του Παρισιού που βρίσκεται στην δεύτερη θέση να διευρύνεται περαιτέρω στη διάρκεια του έτους. Οι τρεις πρώτες θέσεις παραμένουν αμετάβλητες, ωστόσο οι Βρυξέλλες έχουν μετακινηθεί στην 4<sup>η</sup> θέση, με τη Μαδρίτη να καταλαμβάνει την 5<sup>η</sup> θέση. Το Αμβούργο έχει προχωρήσει σημαντικά και λαμβάνει την 8<sup>η</sup> θέση, με το Μόναχο επίσης να κινείται στην πρώτη δεκάδα εις βάρος της Λυών και του Μπέρμιγγαμ. Η Αθήνα καταλαμβάνει την 36<sup>η</sup> θέση στην κατάταξη με γενικά πτωτικές τάσεις (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 3: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά την πρόσβαση στις αγορές καταναλωτών ή πελατών**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
London	1	1	◄►	1.50	1.31
Paris	2	2	◄►	1.09	1.15
Frankfurt	3	3	◄►	0.68	0.74
Brussels	4	5	▲	0.46	0.49
Madrid	5	7	▲	0.45	0.40
Berlin	6	=9	▲	0.44	0.37
Amsterdam	7	4	▼	0.42	0.60
Hamburg	8	15	▲	0.35	0.31
Munich	9	11	▲	0.34	0.37
Milan	10	6	▼	0.33	0.42
Moscow	11	19	▲	0.33	0.24
Birmingham	12	=9	▼	0.31	0.37
Düsseldorf	13	14	▲	0.30	0.32
Geneva	=14	20	▲	0.26	0.23
Leeds	=14	16	▲	0.26	0.27
Manchester	16	12	▼	0.25	0.34
Zurich	=17	21	▲	0.24	0.19
Lyon	=17	8	▼	0.24	0.38
Warsaw	=19	24	▲	0.23	0.15
Stockholm	=19	=17	▼	0.23	0.26
Barcelona	=19	13	▼	0.23	0.33
Istanbul	22	=17	▼	0.22	0.26
Helsinki	=23	=33	▲	0.13	0.06
Vienna	=23	=22	▼	0.13	0.17
Bucharest	=25	36	▲	0.11	0.04
Glasgow	=25	=28	▲	0.11	0.10
Copenhagen	27	=25	▼	0.10	0.12
Dublin	28	=31	▲	0.09	0.07
Bratislava	=29	=33	▲	0.08	0.06
Lisbon	=29	=31	▲	0.08	0.07
Oslo	31	30	▼	0.07	0.09
Edinburgh	32	=22	▼	0.06	0.17
Rome	33	=28	▼	0.05	0.10
Budapest	=34	27	▼	0.04	0.11
Prague	=34	=25	▼	0.04	0.12
Athens	36	=33	▼	0.03	0.06

Πηγή: European Cities Monitor 2011

#### 10. 4. Διαθεσιμότητα εξειδικευμένου δυναμικού

Όσον αφορά τις καλύτερες πόλεις στη διαθεσιμότητα ειδικευμένου δυναμικού, οι πρώτες τέσσερις δεν παρουσιάζουν καμία μεταβολή στις θέσεις τους, αν και στη δεύτερη θέση το Παρίσι έχει μειώσει την απόστασή του από το Λονδίνο. Η Μαδρίτη

και το Βερολίνο έχουν ανταλλάξει θέσεις, με τη Μαδρίτη να κινείται ανοδικά πέντε θέσεις και να καταλαμβάνει την 5<sup>η</sup>, ενώ το Βερολίνο έχει υποχωρήσει και βρίσκεται στη 10<sup>η</sup> θέση. Μια πολύ βελτιωμένη βαθμολογία για τη Ζυρίχη την κάνει να ανεβαίνει τέσσερις θέσεις και να καταλαμβάνει την 8<sup>η</sup> θέση, με το Μιλάνο να βρίσκεται για πρώτη φορά έξω από τη δεκάδα από το 2008. Η Αθήνα καταλαμβάνει την 34<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 4: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου δυναμικού**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
London	1	1	◄►	1.36	1.46
Paris	2	2	◄►	0.84	0.86
Frankfurt	3	3	◄►	0.57	0.69
Munich	4	4	◄►	0.47	0.57
Madrid	5	=10	▲	0.46	0.37
Stockholm	6	=6	◄►	0.44	0.46
Brussels	7	9	▲	0.43	0.42
Zurich	=8	12	▲	0.40	0.33
Amsterdam	=8	8	◄►	0.40	0.45
Berlin	10	5	▼	0.39	0.48
Manchester	11	=10	▼	0.34	0.37
Barcelona	12	=13	▲	0.32	0.31
Geneva	13	=18	▲	0.31	0.21
Bratislava	=14	=18	▲	0.30	0.21
Warsaw	=14	=18	▲	0.30	0.21
Düsseldorf	=14	=13	▼	0.30	0.31
Milan	=14	=6	▼	0.30	0.46
Hamburg	18	=13	▼	0.28	0.31
Leeds	19	=17	▼	0.26	0.29
Helsinki	=20	=23	▲	0.24	0.14
Birmingham	=20	16	▼	0.24	0.30
Bucharest	=22	=32	▲	0.16	0.06
Lyon	=22	=26	▲	0.16	0.13
Copenhagen	=22	22	◄►	0.16	0.17
Edinburgh	=22	21	▼	0.16	0.20
Prague	26	=23	▼	0.15	0.14
Budapest	27	=32	▲	0.13	0.06
Vienna	=28	30	▲	0.12	0.08
Oslo	=28	29	▲	0.12	0.09
Dublin	30	=23	▼	0.10	0.14
Lisbon	=31	31	◄►	0.09	0.07
Glasgow	=31	=26	▼	0.09	0.13
Rome	33	28	▼	0.06	0.10
Athens	=34	36	▲	0.04	0.03
Moscow	=34	=34	◄►	0.04	0.04
Istanbul	36	=34	▼	0.03	0.04

Πηγή: European Cities Monitor 2011

## **10. 5. Ποιότητα τηλεπικοινωνιών**

Για τις πρώτες οκτώ πόλεις όσον αφορά την ποιότητα των τηλεπικοινωνιών οι θέσεις παραμένουν αμετάβλητες, όμως υπάρχει κάποια κίνηση στις θέσεις πιο κάτω. Οι αντιλήψεις για τις Βρυξέλλες και τη Ζυρίχη έχουν βελτιωθεί με την πάροδο του έτους και έτσι οι δύο πόλεις επιστρέφουν στην πρώτη δεκάδα. Η Μαδρίτη και το Μάντσεστερ έχουν υποβιβαστεί στην κατάταξη και καταλαμβάνουν την 11<sup>η</sup> και τη 12<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Η Αθήνα βρίσκεται στην 33<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 5: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με την ποιότητα των τηλεπικοινωνιών**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
London	1	1	◄►	1.27	1.44
Paris	2	2	◄►	0.89	0.81
Frankfurt	3	3	◄►	0.70	0.64
Stockholm	4	4	◄►	0.54	0.48
Munich	5	5	◄►	0.48	0.46
Berlin	6	6	◄►	0.41	0.45
Amsterdam	7	7	◄►	0.39	0.44
Helsinki	8	8	◄►	0.38	0.43
Brussels	9	11	▲	0.37	0.31
Zurich	10	=13	▲	0.31	0.24
Madrid	11	=9	▼	0.27	0.34
Manchester	12	=9	▼	0.26	0.34
Hamburg	=13	18	▲	0.25	0.20
Birmingham	=13	=15	▲	0.25	0.23
Düsseldorf	15	12	▼	0.23	0.28
Geneva	16	=13	▼	0.21	0.24
Leeds	=17	20	▲	0.20	0.13
Copenhagen	=17	19	▲	0.20	0.14
Glasgow	19	=24	▲	0.18	0.07
Barcelona	20	=15	▼	0.16	0.23
Oslo	=21	=27	▲	0.13	0.06
Lyon	=21	22	▲	0.13	0.10
Milan	=21	17	▼	0.13	0.21
Vienna	24	=24	◄►	0.09	0.07
Edinburgh	=25	=24	▼	0.08	0.07
Dublin	=25	21	▼	0.08	0.12
Bratislava	27	=33	▲	0.05	0.02
Rome	28	23	▼	0.04	0.08
Moscow	=29	=33	▲	0.03	0.02
Warsaw	=29	=30	▲	0.03	0.03
Istanbul	=31	36	▲	0.02	0.00
Lisbon	=31	=27	▼	0.02	0.06
Athens	33	=30	▼	0.01	0.03
Prague	=34	35	▲	0.00	0.01
Budapest	=34	=30	▼	0.00	0.03
Bucharest	=34	29	▼	0.00	0.04

Πηγή: European Cities Monitor 2011

#### 10. 6. Συγκοινωνιακές συνδέσεις, εσωτερικές και διεθνείς

Οι πέντε πρώτες πόλεις παραμένουν στάσιμες και πάλι, αν και η διαφορά μεταξύ Λονδίνου που βρίσκεται στην πρώτη θέση και Παρισιού που βρίσκεται στη δεύτερη θέση έχει διευρυνθεί ακόμα περισσότερο. Η Φρανκφούρτη, το Άμστερνταμ και οι Βρυξέλλες έχουν υποβιβαστεί, ενώ η Βαρκελώνη και το Βερολίνο, βρίσκονται εκτός



δεκάδας και καταλαμβάνουν την 11<sup>η</sup> και τη 12<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Η Αθήνα καταλαμβάνει την 31<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 6: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τις συγκοινωνιακές συνδέσεις**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
London	1	1	◄◄	1.79	1.75
Paris	2	2	◄◄	1.36	1.37
Frankfurt	3	3	◄◄	1.17	1.23
Amsterdam	4	4	◄◄	0.68	0.80
Brussels	5	5	◄◄	0.48	0.60
Birmingham	6	=10	▲	0.46	0.28
Madrid	7	7	◄◄	0.41	0.44
Zurich	=8	=10	▲	0.37	0.28
Munich	=8	6	▼	0.37	0.50
Manchester	10	8	▼	0.36	0.37
Berlin	11	=10	▼	0.35	0.28
Barcelona	12	9	▼	0.29	0.29
Geneva	13	16	▲	0.27	0.19
Copenhagen	14	13	▼	0.22	0.26
Düsseldorf	15	14	▼	0.21	0.25
Hamburg	=16	17	▲	0.18	0.15
Milan	=16	15	▼	0.18	0.22
Glasgow	18	19	▲	0.16	0.12
Lyon	19	=20	▲	0.13	0.11
Leeds	20	18	▼	0.12	0.14
Istanbul	=21	=34	▲	0.09	0.01
Vienna	=21	22	▲	0.09	0.10
Bratislava	=23	=31	▲	0.08	0.02
Stockholm	=23	=20	▼	0.08	0.11
Moscow	=25	=31	▲	0.07	0.02
Dublin	=25	=29	▲	0.07	0.03
Edinburgh	=25	=23	▼	0.07	0.08
Warsaw	28	=29	▲	0.06	0.03
Bucharest	=29	36	▲	0.04	0.00
Oslo	=29	26	▼	0.04	0.06
Budapest	=31	=34	▲	0.03	0.01
Helsinki	=31	=31	◄◄	0.03	0.02
Prague	=31	28	▼	0.03	0.04
Athens	=31	27	▼	0.03	0.05
Lisbon	=31	=23	▼	0.03	0.08
Rome	36	=23	▼	0.02	0.08

Πηγή: European Cities Monitor 2011

### 10. 7. Σχέση ποιότητας και τιμής / κόστους γραφείων

Για πρώτη φορά σε τέσσερα χρόνια, το Λίντς έχασε την κορυφή στη σχέση ποιότητας και τιμής/κόστους γραφείων, με τη Βαρσοβία να κινείται ανοδικά πέντε θέσεις

καταλαμβάνοντας την 1<sup>η</sup> θέση. Το Βερολίνο έχει μετακινηθεί στη 2<sup>η</sup> θέση και το Λίντς βρίσκεται στην 3<sup>η</sup> θέση της βαθμολογίας. Το Βουκουρέστι ανέβηκε εντυπωσιακά δεκαεπτά θέσεις για να πάρει την 4<sup>η</sup> θέση, ενώ η Μπρατισλάβα έχει δει επίσης μια σημαντική άνοδο από τη 10<sup>η</sup> θέση για να καταλήξει τελικά την πρώτη πεντάδα. Η Γλασκόβη, η οποία κατετάγη 4<sup>η</sup> την προηγούμενη χρονιά έχει υποχωρήσει έντεκα θέσεις στην 15<sup>η</sup> θέση, ενώ η Βαρκελώνη και το Μάντσεστερ βρέθηκαν εκτός της πρώτης δεκάδας. Εδώ η Αθήνα καταλαμβάνει σταθερά σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά την 22<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 7: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τη σχέση ποιότητας και τιμής /  
κόστους γραφείων**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
Warsaw	1	=6	▲	0.81	0.57
Berlin	2	3	▲	0.78	0.66
Leeds	3	1	▼	0.77	0.80
Bucharest	4	21	▲	0.76	0.36
Bratislava	5	10	▲	0.73	0.51
Lisbon	6	2	▼	0.67	0.76
Lyon	7	=6	▼	0.62	0.57
Birmingham	8	5	▼	0.59	0.59
Istanbul	9	11	▲	0.58	0.50
Budapest	10	=13	▲	0.54	0.44
Madrid	=11	12	▲	0.52	0.47
Barcelona	=11	8	▼	0.52	0.56
Manchester	13	9	▼	0.51	0.53
Brussels	14	=15	▲	0.44	0.41
Dublin	=15	=22	▲	0.43	0.35
Prague	=15	20	▲	0.43	0.37
Glasgow	=15	4	▼	0.43	0.60
Frankfurt	18	=18	◄►	0.38	0.39
Düsseldorf	19	=13	▼	0.37	0.44
Helsinki	20	=31	▲	0.34	0.15
Stockholm	21	17	▼	0.33	0.40
Athens	22	=22	◄►	0.31	0.35
Amsterdam	23	=18	▼	0.30	0.39
Edinburgh	=24	28	▲	0.27	0.22
London	=24	26	▲	0.27	0.25
Hamburg	=24	=15	▼	0.27	0.41
Milan	27	=29	▲	0.24	0.16
Paris	28	25	▼	0.22	0.27
Munich	29	27	▼	0.18	0.24
Copenhagen	30	34	▲	0.17	0.13
Vienna	31	24	▼	0.16	0.33
Rome	32	33	▲	0.14	0.14
Moscow	=33	35	▲	0.12	0.09
Geneva	=33	=31	▼	0.12	0.15
Zurich	35	=29	▼	0.11	0.16
Oslo	36	36	◄►	0.07	0.05

Πηγή: European Cities Monitor 2011

### 10. 8. Κόστος στελεχειακού προσωπικού

Ενώ οι πόλεις που συνθέτουν την πρώτη πεντάδα είναι οι ίδιες με το προηγούμενο έτος, υπήρξε κάποια μετακίνηση στην αντίστοιχη κατάταξή τους. Το Βουκουρέστι έχει μετακινηθεί από την 5<sup>η</sup> θέση στην 1<sup>η</sup>, με τη Βαρσοβία να καταλαμβάνει τη 2<sup>η</sup> θέση. Η Μπρατισλάβα, η Λισαβόνα και η Κωνσταντινούπολη καταλαμβάνουν τις

υπόλοιπες τρεις θέσεις στην πρώτη πεντάδα. Το Λιντς κινείται 2 θέσεις πάνω και καταλαμβάνει την 8η θέση, ενώ η Μαδρίτη βρίσκεται στην 9η θέση. Η Αθήνα καταλαμβάνει τη 12<sup>η</sup> θέση όσον αφορά το κόστος του στελεχιακού προσωπικού (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 8: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με το κόστος του στελεχιακού προσωπικού**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
Bucharest	1	5	▲	1.47	1.03
Warsaw	2	1	▼	1.36	1.42
Bratislava	3	2	▼	1.29	1.40
Lisbon	4	3	▼	1.15	1.23
Istanbul	5	4	▼	1.13	1.21
Budapest	6	7	▲	1.07	0.98
Prague	7	6	▼	0.92	1.01
Leeds	8	=10	▲	0.63	0.61
Madrid	9	12	▲	0.61	0.60
Glasgow	10	=10	◄►	0.60	0.61
Barcelona	11	9	▼	0.59	0.63
Athens	12	8	▼	0.58	0.64
Birmingham	13	14	▲	0.42	0.50
Dublin	14	15	▲	0.41	0.49
Berlin	15	16	▲	0.40	0.39
Manchester	16	13	▼	0.38	0.51
Moscow	17	17	◄►	0.37	0.38
Stockholm	18	18	◄►	0.28	0.33
Helsinki	19	=25	▲	0.26	0.17
Lyon	20	19	▼	0.25	0.27
Edinburgh	21	=22	▲	0.23	0.21
Milan	22	=27	▲	0.22	0.16
Rome	=23	24	▲	0.19	0.19
Amsterdam	=23	=22	▼	0.19	0.21
Vienna	25	30	▲	0.18	0.14
Brussels	26	=27	▲	0.17	0.16
Hamburg	27	21	▼	0.15	0.22
Düsseldorf	28	20	▼	0.14	0.24
Frankfurt	29	=25	▼	0.11	0.17
Paris	=30	31	▲	0.10	0.13
London	=30	29	▼	0.10	0.15
Oslo	32	36	▲	0.08	0.02
Zurich	33	32	▼	0.06	0.07
Copenhagen	=34	=33	▼	0.03	0.06
Munich	=34	=33	▼	0.03	0.06
Geneva	36	35	▼	0.01	0.03

Πηγή: European Cities Monitor 2011

## **10. 9. Διαθεσιμότητα χώρων και γραφείων επιχειρήσεων**

Για πέμπτη συνεχή χρονιά, το Βερολίνο είναι στην κορυφή από την άποψη προσφοράς και διαθεσιμότητας χώρων και γραφείων επιχειρήσεων. Το Μάντσεστερ που την προηγούμενη χρονιά κατείχε τη 2<sup>η</sup> θέση, βρίσκεται εκτός της πρώτης δεκάδας και τη θέση του καταλαμβάνει το Βουκουρέστι, το οποίο την προηγούμενη χρονιά βρισκόταν στην 24<sup>η</sup> θέση. Το Λιντς βλέπει μια αύξηση στη βαθμολογία του και ανεβαίνει στην 4<sup>η</sup> θέση, ενώ το Δουβλίνο και η Μπρατισλάβα έχουν επίσης βελτιώσει σημαντικά τις θέσεις τους και βρίσκονται στη 15<sup>η</sup> και στην 22<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Η Αθήνα βρίσκεται στην 29<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 9: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τη διαθεσιμότητα χώρων και γραφείων επιχειρήσεων**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
Berlin	1	1	◄►	0.79	0.63
Bucharest	2	=24	▲	0.74	0.24
Madrid	3	3	◄►	0.67	0.56
Leeds	=4	7	▲	0.57	0.46
Birmingham	=4	=4	◄►	0.57	0.54
Barcelona	6	6	◄►	0.52	0.53
Dublin	7	=15	▲	0.49	0.32
Bratislava	8	=22	▲	0.45	0.25
Frankfurt	9	=9	◄►	0.44	0.44
London	10	=4	▼	0.42	0.54
Brussels	11	11	◄►	0.42	0.39
Lisbon	12	=12	◄►	0.38	0.33
Paris	13	8	▼	0.37	0.45
Manchester	14	2	▼	0.35	0.59
Glasgow	15	=12	▼	0.35	0.33
Budapest	16	26	▲	0.34	0.23
Stockholm	17	=17	◄►	0.33	0.31
Warsaw	18	=12	▼	0.31	0.33
Amsterdam	=19	19	◄►	0.30	0.30
Lyon	=19	=17	▼	0.30	0.31
Copenhagen	21	=32	▲	0.29	0.12
Düsseldorf	22	=9	▼	0.28	0.44
Helsinki	23	=27	▲	0.26	0.20
Milan	=24	=27	▲	0.24	0.20
Istanbul	=24	=15	▼	0.24	0.32
Hamburg	26	20	▼	0.21	0.29
Prague	27	=22	▼	0.20	0.25
Moscow	28	21	▼	0.19	0.27
Athens	=29	30	▲	0.18	0.15
Munich	=29	=24	▼	0.18	0.24
Edinburgh	31	=32	▲	0.15	0.12
Vienna	32	31	▼	0.14	0.13
Oslo	33	29	▼	0.13	0.18
Zurich	34	=34	◄►	0.12	0.10
Geneva	35	=34	▼	0.10	0.10
Rome	36	36	◄►	0.07	0.07

Πηγή: European Cities Monitor 2011

#### 10. 10. Φορολογική πολιτική – κίνητρα

Το Δουβλίνο κατέχει και πάλι την πρώτη θέση και το Λονδίνο έχει πέσει από τη 2<sup>η</sup> στην 3<sup>η</sup> θέση και τη θέση του καταλαμβάνει η Μπρατισλάβα. Η μεγαλύτερη άνοδος σημειώθηκε από το Βουκουρέστι, το οποίο ανέβηκε δεκαπέντε θέσεις για να καταλάβει τελικά την 4<sup>η</sup> θέση, ακολουθούμενο στενά από την Κωνσταντινούπολη,

που ανέβηκε δεκατρείς θέσεις για να φτάσει στην 8<sup>η</sup> θέση. Η Πράγα επιστρέφει στην πρώτη δεκάδα για πρώτη φορά μέσα σε τρία χρόνια. Η Βουδαπέστη, το Βερολίνο και η Βαρκελώνη πέφτουν προς τα κάτω στις βαθμολογίες και καταλαμβάνουν την 14<sup>η</sup>, 15<sup>η</sup> και 16<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Η Αθήνα βρίσκεται στην 30<sup>η</sup> θέση από την 27<sup>η</sup> του προηγούμενου έτους (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 10: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τη φορολογική πολιτική και τα κίνητρα**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
Dublin	1	1	↔	0.78	0.86
Bratislava	2	5	▲	0.64	0.49
London	3	2	▼	0.55	0.56
Bucharest	4	19	▲	0.48	0.28
Amsterdam	=5	=6	▲	0.47	0.48
Zurich	=5	4	▼	0.47	0.50
Warsaw	=5	3	▼	0.47	0.55
Istanbul	8	=21	▲	0.44	0.24
Geneva	9	9	↔	0.43	0.38
Prague	10	12	▲	0.39	0.33
Frankfurt	11	18	▲	0.38	0.29
Glasgow	=12	=14	▲	0.37	0.31
Brussels	=12	11	▼	0.37	0.34
Budapest	14	8	▼	0.35	0.47
Berlin	15	=6	▼	0.34	0.48
Barcelona	16	10	▼	0.31	0.35
Paris	17	=14	▼	0.30	0.31
Madrid	18	=16	▼	0.29	0.30
Stockholm	19	20	▲	0.25	0.26
Edinburgh	20	=31	▲	0.23	0.13
Munich	21	23	▲	0.22	0.22
Helsinki	22	=31	▲	0.21	0.13
Hamburg	=23	=27	▲	0.18	0.17
Lisbon	=23	24	▲	0.18	0.21
Birmingham	=23	=16	▼	0.18	0.30
Düsseldorf	=26	25	▼	0.17	0.20
Leeds	=26	=21	▼	0.17	0.24
Manchester	=26	13	▼	0.17	0.32
Oslo	=29	34	▲	0.16	0.10
Copenhagen	=30	=29	▼	0.12	0.14
Athens	=30	=27	▼	0.12	0.17
Moscow	32	35	▲	0.11	0.08
Vienna	33	26	▼	0.10	0.19
Lyon	=34	33	▼	0.09	0.11
Milan	=34	=29	▼	0.09	0.14
Rome	36	36	↔	0.06	0.06

Πηγή: European Cities Monitor 2011

## **10. 11. Ομιλούμενες γλώσσες**

Οι δέκα πρώτες πόλεις όσον αφορά τις ομιλούμενες γλώσσες έχουν παραμείνει αμετάβλητες από το 2008. Το Λονδίνο συνεχίζει να είναι η καλύτερη πόλη από άποψη ομιλούμενων γλωσσών, με τις Βρυξέλλες και το Άμστερνταμ να καταλαμβάνουν τη 2<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Η Στοκχόλμη διατήρησε τη θέση της στην 4<sup>η</sup> θέση, ενώ η Γενεύη και η Ζυρίχη έχουν ανταλλάξει θέσεις, με τη Γενεύη να καταλαμβάνει την 5<sup>η</sup> θέση και τη Ζυρίχη να πέφτει στην 8<sup>η</sup>. Η Αθήνα καταλαμβάνει την προτελευταία 35<sup>η</sup> θέση της κατάταξης (Cushman & Wakefield, 2011).



**Πίνακας 11: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά τις ομιλούμενες γλώσσες**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
London	1	1	◄►	1.48	1.33
Brussels	2	=2	◄►	0.98	1.07
Amsterdam	3	=2	▼	0.96	1.07
Stockholm	4	4	◄►	0.70	0.72
Geneva	5	8	▲	0.60	0.55
Paris	6	6	◄►	0.58	0.59
Frankfurt	7	7	◄►	0.57	0.56
Zurich	8	5	▼	0.54	0.64
Berlin	9	9	◄►	0.50	0.38
Copenhagen	10	10	◄►	0.31	0.37
Warsaw	=11	=16	▲	0.30	0.24
Munich	=11	=11	◄►	0.30	0.32
Oslo	13	=13	◄►	0.29	0.31
Birmingham	14	=11	▼	0.27	0.32
Manchester	15	19	▲	0.25	0.23
Dublin	16	26	▲	0.24	0.13
Hamburg	=17	=16	▼	0.23	0.24
Barcelona	=17	=13	▼	0.23	0.31
Madrid	19	22	▲	0.22	0.20
Prague	20	=24	▲	0.20	0.14
Helsinki	21	15	▼	0.19	0.27
Bucharest	=22	=27	▲	0.18	0.12
Düsseldorf	=22	=20	▼	0.18	0.22
Milan	24	=16	▼	0.16	0.24
Glasgow	=25	36	▲	0.14	0.01
Leeds	=25	=24	▼	0.14	0.14
Moscow	=27	=27	◄►	0.13	0.12
Vienna	=27	=20	▼	0.13	0.22
Bratislava	29	=29	◄►	0.12	0.11
Lisbon	30	23	▼	0.11	0.17
Budapest	31	=31	◄►	0.07	0.10
Lyon	=32	34	▲	0.06	0.08
Istanbul	=32	=31	▼	0.06	0.10
Edinburgh	=32	=29	▼	0.06	0.11
Athens	35	35	◄►	0.04	0.06
Rome	36	33	▼	0.03	0.09

Πηγή: European Cities Monitor 2011

## 10. 12. Εσωτερικές μεταφορές

Ενώ το σκορ για το Λονδίνο και το Παρίσι έχει μειωθεί σε σχέση με το προηγούμενο έτος, οι δύο αυτές πόλεις ακόμα παραμένουν πολύ πιο μπροστά από άλλες από την άποψη της ευκολίας των εσωτερικών μεταφορών. Η Στοκχόλμη κινείται τρεις θέσεις πάνω για να καταλάβει την 4<sup>η</sup> θέση στην κατάταξη, με το Μάντσεστερ επίσης να βελτιώνει τη βαθμολογία του και να μετακινείται από τη 10<sup>η</sup> στην 8<sup>η</sup> θέση. Το

Άμστερνταμ αντικαθίσταται από το Λίντς στην πρώτη δεκάδα, αλλά η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη στην κατάταξη είναι η Κοπεγχάγη, η οποία ανέβηκε δέκα θέσεις και έφτασε στη 14<sup>η</sup>. Η Αθήνα καταλαμβάνει την 33<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 12: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τις εσωτερικές μεταφορές**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
London	1	1	◄►	1.26	1.35
Paris	2	2	◄►	1.07	1.17
Berlin	3	3	◄►	0.78	0.69
Stockholm	4	7	▲	0.54	0.40
Madrid	5	=4	▼	0.53	0.57
Barcelona	=6	6	◄►	0.47	0.56
Munich	=6	=4	▼	0.47	0.57
Manchester	8	10	▲	0.42	0.37
Zurich	9	9	◄►	0.40	0.38
Leeds	10	15	▲	0.38	0.29
Frankfurt	11	11	◄►	0.35	0.36
Geneva	=12	13	▲	0.34	0.31
Amsterdam	=12	8	▼	0.34	0.39
Copenhagen	14	=24	▲	0.33	0.16
Lyon	=15	23	▲	0.30	0.18
Oslo	=15	=18	▲	0.30	0.23
Hamburg	=17	=18	▲	0.29	0.23
Brussels	=17	12	▼	0.29	0.33
Birmingham	19	=18	▼	0.27	0.23
Bratislava	=20	=30	▲	0.26	0.06
Vienna	=20	=16	▼	0.26	0.24
Düsseldorf	22	14	▼	0.22	0.30
Helsinki	23	=16	▼	0.21	0.24
Budapest	=24	=30	▲	0.20	0.06
Milan	=24	22	▼	0.20	0.19
Dublin	=26	=24	▼	0.18	0.16
Lisbon	=26	=24	▼	0.18	0.16
Glasgow	28	28	◄►	0.17	0.12
Warsaw	29	=33	▲	0.16	0.03
Prague	=30	=24	▼	0.14	0.16
Edinburgh	=30	21	▼	0.14	0.20
Moscow	32	=33	▲	0.13	0.03
Athens	33	36	▲	0.06	0.01
Istanbul	34	35	▲	0.04	0.02
Rome	35	29	▼	0.03	0.07
Bucharest	36	32	▼	0.02	0.04

Πηγή: European Cities Monitor 2011

### **10. 13. Ποιότητα ζωής εργαζομένων**

Η Βαρκελώνη διατηρεί την κορυφή στην κατάταξη για την καλύτερη πόλη από άποψη ποιότητας ζωής των εργαζομένων, με τη 2<sup>η</sup> θέση να καταλαμβάνεται από τη Στοκχόλμη. Η πρώτη πεντάδα συμπληρώνεται με τη Ζυρίχη που καταλαμβάνει την 3<sup>η</sup> θέση, τη Γενεύη στην 4<sup>η</sup> και τη Μαδρίτη στην 5<sup>η</sup> θέση. Το Μόναχο και το Παρίσι θεωρούνται λιγότερο ελκυστικά από ό, τι το προηγούμενο έτος και ως εκ τούτου έχουν πέσει στην 6<sup>η</sup> και 8<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Η Αθήνα βρίσκεται στην 35<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 13: Κατάταξη της Αθήνας όσον αφορά την ποιότητα ζωής των εργαζομένων**

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
Barcelona	1	1	◄►	1.08	1.08
Stockholm	2	3	▲	0.91	0.71
Zurich	3	5	▲	0.71	0.63
Geneva	4	9	▲	0.69	0.56
Madrid	5	6	▲	0.67	0.62
Munich	6	2	▼	0.62	0.85
Copenhagen	7	7	◄►	0.56	0.59
Vienna	=8	=11	▲	0.52	0.45
Paris	=8	4	▼	0.52	0.64
London	10	10	◄►	0.46	0.52
Oslo	=11	=13	▲	0.45	0.44
Edinburgh	=11	8	▼	0.45	0.57
Amsterdam	13	17	▲	0.44	0.37
Brussels	14	16	▲	0.41	0.41
Hamburg	15	=11	▼	0.39	0.45
Berlin	16	=13	▼	0.38	0.44
Lisbon	17	=19	▲	0.27	0.30
Leeds	=18	24	▲	0.26	0.25
Rome	=18	=19	▲	0.26	0.30
Lyon	=18	15	▼	0.26	0.43
Dublin	21	=19	▼	0.25	0.30
Milan	=22	25	▲	0.23	0.24
Manchester	=22	23	▲	0.23	0.26
Düsseldorf	=24	22	▼	0.20	0.29
Helsinki	=24	18	▼	0.20	0.33
Frankfurt	26	=26	◄►	0.17	0.18
Prague	27	28	▲	0.15	0.17
Birmingham	28	=26	▼	0.13	0.18
Glasgow	=29	31	▲	0.11	0.09
Bratislava	=29	29	◄►	0.11	0.14
Istanbul	31	34	▲	0.10	0.05
Warsaw	32	35	▲	0.06	0.03
Budapest	33	32	▼	0.05	0.08
Moscow	34	36	▲	0.03	0.01
Bucharest	=35	33	▼	0.02	0.07
Athens	=35	30	▼	0.02	0.11

Πηγή: European Cities Monitor 2011

#### 10. 14. Ρύπανση

Σύμφωνα με την τάση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, αυτή η κατάταξη εξακολουθεί να κυριαρχείται από σκανδιναβικές και ελβετικές περιοχές, που αντιπροσωπεύονται από έξι πόλεις στην κατάταξη του συγκεκριμένου έτους. Η Στοκχόλμη ακόμα θεωρείται ότι είναι η λιγότερο μολυσμένη πόλη στην Ευρώπη

καταλαμβάνοντας την 1<sup>η</sup> θέση, με το Ελσίνκι να βρίσκεται στη 2<sup>η</sup> θέση. Η Κοπεγχάγη και το Εδιμβούργο πέφτουν στην 6<sup>η</sup> και 7<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα. Το Άμστερνταμ ανεβαίνει τρεις θέσεις για βρεθεί εντός της πρώτης δεκάδας για πρώτη φορά από το 2008. Η Αθήνα βρίσκεται στην 32<sup>η</sup> θέση (Cushman & Wakefield, 2011).

**Πίνακας 14: Κατάταξη της Αθήνας σε σχέση με τη ρύπανση**

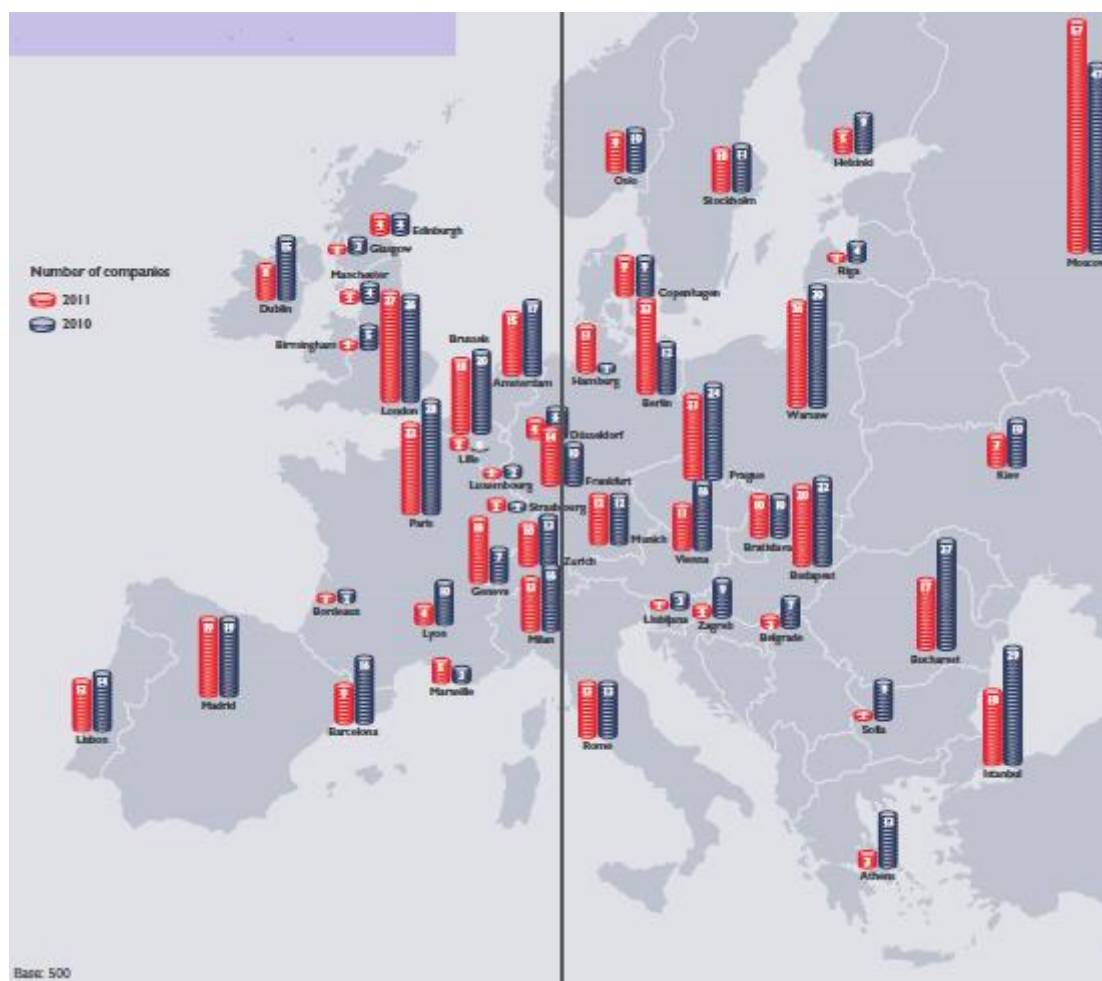
Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score
Stockholm	1	1	↔	1.24	1.22
Helsinki	2	7	▲	1.15	0.89
Oslo	3	2	▼	1.12	1.18
Geneva	4	5	▲	0.92	0.93
Zurich	5	6	▲	0.89	0.90
Copenhagen	6	4	▼	0.77	0.95
Edinburgh	7	3	▼	0.72	0.98
Amsterdam	8	11	▲	0.63	0.56
Vienna	9	10	▲	0.59	0.57
Munich	10	8	▼	0.57	0.67
Lisbon	11	12	▲	0.54	0.53
Barcelona	12	13	▲	0.42	0.47
Leeds	13	16	▲	0.39	0.39
Hamburg	14	14	↔	0.38	0.44
Lyon	15	17	▲	0.35	0.35
Dublin	16	9	▼	0.34	0.65
Berlin	17	19	▲	0.29	0.30
Brussels	18	18	↔	0.27	0.34
Düsseldorf	19	15	▼	0.26	0.42
Bratislava	=20	=21	▲	0.23	0.17
Manchester	=20	24	▲	0.23	0.15
Birmingham	22	=27	▲	0.22	0.11
Budapest	23	=30	▲	0.19	0.08
Frankfurt	24	=21	▼	0.18	0.17
London	25	=25	↔	0.15	0.13
Glasgow	26	=27	▲	0.14	0.11
Madrid	27	23	▼	0.13	0.16
Paris	=28	=25	▼	0.12	0.13
Prague	=28	20	▼	0.12	0.22
Istanbul	30	34	▲	0.09	0.04
Rome	31	=30	▼	0.08	0.08
Athens	=32	29	▼	0.06	0.10
Milan	=32	33	▲	0.06	0.05
Warsaw	34	32	▼	0.05	0.06
Bucharest	35	=35	↔	0.03	0.00
Moscow	36	=35	▼	0.00	0.00

Πηγή: European Cities Monitor 2011

Ο παρακάτω χάρτης δείχνει τον αριθμό των εταιρειών που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια. Ο αριθμός αυτός τείνει να μικραίνει, με ορισμένες εταιρείες να προτιμούν σαφώς να περιμένουν να δουν φως σε ένα μέλλον με αβέβαιες προοπτικές για την παγκόσμια οικονομία. Η Μόσχα εξακολουθεί να θεωρείται ως ο πιο ελκυστικός προορισμός,

αλλά υπάρχει και μία αξιοσημείωτη αύξηση στον αριθμό των εταιρειών που αναζητούν το Βερολίνο ως πιθανή τοποθεσία. Το Αμβούργο έλαβε επίσης αρκετές υποψηφιότητες, ενώ η Κωνσταντινούπολη είχε τη μεγαλύτερη πτώση από όλες τις υπόλοιπες πόλεις. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε δείγμα πεντακοσίων δυναμικά αναπτυσσόμενων επιχειρήσεων.

**Χάρτης 3: Αριθμός των εταιρειών που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια**



Πηγή: European Cities Monitor 2011

Για την Αθήνα η μετάβαση από το 2010 στο 2011 συνοδεύεται από μια μεγάλη πτώση του αριθμού των πιθανών μελλοντικών εταιρειών και συγκεκριμένα από δεκατρείς σε μόλις τρεις επιχειρήσεις (Cushman & Wakefield, 2011).

## 11. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

### 11. 1. Γενικά συμπεράσματα

Στην περίπτωση της Μητροπολιτικής Αθήνας και της Περιφέρειας Αττικής ισχύει αυτό που ισχύει σε όλες τις μητροπολιτικές περιφέρειες οι οποίες είναι περισσότερο παραγωγικές από τον μέσο όρο της χώρας στην οποία ανήκουν. Με άλλα λόγια η κατά κεφαλήν ΑΠΑ σε προϊόντα και υπηρεσίες σε αυτές τις μητροπολιτικές περιφέρειες είναι υψηλότερη από το μέσο όρο κάθε χώρας. Επίσης, κατά μέσο όρο σχεδόν το 1/3 της προστιθέμενης αξίας στην Δυτική και την Κεντρική Ευρώπη παράγεται στις μητροπολιτικές περιοχές αν και το μερίδιό τους στην απασχόληση είναι μόνον στο 1/4 (Laasko & Kostianen, 2011).

Όμως δεν έχουν όλες οι μητροπόλεις τον ίδιο αναπτυξιακό δυναμισμό ως προς την παραγωγή, την απασχόληση και τον πληθυσμό. Υπάρχουν ταχέως αναπτυσσόμενες μητροπόλεις και μητροπόλεις σε στασιμότητα. Η γεωγραφική κατανομή των δυναμικών μητροπολιτικών κέντρων δεν ενισχύει την υπόθεση και τη θέση, ότι οι κεντρικά τοποθετημένες περιοχές της Ευρώπης θα αναπτυχθούν σε βάρος των περιφερειακών περιοχών της, παρά το ότι αυτό μπορεί να ισχύει σε επίπεδο κρατών – μελών. Όμως, εκτός από την γεωοικονομική θέση, ο παραγωγικός ρόλος και η παραγωγική εξειδίκευση κάθε μητρόπολης είναι κρίσιμος για την αναπτυξιακή δυναμική της. Ως προς αυτό η Μητροπολιτική Αθήνα – Αττική, παρά την ταχεία ανάπτυξή της, παρουσιάζει αδυναμίες κρίσιμες για την βιωσιμότητα της ανάπτυξής της (Ιωάννου, n.d.).

Η παραγωγική εξειδίκευση της Μητροπολιτικής Αττικής με διεθνή κριτήρια βρίσκεται στο εμπόριο, ενώ και με εθνικά κριτήρια στην παραγωγική εξειδίκευσή της προστίθεται η μεταποίηση. Όμως οι τάσεις που προαναφέρθηκαν για την μεταποίηση και το εμπόριο, και η τυχόν συνέχισή τους δημιουργούν ερωτηματικά ως προς την βιωσιμότητα του αναπτυξιακού μοντέλου της Αττικής.

Το «Μητροπολιτικό σχέδιο» της Αττικής μοιάζει να στερείται μιας συστηματικής συνιστώσας ως προς την πολιτική απασχόλησης και ανεργίας, καθώς και την ανάγκη μείωσης των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων στα ποσοστά απασχόλησης. Η γεωγραφική κινητικότητα του εργατικού δυναμικού που τυχόν μειώνει την τοπική ανεργία δεν αρκεί ως λύση για την παραγωγική και κοινωνική ανασυγκρότηση. Τα υψηλά ποσοστά απασχόλησης πρέπει να είναι δομικό στοιχείο της αναπτυξιακής πολιτικής ως προϋπόθεση διατηρούμενης οικονομικής μεγέθυνσης και σύγκλισης. Η στασιμότητά τους στους παραγωγικότερους τομείς δείχνει περιφέρεια που μπορεί να στερηθεί του αναπτυξιακού δυναμισμού και να έρθει σε οικονομική στασιμότητα, παρά το γεγονός των ευνοϊκών προϋποθέσεων βιώσιμης ανάπτυξής της.

Οι πολιτικές απασχόλησης κρίνονται κατ' εξοχήν στις τοπικές αγορές εργασίας που υφίστανται αναγκαίες αναδιαρθρώσεις. Όλες οι θέσεις εργασίας δημιουργούνται και καταργούνται σε επιχειρήσεις σε τοπικό επίπεδο. Συνεπώς το σχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης της Μητροπολιτικής περιοχής των Αθηνών, πρέπει να περιλαμβάνει και μια συνιστώσα ως προς την πολιτική απασχόλησης και τις εργασιακές σχέσεις (Ιωάννου, n.d.).

## **11. 2. Προτάσεις για ένταξη της Αθήνας στα Ευρωπαϊκά Μητροπολιτικά Κέντρα**

Η συμμετοχή του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, στην ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Χώρου μπορεί να προωθηθεί μέσω των παρακάτω προτάσεων:

- 1) Θα πρέπει να εξειδικευτεί ο ρόλος του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας στη διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, με τον προσδιορισμό ζωνών λειτουργικής επίδρασης και αναπτυξιακής συνεργασίας.
- 2) Πρέπει να γίνει συστηματική αξιοποίηση της θέσης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας στα διευρωπαϊκά δίκτυα, καθώς και των στρατηγικών υποδομών στους τομείς μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.
- 3) Είναι απαραίτητη η ενίσχυση της εξωστρέφειας των οικονομιών του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, με την επιλογή και τη στήριξη δυναμικών και Προωθητικών Δραστηριοτήτων.



4) Βασική προϋπόθεση είναι η δημιουργία αξόνων ανάπτυξης στον εθνικό και στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο. Οι άξονες ανάπτυξης είναι οδικοί ή σιδηροδρομικοί άξονες ταχείας κυκλοφορίας που συνδέουν παραγωγικές συγκεντρώσεις, αγορές και οικονομίες, και κατά μήκος τους φιλοξενούν αναπτυξιακές δραστηριότητες. Η διαμόρφωση αξόνων ανάπτυξης από την Αθήνα έως την Θεσσαλονίκη και έπειτα προς τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάδειξη της πόλης σε μητροπολιτικό κέντρο.

5) Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί πόσο σημαντική είναι η ένταξη του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας στα υπόλοιπα κοινοτικά, βαλκανικά, ανατολικοευρωπαϊκά, μεσογειακά και παρευξείνια δίκτυα πόλεων.

### **11. 3. Γενικά χαρακτηριστικά της Αθήνας**

Η Αθήνα αποτελεί την πρωτεύουσα και την μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας και είναι έδρα της Περιφέρειας Αττικής. Μια κοσμοπολίτικη μητρόπολη σήμερα, η σύγχρονη Αθήνα είναι το κέντρο της οικονομικής, χρηματοπιστωτικής, βιομηχανικής, πολιτικής και πολιτιστικής ζωής της Ελλάδας. Το 2012 η Αθήνα κατατάσσεται ως η 39η πλουσιότερη πόλη στον κόσμο ως προς την αγοραστική της δύναμη και ως 77η ακριβότερη πόλη στον κόσμο σε μελέτη που διεξήγαγε η UBS.

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας έχει πληθυσμό 3.090.508 (2011) κατοίκους και έχει έκταση 412 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Περιλαμβάνει συνολικά 35 δήμους οι οποίοι είναι κατανομημένοι σε τέσσερις περιφερειακές ενότητες (Κεντρική, Βόρεια, Νότια και Δυτική). Ο Δήμος Αθηναίων που καταλαμβάνει το κέντρο της, έχει πληθυσμό 664.046 κατοίκους (απογραφή 2011) και έχει έκταση 39 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Σύμφωνα με τη Eurostat η ευρύτερη αστική περιοχή της Αθήνας (που ουσιαστικά συμπίπτει με την Περιφέρεια Αττικής) είναι η 7η πολυπληθέστερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση (η 4η πολυπληθέστερη πρωτεύουσα της Ευρωπαϊκής Ένωσης) με πληθυσμό να εκτιμάται στους 4.013.368 κατοίκους. Η Αθήνα είναι επίσης η νοτιότερη πρωτεύουσα της ηπειρωτικής Ευρώπης. Η κληρονομιά που άφησε η κλασική εποχή στην Αθήνα είναι ακόμη ολοφάνερη στην πόλη, εκπροσωπούμενη από αρχαία μνημεία και έργα τέχνης, με περιφημότερο όλων

τον Παρθενώνα, που θεωρείται βασικό ορόσημο του αρχαίου Δυτικού πολιτισμού. Στην πόλη διατηρούνται ακόμη Ρωμαϊκά και Βυζαντινά μνημεία, καθώς και μικρός αριθμός Οθωμανικών μνημείων (Picorelli, Barros, Tomas & Molle, 2009).

Στην Αθήνα βρίσκονται δύο Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς, όπως έχουν χαρακτηριστεί από την UNESCO, η Ακρόπολη και η μεσαιωνική Μονή Δαφνίου. Αξιοθέατα της νεότερης εποχής, χρονολογούμενα από την καθιέρωση της Αθήνας ως πρωτεύουσας του ανεξάρτητου Ελληνικού κράτους το 1834, περιλαμβάνουν τη Βουλή των Ελλήνων που χτίστηκε τον 19ο αιώνα και την λεγόμενη «Τριλογία της Αθήνας», που αποτελείται από την Εθνική Βιβλιοθήκη, το Πανεπιστήμιο και την Ακαδημία. Η Αθήνα φιλοξένησε τους πρώτους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες το 1896 και 108 χρόνια αργότερα υποδέχτηκε την επιστροφή τους με τους Θερινούς Ολυμπιακούς του 2004. Στην Αθήνα βρίσκονται το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, που διαθέτει τη μεγαλύτερη συλλογή στον κόσμο αρχαίων ελληνικών αρχαιοτήτων, καθώς και το νέο Μουσείο Ακρόπολης.

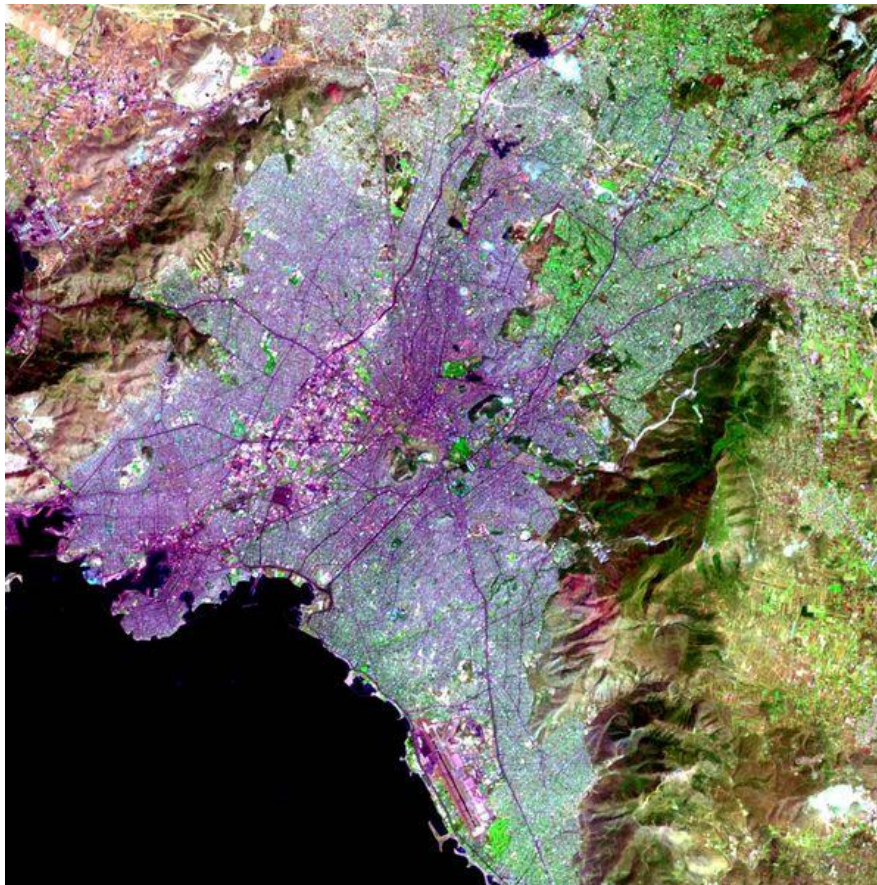
### **11. 3. 1. Γεωλογία**

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας απλώνεται σε όλη την κεντρική πεδιάδα της Αττικής, που ονομάζεται και Λεκανοπέδιο Αττικής. Το λεκανοπέδιο περικλείεται από τέσσερα μεγάλα βουνά. Το όρος Αιγάλεω στα δυτικά, το όρος Πάρνηθα στα βόρεια, το όρος Πεντέλη στα βορειοανατολικά και το όρος Υμηττός στα ανατολικά. Πέρα από το όρος Αιγάλεω βρίσκεται το Θριάσιο Πεδίο, που σχηματίζει μια προέκταση της κεντρικής πεδιάδας προς τα δυτικά. Ο Σαρωνικός Κόλπος βρίσκεται στα βορειοδυτικά. Το όρος Πάρνηθα είναι το ψηλότερο από τα τέσσερα βουνά, με υψόμετρο τα 1.413 μέτρα και έχει ανακηρυχθεί Εθνικός δρυμός.

Η Αθήνα είναι χτισμένη γύρω από μερικούς λόφους. Ο Λυκαβηττός είναι ένας από τους ψηλότερους λόφους της κυρίως πόλης και προσφέρει θέα ολόκληρου του Λεκανοπέδιου. Η γεωμορφολογία της Αθήνας θεωρείται ως μία από τις πιο ιδιαίτερες στον κόσμο, λόγω των βουνών της, που προκαλούν ένα φαινόμενο θερμοκρασιακής αναστροφής, που σε συνδυασμό με τις δυσκολίες της Ελληνικής Κυβέρνησης να

ελέγξει την εκπομπή ρύπων, ευθύνεται για τα προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης που αντιμετωπίζει η πόλη. Αυτό το ζήτημα δεν εμφανίζεται μόνο στην Αθήνα. Για παράδειγμα το Λος Άντζελες και η Πόλη του Μεξικού υποφέρουν από παρόμοια προβλήματα γεωμορφολογικής αναστροφής. Κύριοι ποταμοί της Αθήνας είναι ο Κηφισός, ο Ιλισός και ο Ηριδανός.

**Φωτογραφία 1: Άποψη του πεδίου των Αθηνών από το δορυφόρο Landsat της NASA**



**Φωτογραφία 2: Η σύγχρονη πόλη των Αθηνών**



**Φωτογραφία 3: Η Αθήνα τη νύχτα όπως φαίνεται από το δορυφόρο Landsat της NASA**



### 11. 3. 2. Δημογραφία

Ο δήμος Αθηναίων έχει επίσημα πληθυσμό 664.046 κατοίκους, ενώ μαζί με τις τέσσερις Περιφερειακές Ενότητες (Κεντρικού, Βόρειου, Νότιου και Δυτικού Τομέα Αθηνών) έχει συνολικά πληθυσμό 2.640.701 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Μαζί με την Περιφερειακή Ενότητα του Πειραιά αποτελούν το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας με πληθυσμό 3.074.160 κατοίκους.

Η αρχαία πόλη της Αθήνας είχε το κέντρο της στο βραχώδη λόφο της Ακρόπολης. Το λιμάνι του Πειραιά ήταν ξεχωριστή πόλη, αλλά σήμερα έχει απορροφηθεί στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας. Η γρήγορη επέκταση της πόλης, που συνεχίζεται ακόμη και σήμερα, ξεκίνησε τις δεκαετίες του '50 και του '60, λόγω της μετεξέλιξης της Ελλάδας από αγροτική σε βιομηχανική χώρα. Η επέκταση σήμερα είναι ιδιαίτερα εμφανής προς τα Ανατολικά και τα Βορειοανατολικά, μια τάση που σχετίζεται πολύ με το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και την Αττική Οδό, τον αυτοκινητόδρομο που διασχίζει την Αττική. Με αυτή τη διαδικασία η Αθήνα έχει ενσωματώσει πολλά πρώην προάστια και χωριά στην Αττική και συνεχίζει να το κάνει μέχρι και σήμερα. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την ιστορία του πληθυσμού της Αθήνας τα νεότερα χρόνια.





**Πίνακας 15: Ο πληθυσμός της Αθήνας τα νεότερα χρόνια (1833 – Σήμερα)**

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ</b>	<b>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ</b>	<b>ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ</b>
1833	4.000	-	-
1870	44.500	-	-
1896	123.000	-	-
1921 (Πριν την Ανταλλαγή Πληθυσμών)	473.000	-	-
1921 (Μετά την Ανταλλαγή Πληθυσμών)	718.000	-	-
1971	867.023	-	2.540.241
1981	885.737	-	3.369.443
1991	772.072	3.444.358	3.523.407
2001	745.514	3.165.823	3.761.810
2011	664.046	3.090.508	3.753.783

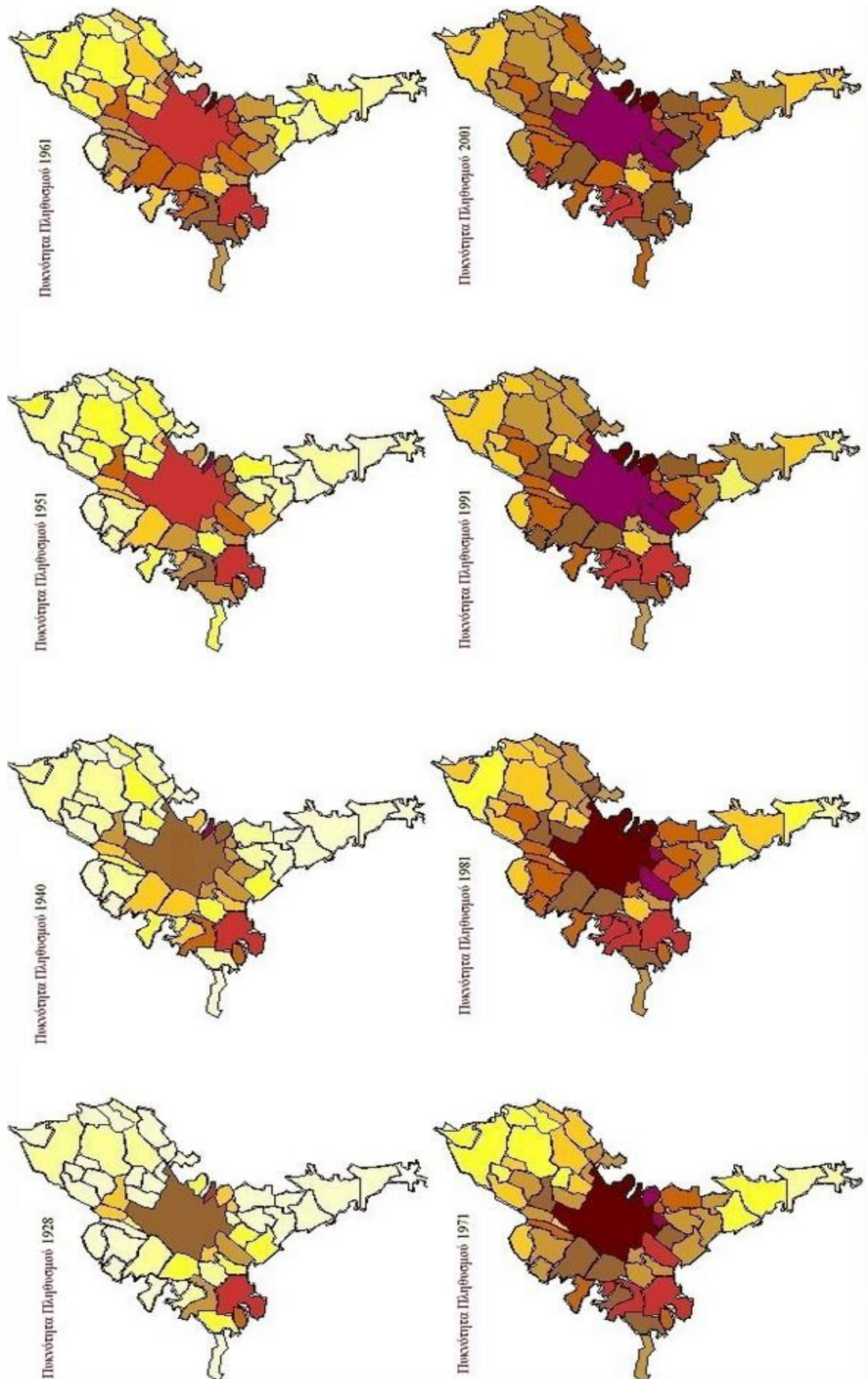
Πηγή: ΕΣΥΕ 2011

#### Χάρτης 4: Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού πολεοδομικού συγκροτήματος πρωτεύουσας 1928-2001

Πυκνότητα Πληθυσμού

	1-500 κάτοικοι / τ.χμ.
	501-1.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	1.001-2.500 κάτοικοι / τ.χμ.
	2.501-5.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	5.001-10.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	10.001-15.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	15.001-20.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	20.001-25.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	25.001-30.000 κάτοικοι / τ.χμ.
	30.001+++ κάτοικοι / τ.χμ.

Πηγή: ΕΣΥΕ



Πηγή: ΕΣΥΕ



Το **Κέντρο** της Ελληνικής πρωτεύουσας βρίσκεται στο Δήμο Αθηναίων, που είναι ο μεγαλύτερος σε πληθυσμό Δήμος της Ελλάδος. Ο Πειραιάς σχηματίζει επίσης ένα σημαντικό κέντρο στη δική του πόλη, μέσα στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας και είναι δεύτερος σε πληθυσμό δήμος μέσα σε αυτό, με το Περιστέρι και την Καλλιθέα να ακολουθούν.

Το **Πολεοδομικό Συγκρότημα** της Αθήνας συνίσταται σήμερα από 40 δήμους, 35 από τους οποίους αποτελούν τους *δήμους της Μείζονος Αθήνας*, ενταγμένους σε 4 περιφερειακές ενότητες (Βόρειας Αθήνας, Δυτικής Αθήνας, Κεντρικής Αθήνας και Νότιας Αθήνας) και 5 ακόμη, που αποτελούν τους *δήμους του Μείζονος Πειραιά*, που ανήκουν στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς. Το αρκετά πυκνοκατοικημένο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Ελληνικής πρωτεύουσας απλώνεται σε 412 τετραγωνικά χιλιόμετρα σε όλο το Λεκανοπέδιο Αττικής και έχει συνολικό πληθυσμό 3.090.508 κατοίκους, με βάση την απογραφή του 2011.

Η **Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας** καλύπτει 2.928,717 τετραγωνικά χιλιόμετρα στην περιφέρεια Αττικής και περιλαμβάνει ένα σύνολο 58 δήμων, που είναι οργανωμένοι σε 7 περιφερειακές ενότητες. Οι παραπάνω μαζί με την Ανατολική Αττική και τη Δυτική Αττική έχουν πληθυσμό 3.753.783 κατοίκους. Η Αθήνα και ο Πειραιάς είναι τα δύο Μητροπολιτικά Κέντρα της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας. Υπάρχουν επίσης μερικά Διαδημοτικά Κέντρα, που εξυπηρετούν συγκεκριμένες περιοχές. Για παράδειγμα το Μαρούσι, η Κηφισιά και η Γλυφάδα λειτουργούν ως Διαδημοτικά Κέντρα για τα Βόρεια, μακρινά Βόρεια και Νότια προάστια της Αθήνας αντίστοιχα, ενώ το Περιστέρι εξυπηρετεί τα Δυτικά προάστια.

### **11. 3. 3. Τοπική Αυτοδιοίκηση**

Η σύγχρονη πόλη της Αθήνας αποτελείται από τη συνένωση πολλών μικρότερων πόλεων και χωριών που επεκτάθηκαν για να συνθέσουν μία μεγάλη ενιαία πόλη. Η επέκταση αυτή συνέβη τον 20ό αιώνα. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας αποτελείται από 35 δήμους, ο μεγαλύτερος των οποίων είναι ο Δήμος Αθηναίων με 664.046 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Όταν αναφερόμαστε στην Αθήνα, αναφερόμαστε συνήθως στην Αθήνα με τα προάστια ή αλλιώς στη «μείζονα περιοχή της Αθήνας», ενώ ορισμένες φορές αναφερόμαστε στο Δήμο Αθηναίων ή στο «κέντρο της Αθήνας». Κάθε δήμος της μείζονος περιοχής της Αθήνας είναι αυτοδιοικούμενος από το Δήμαρχο και το Δημοτικό Συμβούλιο.

Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας κατά το Πρόγραμμα Καλλικράτης το 2011 και σύμφωνα με το άρθρο 1 §5.1.Β αυτού, ουδεμία μεταβολή επήλθε στο Δήμο Αθηναίων εκτός της μετονομασίας των δημοτικών διαμερισμάτων σε δημοτικές κοινότητες.

#### **11. 3. 4. Προάστια**

Η Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας αποτελείται από 58 πυκνοκατοικημένους δήμους, που απλώνονται γύρω από το Δήμο της Αθήνας (το κέντρο της πόλης) προς όλες σχεδόν τις κατευθύνσεις. Ανάλογα με τη γεωγραφική τους θέση σε σχέση με την πόλη της Αθήνας, τα προάστια χωρίζονται σε τέσσερις ζώνες :

**Α) Τα Βόρεια Προάστια**, που περιλαμβάνουν: Εκάλη, Νέα Ερυθραία, Άγιο Στέφανο, Δροσιά, Διόνυσο, Κρουνέρι, Κηφισιά, Μαρούσι, Πεύκη, Λυκόβρυση, Ηράκλειο, Γλυκά Νερά, Βριλήσσια, Μελίσσια, Πεντέλη, Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή, Ψυχικό και Φιλοθέη.

**Β) Τα Νότια Προάστια**, που περιλαμβάνουν: Καλαμάκι, Νέα Σμύρνη, Άγιο Δημήτριο, Παλαιό Φάληρο, Ελληνικό, Γλυφάδα, Βούλα, Αργυρούπολη, Ηλιούπολη και Βουλιαγμένη.

**Γ) Τα Ανατολικά Προάστια**, που περιλαμβάνουν: Ζωγράφου, Βύρωνα, Καισαριανή, Χολαργό και Παπάγου.

**Δ) Και τα Δυτικά Προάστια**, που περιλαμβάνουν: Δήμο Αχαρνών, Πετρούπολη, Ίλιον, Περιστερί, Αιγάλεω και Νίκαια.

Οι ακτές της πόλης της Αθήνας, που εκτείνονται από το μεγάλο εμπορικό λιμάνι του Πειραιά μέχρι το νοτιότερο προάστιο της Βάρκιζας επί περίπου 25 χιλιόμετρα, συνδέονται με το κέντρο της πόλης και με τραμ.

Στο βόρειο προάστιο του Αμαρουσίου δεσπόζει στον ορίζοντα το αναβαθμισμένο κύριο Ολυμπιακό Συγκρότημα (γνωστό με το ακρωνύμιό του ΟΑΚΑ). Ένα δεύτερο Ολυμπιακό συγκρότημα δίπλα στη θάλασσα, στην παραλία της Καλλιθέας, διαθέτει σύγχρονα στάδια και καταστήματα. Προγραμματίζονται έργα για το μετασχηματισμό των εκτάσεων του παλιού Αεροδρομίου της Αθήνας στα νότια προάστια σε ένα από τα μεγαλύτερα διαμορφωμένα πάρκα της Ευρώπης, επονομαζόμενο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού.

Πολλά από τα νότια προάστια, όπως ο Άλιμος, το Παλιό Φάληρο, το Ελληνικό, η Βούλα, η Βουλιαγμένη και η Βάρκιζα έχουν αμμώδεις παραλίες. Καζίνο λειτουργούν τόσο στο όρος Πάρνηθα, που απέχει περίπου 25 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, όσο και στην κοντινή πόλη του Λουτρακίου.

### **11. 3. 5. Υποδομές**

Η Αθήνα είναι μια πόλη με ανεπτυγμένες υποδομές από τη δεκαετία του '50 έως σήμερα. Διαθέτει ένα πλούσιο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που τη συνδέουν με τις γειτονικές περιφέρειες, καθώς και πληθώρα λεωφορείων και τραμ που ενώνουν τις γειτονιές του λεκανοπεδίου και των περιχώρων των Αθηνών. Τα ΚΤΕΛ που εδρεύουν στο Πεδίον του Άρεως παρέχουν πρόσβαση στις γειτονικές πόλεις και στην υπόλοιπη Ελλάδα, ενώ γίνονται τα τελευταία χρόνια απόπειρες εκσυγχρονισμού του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου που παραμένει πεπαλαιωμένο. Ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος λειτουργεί σε συνάρτηση με τις υπόγειες γραμμές του Μετρό έπειτα από την ανάπλάσή του, ενώ το Τραμ συνδέει τους παράκτιους δήμους με το κέντρο της πόλης. Η Αθήνα διαθέτει πλήρες αποχετευτικό σύστημα, ηλεκτρικό φωτισμό από το 1889, ραδιοφωνικό κέντρο από το 1938 και τηλεόραση από το 1965.

### **11. 3. 6. Μεταφορές**

Η πόλη είναι προσβάσιμη οδικώς από τις δύο μεγάλες εθνικές οδούς που διατρέχουν την Αττική, τον Αυτοκινητόδρομο 1 (Α1, Ε75) που εισέρχεται από τη βόρεια είσοδο του λεκανοπεδίου και την Εθνική Οδό 8α (GR-8Α, Ε65 & Ε94) η οποία εισέρχεται

από τα δυτικά. Καθίσταται προσεγγίσιμη επίσης μέσω του Λιμένος Πειραιώς, Ραφήνας και Λαυρίου. Από το 2004 ενώνεται με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» μέσω του κλειστού αυτοκινητοδρόμου της Αττικής Οδού. Είναι η πρώτη ελληνική πόλη που εξυπηρετείται από το Μετρό, ενώ το Σύστημα Μαζικών Μετακινήσεων από το 2000 και έπειτα εξελίσσεται σε ένα πολυσύνθετο και αλληλοσυνδεδεμένο δίκτυο.

Ένας δευτερεύων κλάδος της Αττικής Οδού, γνωστός ως «Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού», συνδέει την Καισαριανή με τα Γλυκά Νερά. Ο νέος αυτός δακτύλιος πραγματοποιεί οδικές συνδέσεις στο πρωτεύον οδικό δίκτυο της πόλης με 70 χιλιόμετρα, 21 εξόδους και 8 μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους.

Στην Αθήνα κυκλοφορεί και μεγάλος αριθμός ταξί (σε κίτρινο χρώμα). Τα ταξί της Αθήνας θεωρούνται φθηνότερα σε σύγκριση με αυτά της Ευρώπης.

Ο αερολιμένας της Αθήνας είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος στην πόλη των Σπάτων, ανατολικά της Αθήνας, που εγκαινιάστηκε το 2000. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο γίνεται μέσω οδικής σύνδεσης (για ιδιωτική μεταφορά, λεωφορειακή σύνδεση ή ταξί), καθώς και σιδηροδρομικής γραμμής. Επιπλέον, η Αθήνα διαθέτει τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Ελλάδας (Σταθμός Λαρίσης).

### **11. 3. 7. Δημόσιες μεταφορές**

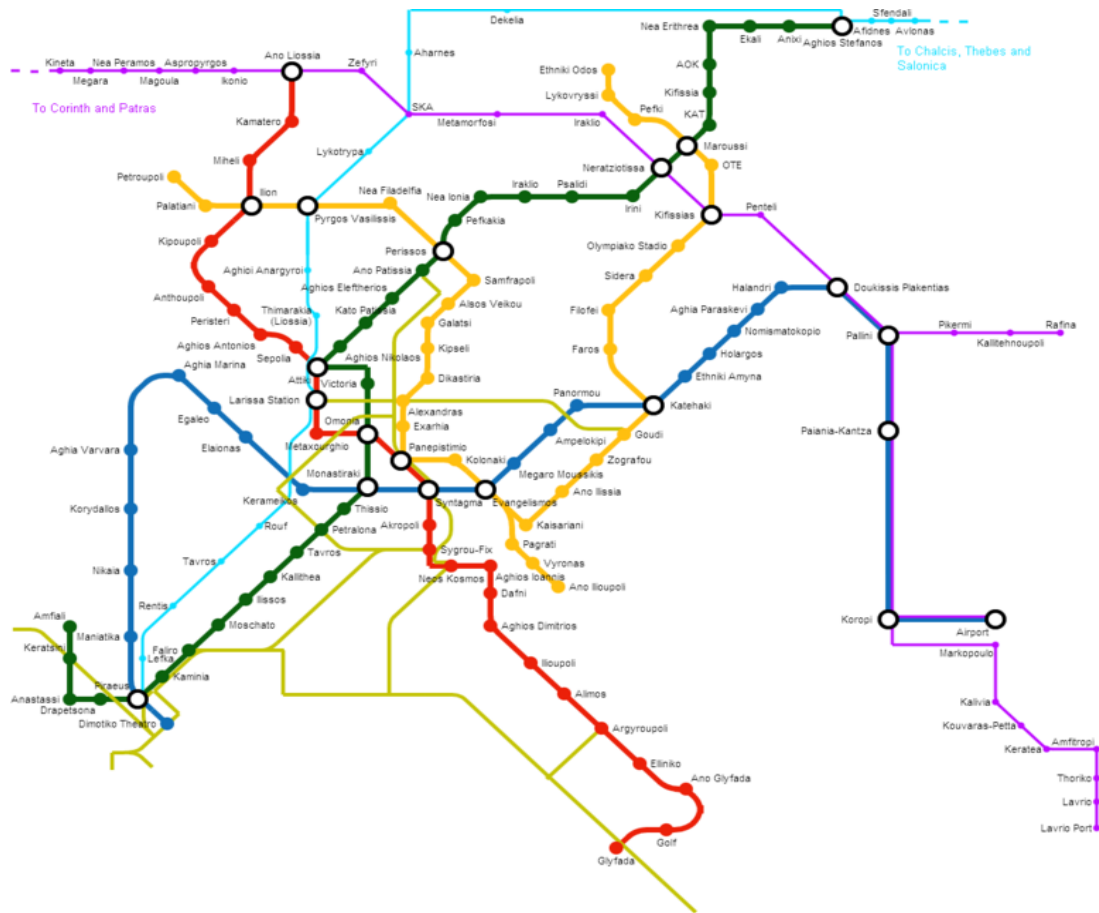
Το σύστημα δημόσιων μεταφορών της Αθήνας αποτελείται από ένα δίκτυο λεωφορείων, τρόλεϊ καθώς και μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, προαστιακός σιδηρόδρομος και τραμ).

Το μετρό της Αθήνας έχει τρεις γραμμές οι οποίες επισημαίνονται στους χάρτες με διαφορετικά χρώματα. Η Γραμμή 1 (πράσινη γραμμή) αφορά το παλαιότερο κομμάτι του δικτύου (ΗΣΑΠ), που συνδέει τον Πειραιά με την Κηφισιά μέσω του κέντρου της Αθήνας. Οι υπόλοιπες δύο γραμμές κατασκευάστηκαν κατά τη δεκαετία του 1990 και τέθηκαν σε λειτουργία τον Ιανουάριο του 2000.

Οι γραμμές είναι διπλές και αποκλειστικά υπόγειες σε μέσο βάθος τα 20 μέτρα από την επιφάνεια και διατομή σηράγγων 9 μέτρα. Η Γραμμή 2 (κόκκινη γραμμή) συνδέει το Ελληνικό με το Περιστέρι (Ανθούπολη), ενώ η Γραμμή 3 (μπλε γραμμή) συνδέει το Αιγάλεω με το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Σε εξέλιξη βρίσκονται επεκτάσεις προς το Ελληνικό, την Ανθούπολη και τον Πειραιά, ενώ μελετάται η κατασκευή μιας τέταρτης γραμμής με καμπυλωτή διαδρομή από το Γαλάτσι, περνώντας από τα ανατολικά προάστια και καταλήγοντας στο Μαρούσι.

Το δίκτυο των λεωφορείων αποτελείται από θερμικά οχήματα (ντιζελοκίνητα και φυσικού αερίου), καθώς και από ηλεκτροκίνητα τρόλεϊ. Το νέο δίκτυο του τραμ συνδέει το κέντρο της Αθήνας (πλατεία Συντάγματος) με τη Βούλα και το Νέο Φάληρο μέσω δύο διασταυρούμενων γραμμών. Αναμένεται η επέκτασή του και προς τον Πειραιά (και μελλοντικά προς Κερατσίνι και Πέραμα), ενώ νέες γραμμές είναι υπό μελέτη. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος συνδέει το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος με τον Σταθμό Λαρίσης, τον Πειραιά και το Κιάτο. Μελλοντικά θα επεκταθεί προς τη Θήβα, την Χαλκίδα, τη Ραφήνα, το Λαύριο και το Ξυλόκαστρο.

## Χάρτης 5: Μελλοντικό δίκτυο του μετρό της Αθήνας, μαζί με το δίκτυο του προαστιακού σιδηρόδρομου και του τραμ



Πηγή: <http://beno.org.uk/metromapcreator/>

### 11. 3. 8. Ύδρευση και Αποχέτευση

Το αρχαιότερο υδραγωγείο είναι του Αδριανού που άρχισε να κατασκευάζεται το 130 μ.Χ. από τον Ρωμαίο αυτοκράτορα Αδριανό και ολοκληρώθηκε το 150 μ.Χ. από τον αυτοκράτορα Πίο Αντώνιο. Αργότερα όμως η δεξαμενή καταστράφηκε από τις επιδρομές εχθρών.

Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδος, η κυβέρνηση της χώρας αντιμετώπισε και το βασικό αυτό πρόβλημα της ύδρευσης. Με έρανο που έγινε επισκεύασε το υδραγωγείο, αλλά λόγω της αύξησης του πληθυσμού, μετά από πολλές προτάσεις για διάφορες γεωτρήσεις και μεταφορά νερών, αποφασίστηκε το 1892 να γίνει

τεχνητή λίμνη στο Μαραθώνα. Την πρόταση αυτή την έκανε ο Εδουάρδος Καλενέκ και το έτος 1926 το δημόσιο της Ελλάδας και η εταιρεία Ούλεν έκαναν συμφωνία για τη λίμνη αυτή, που θα έδινε νερό στην πρωτεύουσα. Οι εργασίες άρχισαν τον Οκτώβριο του 1926 και τέλειωσαν μετά από 3 χρόνια. Τον Μάιο του 1931 είχαν κατασκευαστεί το φράγμα, ο αγωγός, τα διυλιστήρια και για πρώτη φορά στις 3 Ιουνίου η Αθήνα πήρε νερό από τη λίμνη.

Το φράγμα έχει πλάτος στη βάση του 47 μ. και χωράει 44 εκατομμύρια κυβικά μέτρα νερό. Με το φράγμα του Μαραθώνα λύθηκε ως ένα σημείο το πρόβλημα της ύδρευσης της Αθήνας. Αργότερα όμως, με την ολοένα και μεγαλύτερη ανάπτυξη της πόλης, η ποσότητα του νερού της τεχνητής λίμνης δεν ήταν αρκετή για την ύδρευση της πρωτεύουσας. Εκτελέστηκαν έργα ύδρευσης από τη λίμνη Υλίκη, αλλά και πάλι το πρόβλημα ύδρευσης δεν λύθηκε. Γι' αυτό προτάθηκε η λύση του Μόρνου. Έτσι τα τελευταία χρόνια κατασκευάστηκε το φράγμα του Μόρνου κοντά στο Λιδωρίκι της Φωκίδας και τροφοδότησε την Αθήνα με νερό.

Με τις μελέτες που έκανε ο Ιταλός Φαντόλι, ανατέθηκε η εκτέλεση αποχετευτικών έργων στην "Υδρέξ", Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Υπονόμων. Η εταιρεία αυτή έκανε διάφορα σημαντικά έργα μέχρι τον Β' παγκόσμιο πόλεμο, που συνεχίστηκαν μετά την απελευθέρωση. Το 1950 ιδρύθηκε ο Ο.Α.Π., ο Οργανισμός Αποχέτευσης Περιοχής Πρωτεύουσας, για τη συντήρηση και εκμετάλλευση του δικτύου που υπήρχε και αυτού που θα κατασκεύαζε.

Ο οργανισμός άρχισε να λειτουργεί το 1954 και συνεχίζει και σήμερα. Έφτιαξε τον Κεντρικό Αποχετευτικό Αγωγό από τέρμα Πατησίων και μέχρι τη Ν. Κοκκινιά, που σταμάτησε έτσι την αποχέτευση των ακαθαρσιών στο Ν. Φάληρο. Παρόλα αυτά δεν έχει ολοκληρωθεί το σύστημα αποχέτευσης της πρωτεύουσας και των προαστίων. Με τις δυνατές βροχές το κέντρο της πόλης πλημμυρίζει και σε ορισμένες συνοικίες σημειώνονται αρκετές καταστροφές σε σπίτια και καταστήματα.

### 11. 3. 9. Εκπαίδευση

Στην Οδό Πανεπιστημίου, το παλιό κτίριο του Πανεπιστημίου, η Εθνική Βιβλιοθήκη και η Ακαδημία, αποτελούν την λεγόμενη «Αθηναϊκή Τριλογία» και ανεγέρθηκαν στα μέσα του 19ου αιώνα. Οι περισσότερες λειτουργίες του Πανεπιστημίου έχουν μεταφερθεί σε μια πολύ μεγαλύτερη και πιο σύγχρονη πανεπιστημιούπολη στο ανατολικό προάστιο του Ζωγράφου. Το δεύτερο ανώτατο εκπαιδευτικό ίδρυμα στην πόλη είναι το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, που βρίσκεται στην Οδό Πατησίων. Υπάρχουν συνολικά έντεκα κρατικά ιδρύματα ανώτατης εκπαίδευσης στη Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας και με χρονολογική σειρά είναι τα εξής: Η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών (ΑΣΚΤ) (1837), το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) (1837), το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ) (1837), το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΓΠΑ) (1920), το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΟΠΑ πρώην ΑΣΟΕΕ) (1920), το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών (1927), το Πανεπιστήμιο Πειραιώς (ΠΑΠΕΙ) (1938), το Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΑΤΕΙ) Πειραιά (1976), το Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΑΤΕΙ) Αθήνας (1983), το Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο (1990) και η Ανώτατη Σχολή Παιδαγωγικής και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΑΣΠΑΙΤΕ, πρώην ΣΕΛΕΤΕ) (2002). Υπάρχουν επίσης και αρκετά ιδιωτικά κολλέγια, εκ των οποίων πολλά από αυτά είναι πιστοποιημένα από ξένα κράτη ή πανεπιστήμια.

### 11. 3. 10. Clusters

Οι επιχειρηματικοί συνεργατικοί σχηματισμοί (Clusters) είναι γεωγραφικές συγκεντρώσεις διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων, εξειδικευμένων προμηθευτών, παροχών υπηρεσιών, επιχειρήσεων σε σχετικούς και σχετιζόμενους βιομηχανικούς κλάδους και διασυνδεδεμένων θεσμικών φορέων (για παράδειγμα, πανεπιστήμια, υπηρεσίες προτυποποίησης, και εμπορικές ενώσεις), σε ιδιαίτερους τομείς που ανταγωνίζονται αλλά και που συνεργάζονται και έχουν συνήθως, οριζόντια ή κάθετη διάσταση. Η Αθήνα δεν διαθέτει clusters τα οποία να έρχονται σε επαφή με επιχειρήσεις, ιδρύματα έρευνας και ινστιτούτα κατάρτισης, έτσι ώστε να τονωθεί και



να αναδειχθεί η συνεργασία και, πάνω απ' όλα, να εκπονηθούν καινοτόμες μελέτες για την αντιμετώπιση του αυξημένου παγκόσμιου ανταγωνισμού (ΕΣΠΑ, 2007-2013).

## 12. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ – ΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

### 12. 1. Γενικά χαρακτηριστικά

#### Χάρτης 6: Το θαλάσσιο μέτωπο του Ελληνικού



Πηγή: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαμόρφωσης Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού του ΥΠΕΧΩΔΕ που δόθηκε στη δημοσιότητα το Νοέμβριο του 2007, από τα **5.300 στρέμματα της έκτασης δεν θα είναι πράσινο:**

- **629 στρέμματα** «ζώνης αστικής ανάπτυξης», δηλαδή ζώνης με κτίρια επιχειρήσεων, εμπορικά κέντρα και κατοικία
- **560 στρέμματα** με «σκληρές» επιφάνειες για κίνηση και στάθμευση οχημάτων
- **192 στρέμματα** με κτίρια του πρώην αεροδρομίου

- **205 στρέμματα** των αεροδιαδρόμων του πρώην αεροδρομίου
- **130 στρέμματα** της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της νέας Λεωφόρου Ελληνικού.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι **τα κτίρια, το μπετόν και η άσφαλτος καλύπτουν 1.716 στρέμματα της συνολική έκτασης**. Πρόκειται δηλαδή για μία πόλη με δρόμους, κτίρια γραφείων, εμπορικών κέντρων και κατοικιών, χώρους στάθμευσης και αυτοκίνητα (Μπελαβίλας, Βαταβάλη, Σαμαρίνης, Χατζηκωνσταντίνου & Λιόβα, n.d.).

Επίσης, σύμφωνα με το συντελεστή δόμησης, τις επιφάνειες δόμησης και την αναλογία κατοικιών, εμπορικών, επιχειρηματικών και τουριστικών δραστηριοτήτων, όπως προτείνονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, προκύπτει ότι στους κατοίκους της «ζώνης αστικής ανάπτυξης» θα αντιστοιχούν **4-6.000 ΙΧ αυτοκίνητα**, ενώ, με μετριοπαθείς εκτιμήσεις, υπολογίζεται ότι οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες των εμπορικών κέντρων, των κτιρίων γραφείων και των υπολοίπων χρήσεων θα προσθέτουν καθημερινά στο χώρο **10-15.000 ΙΧ αυτοκίνητα**. **Συνολικά, εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού θα σταθμεύουν 14-21.000 ΙΧ αυτοκίνητα από κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες**. Τελικά, απομένουν για πράσινο 3.584 στρέμματα. Όμως, σύμφωνα με το Σχέδιο του ΥΠΕΧΩΔΕ οι φυτεύσεις υψηλού πρασίνου θα καλύψουν **μόνο 2.650 στρέμματα, με 40.000 έως 60.000 δένδρα**. Σημειώνεται δε ότι αυτά θα είναι κατακερματισμένα, λόγω της διατήρησης των αεροδιαδρόμων όπως και των μεγάλων συγκροτημάτων κτιρίων στο εσωτερικό του.

## **12. 2. Το μέγεθος του πάρκου σε σχέση με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά πάρκα**

Αναφέρθηκε κατ' επανάληψη και επισήμως ότι το Πάρκο του Ελληνικού «θα είναι όχι μόνο το μεγαλύτερο πάρκο της Ευρώπης αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο σε αστική περιοχή». Από τα στοιχεία των ευρωπαϊκών πάρκων προκύπτει ότι αυτό δεν ισχύει. Τα Πάρκο του Ελληνικού, θα είναι ένα μεσαίου μεγέθους πάρκο, λαμβάνοντας υπόψη τα μεγέθη των πάρκων σε άλλες πρωτεύουσες στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ και τη Ρωσία. Η **Μαδρίτη** για παράδειγμα διαθέτει τουλάχιστον δέκα μεγάλα πάρκα, εκ των οποίων το **Casa de Campo** έχει έκταση **17.220 στρέμματα**. Στη **Βιέννη**, το πασίγνωστο **Wiener Prater** έχει έκταση **12.870 στρέμματα**. Στη **Μόσχα** το πάρκο **Gorky** στο κέντρο της πόλης, με έκταση **1.200 στρέμματα**, είναι το

μικρότερο από τα πάρκα της ρωσικής πρωτεύουσας. Προηγούνται το πάρκο **Kuzminsky-Lyublino** με έκταση **3.750** στρέμματα και το πάρκο **Sokolniki** με έκταση **6.000** στρέμματα. Στο **Παρίσι** υπάρχουν δέκα μητροπολιτικής σημασίας χώροι πρασίνου, εκ των οποίων το **Bois de Vincennes** με **9.950** στρέμματα, το **Bois de Boulogne** με **8.460** στρέμματα και το **Parc de Saint Cloud** με **4.600** στρέμματα.

Στο **Λονδίνο**, η συνολική έκταση των βασιλικών και δημοτικών πάρκων της πόλης ανέρχεται σε **60.000** στρέμματα, δηλαδή δώδεκα φορές η έκταση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Εξ' αυτών το γνωστό **Hyde Park**, είναι ένα από τα πιο μικρά, με έκταση **1.420** στρ. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο αυτό όσο και ένα άλλο διάσημο πάρκο, το **Central Park** της Νέας Υόρκης με έκταση **3.372** στρέμματα, βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Αντιστοιχούν δηλαδή ως προς τη θέση στον Εθνικό Κήπο της Αθήνας, μόνο που ο Εθνικός Κήπος έχει έκταση μόλις 158 στρέμματα ή 288 στρέμματα μαζί με το Ζάππειο. Άλλα πάρκα του Λονδίνου, όπως το **Richmond Park**, το **Bushy Park** ή το **Hampstead Heath** έχουν έκταση **9.550**, **4.400** και **3.650** στρέμματα αντίστοιχα (Μπελαβίλας, Βαταβάλη, Σαμαρίνης, Χατζηκωνσταντίνου & Λιόβα, n.d.).

Η σύγκριση του μελλοντικού Πάρκου του Ελληνικού, όπως αυτό παρουσιάζεται στο Σχέδιο του ΥΠΕΧΩΔΕ, με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δυστυχώς είναι απογοητευτική. Το Ελληνικό θα μπορούσε να είναι ένα ωραίο πάρκο μεσαίου μεγέθους μοναδικό στην Αθήνα.

### 12. 3. Επισκεψιμότητα των Ευρωπαϊκών πάρκων

Τα δέκα μεγαλύτερα λονδρέζικα πάρκα δέχθηκαν το 2007, 29 εκατομμύρια επισκέπτες. Περίπου 8 φορές τον πληθυσμό της Αθήνας. Εξ' αυτών, μόνο ο **Βοτανικός Κήπος του Λονδίνου** είχε 1.906.000 επισκέπτες, ενώ η ιστοσελίδα του δέχτηκε 21.600.000 επισκέψεις. Ο Κήπος διαθέτει ερευνητικό κέντρο, θερμοκήπια και εργαστήρια. Οι επιστήμονες που εργάζονται εκεί, έκαναν σε ένα έτος 424 επιστημονικές και ερευνητικές δημοσιεύσεις. Στα θερμοκήπια και στα παρτέρια του αναφύονται 5.500 διαφορετικά είδη φυτών. Η εικόνα του **Hyde Park** του Λονδίνου, του **Central Park** της Νέας Υόρκης, του **Prater** της Βιέννης, του **Buen Retiro** της Μαδρίτης, του **Gorky** της Μόσχας, με χιλιάδες περιπατητές, ποδηλάτες, ζευγάρια,

ηλικιωμένους και παιδιά είναι μία εικόνα καθημερινότητας που δίνει ευκαιρίες για χαλάρωση, παιχνίδι και άθληση στους κατοίκους της πόλης. Ακόμη και ο μικρός **Εθνικός Κήπος της Αθήνας** σύμφωνα με στοιχεία της διεύθυνσης του, δέχεται 2-3.000 επισκέπτες ετησίως. Βέβαια, προϋπόθεση για την καλή λειτουργία των πάρκων είναι η καθαριότητα, η φροντίδα των υποδομών και η προστασία του πρασίνου, που θα στηρίζονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την οργάνωση και λειτουργία τους (Μπελαβίλας, Βαταβάλη, Σαμαρίνης, Χατζηκωνσταντίνου & Λιόβα, n.d.).

#### **12. 4. Κόστος συντήρησης του πάρκου**

Η συντήρηση και λειτουργία των πάρκων κοστίζει αναλογικά, λιγότερο ή το ίδιο με άλλες λειτουργίες της πόλης, όπως για παράδειγμα η συντήρηση και λειτουργία των δρόμων, του μετρό, των λεωφορείων, η καθαριότητα, ο φωτισμός κλπ. Σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή των Κοινοτήτων της Μεγάλης Βρετανίας, τα Βασιλικά Πάρκα με 20.000 στρέμματα υψηλού πρασίνου στην Βρετανική πρωτεύουσα, είχαν προϋπολογισμό για το 2007, 31,5 εκατομμύρια £ ή περίπου 42 εκατομμύρια €. **Δηλαδή 2.100 €/στρέμμα κατ' έτος.** Στον προϋπολογισμό αυτόν περιλαμβάνεται μέχρι και το κόστος της μητροπολιτικής αστυνομίας, η οποία έχει την ευθύνη της φύλαξης των συγκεκριμένων πάρκων. Το Hampstead Heath, ένα πάρκο δάσος 3.650 στρεμμάτων στο κέντρο του Λονδίνου που περιλαμβάνει λίμνες κολύμβησης, ήπιες αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές και εκατοντάδες χιλιάδες δένδρα, έχει ετήσιο προϋπολογισμό λειτουργίας και συντήρησης 5,1 εκατομμύρια £ ή 6,8 εκατομμύρια €. **Δηλαδή 1.900 €/στρέμμα κατ' έτος. Με «αγγλικές τιμές», το ετήσιο κόστος λειτουργίας του Πάρκου του Ελληνικού θα ανερχόταν σε 10 με 12 εκατομμύρια €.** Το κόστος λειτουργίας του Πάρκου Ελληνικού θα μπορούσε να είναι ένα ελάχιστο ποσοστό του προϋπολογισμού ενός από τους μεγάλους δήμους του Λεκανοπεδίου. Ενδεικτικά, ο Δήμος Αθηναίων έχει ετήσιο προϋπολογισμό 800 εκατομμυρίων € και ο Δήμος Πειραιά 330 εκατομμυρίων €.

Η δημιουργία ενός ενιαίου, ελεύθερου από ρύπανση, με υψηλό πράσινο και χωρίς δόμηση, Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό είναι ένας ρεαλιστικός στόχος για

την ανάκτηση τμήματος του χαμένου πράσινου της Αθήνας (Μπελαβίλας, Βαταβάλη, Σαμαρίνης, Χατζηκωνσταντίνου & Λιόβα, n.d.).

**Φωτογραφία 4: Άποψη του Ελληνικού όπως είναι στη σημερινή του κατάσταση**



Πηγή: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

## **12. 5. Μορφή και λειτουργίες του πάρκου**

Οι βασικές παράμετροι του σχεδίου σύμβασης προβλέπει ότι η απόφαση για τον ανάδοχο θα κριθεί κυρίως από το τίμημα εξαγοράς της «Ελληνικό Α.Ε.» σε ποσοστό 100%, η οποία θα έχει στην κατοχή της το 70% της έκτασης με τη μορφή μακροχρόνιας μίσθωσης 99 ετών και στην πλήρη κατοχή της το 30% όπου θα κτισθούν οικίες προς πώληση. Ο ανάδοχος θα εκτελέσει το έργο σε 3 πενταετίες και θα υποχρεούται να κατασκευάσει πάρκο 2.000 στρεμμάτων, ενώ εκτιμάται ότι θα ξεκινήσει από την αναμόρφωση του παραλιακού μετώπου, δημιουργώντας ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα, και πολυτελείς κατοικίες. Στο υπόλοιπο τμήμα θα κατασκευαστεί εμπορικό κέντρο, ένα σύνθετο τουριστικό συγκρότημα με καζίνο καθώς και συνεδριακά κέντρα, γραφεία και ενδεχομένως ένα μεγάλο ενυδρείο.

Η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου θα δημιουργήσει μια συνεχόμενη αμμώδης παραλία μήκους μεγαλύτερης του 1 χιλιομέτρου και πλάτους περίπου 50 μέτρων στην

περιοχή του Αγ. Κοσμά. Ακόμα προβλέπεται η δημιουργία μιας νέας μαρίνας για την εξυπηρέτηση μικρών σκαφών αλλά και ενός διεθνούς Ενυδρείου. Επίσης, προβλέπεται η χερσαία ανάπτυξη χρήσεων τουρισμού - αναψυχής στην περιοχή της Τουριστικής Μαρίνας Σκαφών Αναψυχής (πρώην Ολυμπιακή Μαρίνα Αγ. Κοσμά) και συγκεκριμένα η δημιουργία δύο ξενοδοχειακών μονάδων 270 περίπου κλινών, διάφορες εμπορικές δραστηριότητες (Marina Mall), αθλητικές εγκαταστάσεις (Ναυτικός Όμιλος) και τέλος οικιστικές αναπτύξεις. Ειδικότερα στο παραλιακό μέτωπο προβλέπεται η ανέγερση ενός συγκροτήματος κατοικιών υψηλής αρχιτεκτονικής σχεδίασης που θα στεγάσει διαμερίσματα υψηλών προδιαγραφών ενώ στο βόρειο τμήμα της περιοχής του Αγ. Κοσμά, προβλέπεται η ήπια οικιστική ανάπτυξη μονοκατοικιών αλλά και διαμερισμάτων.

Παράλληλα, προβλέπεται ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής, ενός πάρκου 2.000 στρεμμάτων σε άμεση γειτνίαση με το Παραλιακό Μέτωπο αλλά και τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, με εύκολη πρόσβαση των κατοίκων των όμορων δήμων Αλίμου, Αργυρούπολης, Ελληνικού και Γλυφάδας χάρη στην στρατηγική χωροθέτηση περισσότερων πυλών εισόδου. Το Πάρκο θα συνδυάζει την Ιστορία του χώρου (Πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού) μέσω της ανάδειξης κτιρίων ιστορικής σημασίας (East Terminal Building, Hangars), κτιρίων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (Exhibition Center, National Aviation Museums), της δημιουργίας χώρων περιπάτων και αναψυχής κατά μήκος των διαδρόμων τροχοδρόμησης των αεροπλάνων, της μετεγκατάστασης και διεύρυνσης αθλητικών εγκαταστάσεων και γηπέδων για την υπενθύμιση της Ολυμπιακής κληρονομιάς του χώρου που φιλοξένησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004 αλλά και της ανάπτυξης λοιπών χρήσεων αναψυχής, σε ένα χώρο Πρασίνου που θα χαρακτηρίζεται από τη χλωρίδα της Αττικής και αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά το μικροκλίμα της ευρύτερης περιοχής του Ελληνικού και της ποιότητας ζωής των κατοίκων του.

Επιπροσθέτως προβλέπεται ανάπτυξη της έκτασης του Πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού με χρήσεις όπως εκπαιδευτικά ιδρύματα και campus στέγασης φοιτητών, διεθνή ιδρύματα υγείας και έρευνας καθώς και ένα πρότυπο Επιχειρηματικό Πάρκο, τα οποία στοχεύουν στην ανάδειξη της Αθήνας σε σημαντικό κέντρο εκπαίδευσης, έρευνας και επιχειρηματικότητας με δημιουργία πλέον των 50.000 περίπου νέων

θέσεων εργασίας. Τέλος, εκτός από χρήσεις αναψυχής και εμπορίου, συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου εμπορικού κέντρου της Αττικής, υπεραγορές και ξενοδοχειακά συγκροτήματα περίπου 2.000 κλινών, προβλέπονται και πρότυπες τουριστικές υποδομές (συνεδριακό κέντρο, νέο γήπεδο golf, αξιοποίηση του ολυμπιακού κέντρου canoe kayak) αλλά και οικιστικές αναπτύξεις.

### **13. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΣΤΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

Η αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά Αττικής (πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά), συνιστά σκοπό εντόνου δημοσίου συμφέροντος, με τον οποίο επιδιώκεται ιδίως:

- α. Η συμβολή στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.
- β. Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας.
- γ. Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας.
- δ. Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων.
- ε. Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.
- στ. Η εφαρμογή πρότυπων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης και η απόδοση στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και πολιτιστικών, αθλητικών, τουριστικών, εκπαιδευτικών και κοινωνικών υποδομών, υψηλής ποιότητας.

ζ. Η εφαρμογή προτύπων σχεδίων, μεθόδων και τεχνικών για την αξιοποίηση του θαλασσίου μετώπου του Σαρωνικού και τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα (ΥΠΕΚΑ, 2009).

#### **14. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

Στο δίκτυο των Αναπτυξιακών Πόλων συμπεριλαμβάνονται και οι Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας. Αυτοί είναι οι παρακάτω:

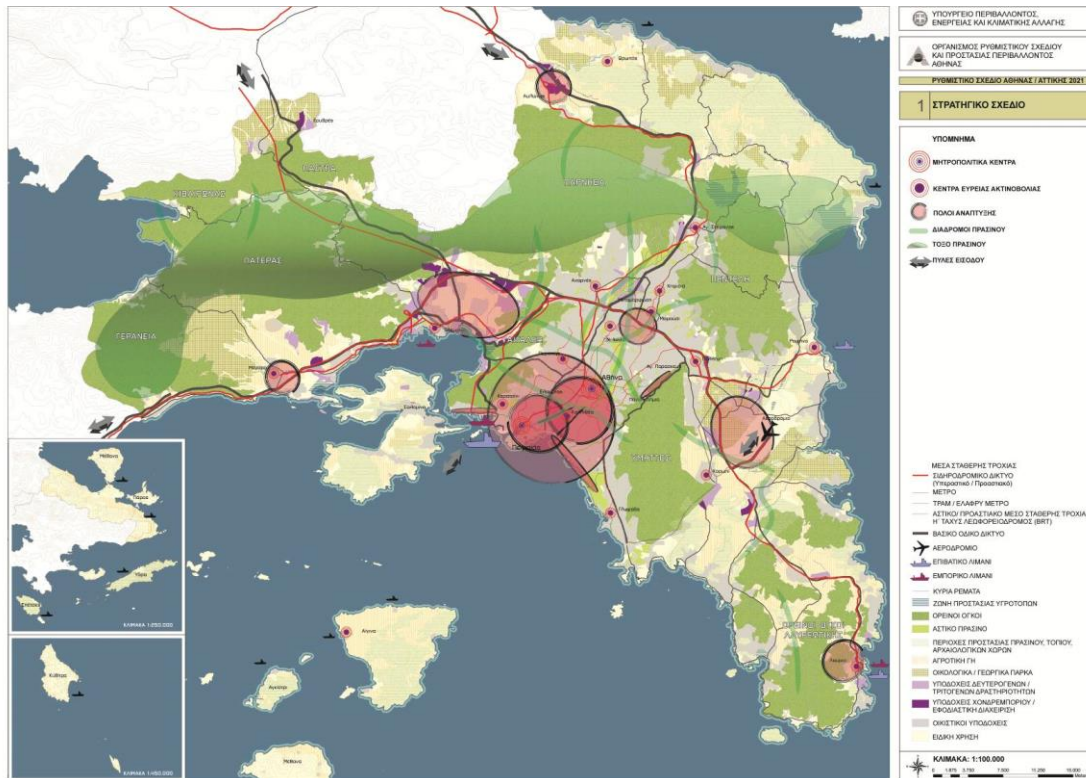
1) Πόλος Αθήνας – Πειραιά, που περιλαμβάνει:

- Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας και Πειραιά
- Την περιοχή Επιβατικού / Εμπορευματικού Λιμένος Πειραιά
- Τον Ελαιώνα
- Τις αστικές Λεωφόρους Συγγρού, Πειραιώς και Ιερά Οδό

2) Πόλος Θαλάσσιου Μετώπου, που περιλαμβάνει την περιοχή από τον Φαληρικό Όρμο έως το Ελληνικό.



## Χάρτης 7: Στρατηγικό Σχέδιο Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021



Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής – Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

### 14. 1. Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού

Ο σχεδιασμός και η διαχείριση των αστικών και περιαστικών Μητροπολιτικών Πάρκων αποτελεί ένα ιδιαίτερο σκέλος των λεγόμενων Μητροπολιτικών Παρεμβάσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021, σε συνέχεια του συστήματος υπερτοπικών πόλων ήπιων χρήσεων πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής του Ρυθμιστικού του 1985. Η υλοποίηση των Μητροπολιτικών Πάρκων εντάσσεται στις προτεραιότητες του Ρυθμιστικού από περιβαλλοντική, κοινωνική και αναπτυξιακή άποψη, με γνώμονα τη δημιουργία μιας νέας παιδείας για τη χρήση του δημόσιου ελεύθερου χώρου από τους πολίτες της Αθήνας και τους επισκέπτες της.

Το τέως Αεροδρόμιο Ελληνικού αναπτύσσεται ως Μητροπολιτικό Πάρκο, κυρίως πρασίνου, με χρήσεις αθλητισμού, αναψυχής, πολιτισμού, και με κοινωνικές

εξυπηρετήσεις, σε συνδυασμό με αστική ανάπτυξη μικτών χρήσεων υπηρεσιών, επιχειρηματικού κέντρου, κέντρου έρευνας και εκπαίδευσης, τουρισμού και κατοικίας σε περιορισμένη έκταση. Ο σχεδιασμός του εναρμονίζεται με τις βασικές κατευθύνσεις Ρυθμιστικού και ιδιαίτερα με τη μοναδικότητα του χώρου σε σχέση με το Θαλάσσιο μέτωπο και ευρύτερα τον παράκτιο χώρο του Σαρωνικού, το πλεονέκτημα της γεωγραφικής του συσχέτισης αφενός με το λιμάνι του Πειραιά, αφετέρου με τους νοτιοανατολικούς δήμους του Λεκανοπεδίου και την περιοχή των Μεσογείων. Ειδικότερα:

- Προβλέπεται η λειτουργική σύνδεση του Μητροπολιτικού Πάρκου με τις οικιστικές περιοχές των παρακείμενων Δήμων, καθώς και η ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στους χώρους πρασίνου και στο Θαλάσσιο μέτωπο. Επίσης, προβλέπεται η κάλυψη των αναγκών σε κοινωνικό εξοπλισμό της άμεσης περιοχής.
- Ως ιδιαίτερης σημασίας συνδέσεις / προσβάσεις, αναδεικνύονται και ενισχύονται οι φυσικές συνδέσεις, μέσω διαδρόμων πρασίνου και ρεμάτων, με τον Υμηττό και το Θαλάσσιο μέτωπο.
- Διατηρούνται και επαναχρησιμοποιούνται με συμβατές με το χαρακτήρα τους χρήσεις, τα αξιόλογα αρχιτεκτονικά κτίρια.
- Ενισχύεται η προσπέλαση του Πάρκου με τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς και αποτρέπεται η διάσπαση της συνοχής του χώρου από τη διαμπερή κυκλοφορία οχημάτων.
- Για την ανάπτυξη του πρασίνου με είδη της μεσογειακής χλωρίδας και την προστασία του ασθενούς υδροφόρου ορίζοντα, προβλέπεται η χρήση μεθόδων ανακύκλωσης των υδάτων (ΥΠΕΚΑ, 2011).

#### **14. 2. Λιμένας Πειραιά**

Η λειτουργική αναβάθμιση του λιμανιού του Πειραιά θα επιφέρει βελτίωση της λειτουργίας του ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, αποτελεσματική διασύνδεσή του με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και ενίσχυση του ρόλου του ως διαμετακομιστικού κέντρου στη Μεσόγειο. Θα αναδιατάξει την επιβατική και τουριστική δραστηριότητα, συμπληρωματικά με τους λιμένες Λαυρίου, Ελευσίνας και Ραφήνας,

με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, την αξιόπιστη διασύνδεση του νησιωτικού χώρου με την Αθήνα, καθώς και την ενίσχυση του ρόλου του, από κοινού με το λιμάνι του Λαυρίου, ως κύριων σταθμών εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων, στην κατεύθυνση περιορισμού της όχλησης στην πόλη από τις επιβατικές μετακινήσεις αιχμής (ΥΠΕΚΑ, 2011).

### 14. 3. Περιοχή Ελαιώνα

Η εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής στην περιοχή του Ελαιώνα αποτελεί μείζον στοίχημα για το σύνολο της Αττικής και την χωροταξική οργάνωση του Λεκανοπεδίου. Στόχοι και άξονες της προωθούμενης πολιτικής είναι:

- Έλεγχος των διαδικασιών παραγωγικής αναδιάρθρωσης, με **διατήρηση και ενίσχυση της μεταποιητικής δραστηριότητας**, ώστε να συνυπάρχει και συνεργάζεται με τις χωροθετήσεις τριτογενούς τομέα και επιτελικής δημόσιας διοίκησης, εξασφαλίζοντας έναν **πόλο πολυκλαδικών ευκαιριών** επένδυσης και απασχόλησης για το σύνολο της Πρωτεύουσας.
- Επίσης, χωροθετείται Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο, σε συνδυασμό με την ερευνητική δραστηριότητα των εγκατεστημένων ΑΕΙ.
- Βελτίωση των όρων εγκατάστασης και λειτουργίας βασικών **μητροπολιτικών λειτουργιών / υποδομών** για τις οποίες ο Ελαιώνας λειτουργεί ως κύριος Υποδοχέας, όπως ο Νέος Κεντρικός Σταθμός των ΚΤΕΛ και το Νέο Συγκοινωνιακό Κέντρο, αμαξοστάσια Μετρό, Τρόλλεϋ και Λεωφορείων, η Κεντρική Αγορά Αθηνών, ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων.
- **Διεύρυνση των επιφανειών κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου** με κύριο στόχο τη λειτουργική και περιβαλλοντική τους αναβάθμιση και ένταξή τους στο μητροπολιτικό δίκτυο ελεύθερων χώρων.
- Ενίσχυση, αναβάθμιση και διεύρυνση της κατοικίας ώστε να τονωθεί ο **πολυλειτουργικός χαρακτήρας** της περιοχής.
- **Αναμόρφωση και επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου** στην κατεύθυνση διαμόρφωσης επιχειρησιακού σχεδίου εφαρμογής, με ενεργοποίηση συγκεκριμένων εργαλείων πολιτικής γης.

- Επανεξέταση του προγράμματος **μετεγκατάστασης του γηπέδου του Παναθηναϊκού**, με στόχο τη συμμόρφωση με τη σχετική νομολογία του ΣτΕ και την προοπτική εξασφάλισης της απελευθέρωσης του γηπέδου της λεωφόρου Αλεξάνδρας (ΥΠΕΚΑ, 2011).

#### **14. 4. Θριάσιο Πεδίο**

Στο Δίκτυο Πόλων Διαπεριφερειακής Εμβέλειας περιλαμβάνεται και ο πόλος του Θριασίου Πεδίου, και συγκεκριμένα η πόλη της Ελευσίνας και οι υποδοχές επιχειρηματικών δραστηριοτήτων Θριασίου. Η Χωρική Υποενοότητα Θριασίου βρίσκεται στην Χωρική Ενότητα Δυτικής Αττικής και αποτελεί την πλέον υποβαθμισμένη περιοχή της Αττικής, με συσσωρευμένα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και αναπτυξιακά προβλήματα. Μεταξύ αυτών, καταγράφονται η μεγάλη και ανοργάνωτη συγκέντρωση και λειτουργία ρυπαινοσών δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα και η εναπόθεση απορριμμάτων, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα τη ρύπανση της ατμόσφαιρας, του εδάφους και του υδροφόρου ορίζοντα, και ειδικότερα του θαλάσσιου περιβάλλοντος του κόλπου της Ελευσίνας. Ταυτόχρονα όμως, η Υποενοότητα φιλοξενεί παραγωγικές δραστηριότητες εθνικής και περιφερειακής σημασίας, καθώς και πολιτιστικούς πόρους διεθνούς ακτινοβολίας. Η χωρική της διάρθρωση καθορίζεται από το υφιστάμενο και προγραμματισμένο εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο (ΥΠΕΚΑ, 2011).

**14. 5. Φαληρικός Όρμος:** Στο διαμορφωμένο χώρο μεταξύ Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας έως και το Φαληρικό Δέλτα, σε συνδυασμό με το χώρο του παλαιού Ιπποδρόμου, προωθείται ολοκληρωμένος σχεδιασμός λειτουργιών μητροπολιτικού επιπέδου ενταγμένων σε ενιαίο σύνολο κοινόχρηστων χώρων πρασίνου. Στις προβλεπόμενες χρήσεις περιλαμβάνονται χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, αθλητισμού και αναψυχής. Βασική κατεύθυνση του σχεδιασμού είναι η ολοκλήρωση του ανοίγματος της πόλης προς το Θαλάσσιο μέτωπο (ΥΠΕΚΑ, 2011).

## 15. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα μητροπολιτικά κέντρα αποτελούν σημαντικό παράγοντα της νεοφιλελεύθερης οικονομικής ανάπτυξης της Ευρώπης, παρέχοντας οφέλη στις επιχειρήσεις, στην προσέλκυση των πιο δυναμικών εταιρειών καθώς και των ταχύτερα αναπτυσσόμενων βιομηχανιών. Η αύξηση της παραγωγικότητας, σε συνδυασμό με τον μεγάλο βαθμό καινοτομίας στα μητροπολιτικά κέντρα σε σύγκριση με άλλες περιοχές, τα καθιστά μια οικονομική δύναμη με αυξημένη απόδοση. Έχει γενικά ιδιαίτερο ενδιαφέρον η περαιτέρω έρευνα σε σχέση με τις μητροπόλεις και το πώς αυτές σχετίζονται με τη δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης στις αντίστοιχες χώρες, όπως επίσης και το πώς επηρεάζουν αλλά και τι επιπτώσεις έχουν για την Ευρωπαϊκή Ένωση στο σύνολό της.

Συμπερασματικά, καταλήγουμε στο ότι οι μητροπολιτικές περιφέρειες αποτελούν τους κύριους πόλους ανάπτυξης για τις περιφέρειες και τις χώρες και θεωρούνται ως οι κύριοι παράγοντες της εδαφικής ανάπτυξης τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό πλαίσιο. Οι μητροπόλεις επηρεάζουν το χώρο τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε τη λογική της μητροπολιτικής ανάπτυξης, προκειμένου να καθοριστεί ποιές δυνατότητες θα πρέπει να κινητοποιηθούν. Πρέπει να εστιάσουμε στις διαδικασίες της ανάπτυξης, τις οποίες πολλές πόλεις και περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης βιώνουν σήμερα. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στα μητροπολιτικά κέντρα, διότι έτσι θα υπάρξει η δυνατότητα να εντοπιστούν ομοιότητες και κοινές προκλήσεις σε σχέση με τρία κύρια θέματα, δηλαδή τις συνθήκες διαβίωσης, την κινητικότητα και τη διακυβέρνηση σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Ο ρόλος των μητροπόλεων, των μητροπολιτικών περιοχών και των αστικών δικτύσεων έχει αναδειχθεί τις τελευταίες δύο δεκαετίες ως ένα από τα περισσότερο συζητημένα ζητήματα της περιφερειακής θεωρίας και πολιτικής. Η υποχώρηση των παρεμβατικών πολιτικών και των κρατικών ρυθμίσεων, ως συνέπεια και τμήμα της παγκοσμιοποίησης, αφήνει εκτεθειμένους στον διεθνή ανταγωνισμό όχι μόνο παραγωγικούς τομείς και κλάδους, αλλά και ολόκληρες περιφέρειες και αστικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό πολλές απόψεις με αφετηρία κυρίως (αλλά όχι μόνο) το

θεωρητικό πλαίσιο της νέας περιφερειακής πολιτικής υπογραμμίζουν τη σημασία των μητροπολιτικών περιοχών είτε ως «ατμομηχανών της ανάπτυξης» είτε ως τόπων καλλιέργειας της δημιουργικότητας και ανάπτυξης καινοτομιών, θέτοντας, με έμμεσο τρόπο, το ζήτημα των χωρικών ανισοτήτων στο σύγχρονο πλαίσιο.

Στην Ελλάδα, η Αθήνα είναι μια τέτοια περίπτωση μητροπολιτικής περιοχής που κατά παράδοση έχει κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας. Τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια συζήτηση για ένα διεθνή ρόλο της τόσο στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου όσο και στο χώρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων. Αυτή η συζήτηση αντανακλάται ως ένα βαθμό και σε πρόσφατα κείμενα πολιτικής όπως το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ 2007 – 2013), νυν Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ 2014 – 2020), καθώς και για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΓΠΧΣ). Ταυτόχρονα συντονίζεται και με τη σχετική συζήτηση για τη δημιουργία Ζωνών Παγκόσμιας Ολοκλήρωσης στο ευρωπαϊκό επίπεδο. Το βασικό ερώτημα στο πλαίσιο της συζήτησης για την πολυκεντρική αστική δομή είναι ποιές μπορεί να είναι οι πιθανές επιπτώσεις ενός τέτοιου ρόλου στο σύνολο της χώρας και ειδικότερα στις περιφερειακές ανισότητες. Καθώς η Ελλάδα είναι μια χώρα που χαρακτηρίζεται από μια μάλλον μονοκεντρική δομή η περαιτέρω ανάπτυξη της Αθήνας θα βελτιώνει ή θα επέτεινε την κατάσταση αυτή; Ποιές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν ώστε να επιτευχθεί ο ρόλος αυτός; Υποστηρίζεται ότι ο πιθανόν επιτυχημένος διεθνής ρόλος της Αθήνας και η συμμετοχή της στη δημιουργία μελλοντικών Εναλλακτικών Ζωνών Παγκόσμιας Ολοκλήρωσης στην ευρύτερη περιοχή που θα ενισχύουν την πολυκεντρικότητα του ευρωπαϊκού χώρου, δεν προεξοφλεί αντίστοιχες θετικές επιπτώσεις για το επίπεδο της χώρας. Μάλιστα είναι πιθανό αν συνεχιστούν οι υπάρχουσες τάσεις να ενισχυθεί σημαντικά η μονοκεντρική δομή της χώρας και να ενταθούν οι περιφερειακές ανισότητες. Η πολυκεντρικότητα ως έννοια είναι πολυσήμαντη και φαίνεται να είναι σε μεγάλο βαθμό συναρτημένη από τη γεωγραφική κλίμακα αναφοράς με πιθανές αντιφατικές επιπτώσεις στα διάφορα γεωγραφικά επίπεδα.

Η περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου, από την περιοχή του Ελληνικού μέχρι τον Φαληρικό Όρμο, αποτελεί ταυτόχρονα συστατικό στοιχείο της φυσιογνωμίας της Αθήνας, αναντικατάστατο περιβαλλοντικό πόρο σε κίνδυνο λόγω κλιματικής αλλαγής

και προνομιακό τόπο για πολλαπλές δραστηριότητες και διεξόδους καθημερινότητας των κατοίκων, ειδικά αν τονωθεί ο δημόσιος χαρακτήρας του. Αποτελεί σημαντικό στοιχείο η επεξεργασία και η προώθηση νέων πολιτικών για την προστασία, το άνοιγμα, την αναβάθμιση και την προβολή των ιδιαίτερων περιοχών και τοπίων του Θαλάσσιου μετώπου, σε συνάρτηση με τους διαφοροποιημένους ρόλους και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους.

Στα ίδια πλαίσια, η λειτουργική αναβάθμιση του λιμανιού του Πειραιά, θα επιφέρει ενεργοποίηση ακτοποϊκής συγκοινωνίας τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος για την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και της μοναδικής ιστορικής σημασίας των ακτών του Αργοσαρωνικού, συμπεριλαμβανομένης της παράκτιας ζώνης από Πειραιά προς Σαλαμίνα – Κυνόσουρα, Ελευσίνα και Κακιά Σκάλα.

Προτεραιότητα επίσης αποτελεί η ανάδειξη του Ελαιώνα σε περιοχή στρατηγικής σημασίας για την ενίσχυση της αναπτυξιακής δυναμικής και ανταγωνιστικότητας της Περιφέρειας, με αιχμή την προοπτική μετατροπής του σε υποδοχέα καινοτομίας και εν γένει λειτουργιών υψηλής προστιθέμενης αξίας. Σπουδαίο παράγοντα προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί η ανάδειξη της πολιτιστικής αξίας της περιοχής και του υφιστάμενου ή μελλοντικού δυναμικού πολιτιστικών και φυσικών σημαντικών χώρων, ως στοιχείων της ιδιαίτερης ταυτότητάς της και σύνδεση με τους παρακείμενες πολιτιστικούς πόλους και άξονες, όπως η Ακαδημία Πλάτωνος, οι άξονες Ιεράς Οδού και Πειραιώς κ.ά.

Τέλος, στην περίπτωση του Θριασίου Πεδίου προωθείται η οργάνωση ισχυρού αναπτυξιακού/επιχειρηματικού πόλου του δευτερογενούς τομέα παραγωγής, χονδρεμπορίου και διαμετακομιστικού εμπορίου. Προάγεται επίσης ισότιμα, η προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και των πολιτιστικών πόρων, σε συνδυασμό με την ενίσχυση επιλεκτικών μορφών τουρισμού, καθώς και με συμπληρωματικές δράσεις για την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και οικονομικής ανάπτυξης. Ακόμα, ενισχύονται κατά προτεραιότητα οι υφιστάμενες οικιστικές συγκεντρώσεις και διαφυλάσσεται ο περιαστικός χώρος.

Η Αθήνα μπορεί να είναι μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ευρώπης με βάση τον πληθυσμό, αλλά υστερεί σε σχέση με το μέγεθος της οικονομίας της και το επίπεδο ανάπτυξής της. Δυστυχώς όμως στερείται του τίτλου της μητροπολιτικής πόλης λόγω της οικονομικής διάρθρωσης της και του οικονομικού δυναμισμού της. Η γεωγραφική της θέση δημιουργεί ευκαιρίες ανάδειξης σημαντικού ρόλου σε όλο το εύρος του ενιαίου ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου, αφήνει σημαντικά περιθώρια και ευκαιρίες ανάδειξης ενός ηγετικού προφίλ στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μεσόγειο. Πρέπει να εστιάσει στις διαδικασίες ανάπτυξης, τις οποίες πολλές πόλεις και περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης βιώνουν σήμερα. Θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη έμφαση στον μητροπολιτικό της χαρακτήρα σε σχέση με τρία κύρια θέματα. Πρώτον στις συνθήκες διαβίωσης, δεύτερον στην κινητικότητα και τρίτον στην διακυβέρνηση σε μητροπολιτικό πλαίσιο. Τέλος, ο ρόλος του κράτους είναι κρίσιμος για την εδραίωση ενός διεθνούς ρόλου της Αθήνας, ενώ δημιουργούνται ερωτήματα για τη σχετική υποβάθμιση της σημασίας του στο πλαίσιο των θεωρητικών απόψεων που υποστηρίζουν την αστική ανταγωνιστικότητα και το ρόλο των μητροπόλεων.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Στην Ελληνική γλώσσα:

- Ιωάννου, Χ. (n.d). *Μητροπολιτική Αθήνα: Οικονομία και Απασχόληση στην Αττική, Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων.*
- Μπάκης, Γ., & Σκάγιαννης, Π. (2012). *Ο Ρόλος των Ευρωπαϊκών Μητροπόλεων στη Νέα Οικονομία. Η Περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, 3<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 27 - 30 Σεπτ.
- Μπελαβίλας, Ν., Βαταβάλη, Φ., Σαμαρίνης, Π., Χατζηκωνσταντίνου, Ε., Λιόβα, Ε. (n.d.). *Μύθοι και Πραγματικότητες για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού*, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (2013). *Μητροπολιτικές Περιφέρειες: Αναζήτηση Στρατηγικής για την Αθήνα*, Αναπτυξιακό Συνέδριο της Περιφέρειας Αττικής στο Πλαίσιο της Προετοιμασίας της Προγραμματικής Περιόδου 2014 – 2020, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.
- ΥΠΕΚΑ, (2009). *Σχέδιο Νόμου – Αξιοποίηση του Πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού – Πρόγραμμα Ήλιος – Προώθηση της Χρήσης Ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/EK) – Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/EK)*, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
- ΥΠΕΚΑ, (2011). *Αθήνα – Μεσογειακή Πρωτεύουσα, Στρατηγικές και Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021*, Υπουργείο

Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής – Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021, Ιούνιος 2011.

Στην Αγγλική γλώσσα:

- Cushman & Wakefield, (2011). *European Cities Monitor*, Global Real Estate Solutions.
- Cushman & Wakefield, (2011/2012). *Winning in Growth Cities*, Global Real Estate, Capital Markets Research.
- Iersel, V. (2011). Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Μητροπολιτικές Περιοχές και Πόλεις - Περιφέρειες στη Στρατηγική 'Ευρώπη 2020'», Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, ECO/299, Μητροπολιτικές Περιοχές και Πόλεις - Περιφέρειες στη Στρατηγική «Ευρώπη 2020».
- Laakso, S., & Kostiainen, E. (2011). *European Metropolises – Recession and Recovery*, City of Helsinki Urban Facts, Statistics 2011:19.
- Picorelli, P., Barros, G., Tomas, M., & Molle, C. (2009). *Metropolitan Regions, Working Paper, Second Edition*, Barcelona: Metropolis.
- Ramsden, P., & Colini, L. (2013). *Urban Development in the EU: 50 Projects Supported by the European Regional Development Fund during the 2007-2013 period*, European Union, Regional and Urban Policy.

Πηγές από το Διαδίκτυο:

- «ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή 2011». Ανακτήθηκε στις 15/05/2014 από τον διαδικτυακό τόπο:  
[http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/A1602\\_SAM01\\_DT\\_DC\\_00\\_2011\\_01\\_F\\_GR.pdf](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/A1602_SAM01_DT_DC_00_2011_01_F_GR.pdf)
- «ΕΣΠΑ – Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013»,  
[http://www.espa.gr/elibrary/Episimo\\_Keimeno\\_EP\\_Attikis.pdf](http://www.espa.gr/elibrary/Episimo_Keimeno_EP_Attikis.pdf)
- *Ευρωπαϊκές Μητροπόλεις*. (n.d.). Ανακτήθηκε στις 15/05/2014 από τον δικτυακό τόπο:  
[http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AD%CF%82+%CE%BC%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%82&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.acci.gr%2Facci%2FPortals%2F0%2FDepartments%2Fkeme%2Fnational%2FEuropeMetrocitiesJan2012.doc&ei=DFKaUeLELMbXPM-cgIAK&usg=AFQjCNFPcBiLGIK-Y-\\_AoflBSQJwLdUnTA](http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AD%CF%82+%CE%BC%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%82&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.acci.gr%2Facci%2FPortals%2F0%2FDepartments%2Fkeme%2Fnational%2FEuropeMetrocitiesJan2012.doc&ei=DFKaUeLELMbXPM-cgIAK&usg=AFQjCNFPcBiLGIK-Y-_AoflBSQJwLdUnTA)
- *Μητροπολιτική Διοίκηση / Διακυβέρνηση*. (Χλέπας, Ν., Γετίμης, Κ., & Γεράρδη, Κλ.). Ανακτήθηκε στις 15/05/2014 από τον δικτυακό τόπο:  
[http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=%CE%BC%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82+%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B9%CE%B5%CF%82&source=web&cd=5&ved=0CEYQFjAE&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F138666%2F27\\_Kef\\_TH-Mhtrop-diak.pdf&ei=z9ynUfWCBOSK4gSQ44DYDg&usg=AFQjCNEci5R3x1YYhT21kki2vWt0gVXyEQ](http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=%CE%BC%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82+%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B9%CE%B5%CF%82&source=web&cd=5&ved=0CEYQFjAE&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F138666%2F27_Kef_TH-Mhtrop-diak.pdf&ei=z9ynUfWCBOSK4gSQ44DYDg&usg=AFQjCNEci5R3x1YYhT21kki2vWt0gVXyEQ)
- *Τι προβλέπει το σχέδιο σύμβασης για την αξιοποίηση του Ελληνικού*. (2014). Ανακτήθηκε στις 09/09/2014 από τον δικτυακό τόπο:

[http://www.solarmarket.gr/start/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2099:2014-02-12-07-56-08&catid=54:space&Itemid=80](http://www.solarmarket.gr/start/index.php?option=com_content&view=article&id=2099:2014-02-12-07-56-08&catid=54:space&Itemid=80)

- Τα αναλυτικά σχέδια ανάπλασης του Ελληνικού και οι επιπτώσεις του έργου στην οικονομία και στην κοινωνία. (2014). Ανακτήθηκε στις 09/09/2014 από τον δικτυακό τόπο:

<http://www.anatolh.com/greece/reportaz/item/83144-%CF%84%CE%B1%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%80%CF%84%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B1>

- Μελλοντικό δίκτυο του μετρό της Αθήνας, μαζί με το δίκτυο του προαστιακού σιδηρόδρομου και του τραμ. (2014). Ανακτήθηκε στις 15/5/2014 από τον δικτυακό τόπο:

<http://beno.org.uk/metromapcreator/>